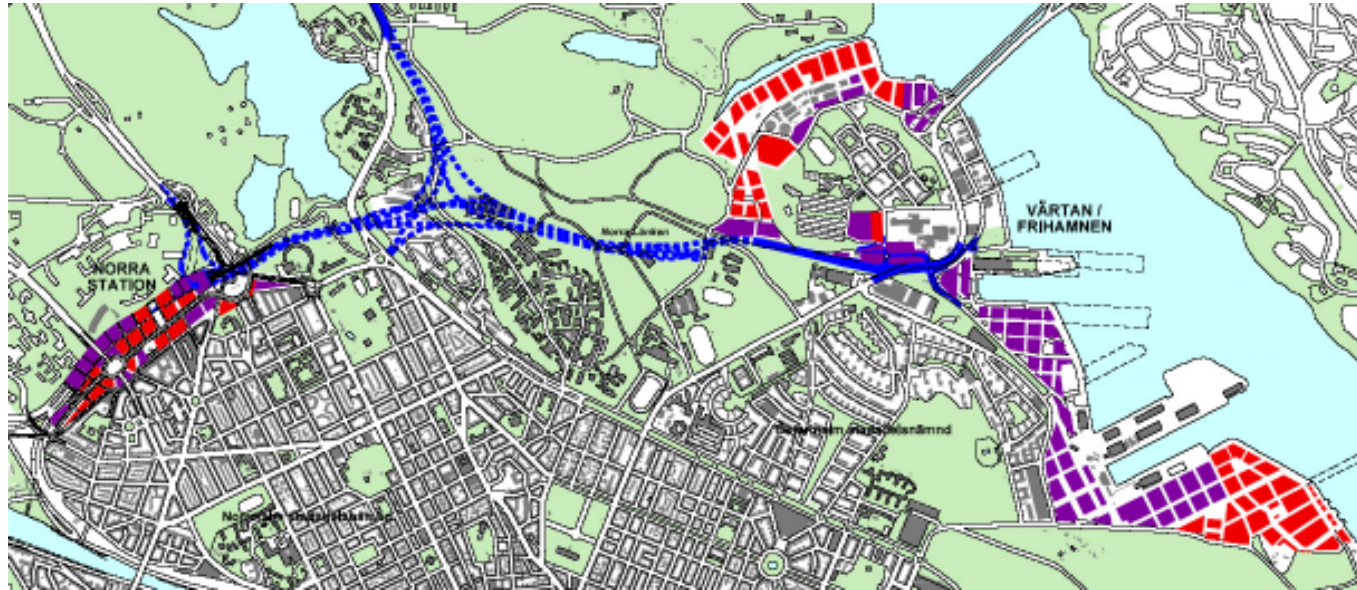


## Del två: Förutsättningar för utvecklingen av Norra station



Sträckningen av Norra länken österut och sambandet med utbyggnadsområdena vid Norra station och vid Värtan/Frihamnen.  
Bild: Stockholms Stadsbyggnadskontor

Området kring Norra station kommer att förändras kraftigt de närmaste åren enligt nyligen fattade beslut, främst p.g.a. utbyggnaden av Norra länken mellan Norrtull och Roslagstull under mark. För att kunna börja bebygga området med bostäder kommer ytterligare förändringar att genomföras. I denna del diskuteras dessa förändringar. Förändringarna går i korthet ut på att Norra länken (E4) och Värtabanan (järnvägen) förläggs i tunnel under området. Detta skapar större förutsättningar för ett attraktivt område.

## Begränsningar/barriärer

### Norra länken

I linje med de flesta större vägprojekt i Stockholm på senare tid, grävs Norra länken ner. Detta är ett stort och dyrbart projekt, men ger så stora vinster när det gäller miljömässiga frågor att det är motiverat. Just nu pågår ett av de största väginfrastrukturprojekten i Stockholm, nämligen byggandet av Södra länken från Gröndal till Hammarby sjöstad. Den byggs helt i tunnel. I södra länken-projektet ingår att gräva ner och däcka över en bit av Nynäsvägen förbi Globen, och ett liknande förfarande



Norra länkens sträckning förbi Norrtull. Blå rutor är planområdet för detaljplanen. Bild: Stockholms Stadsbyggnadskontor

borde vara möjlig att genomföra med norra länken. Då norra länken/E4 förbi Stockholm är en av Sveriges mest trafikerade vägsträcka, kommer det att innebära stora störningar i trafiken. Detta bl. a. p.g.a. att flera på- och avfarter finns på sträckan mellan Karlberg och Solna. Men nergrävningen av Stockholms trafikapparater är igång, inte bara för södra länken utan också i närheten av norra station. Infarten från Norrtull och Roslags-

tull grävs ner under Cederdalsvägen/Bellevueparken. Detta för att frigöra yta och för att förbättra miljön på marken.

En nedläggning av trafikapparaterna vid Norrtull och Roslagstull har alla förutsättningar att ge mycket positiva effekter på miljön i området. Som det ser ut idag uppfattar man inte alls den närhet till grönområdena vid Haga och till Brunnsviken som

det faktiskt är.

#### *Buller och luftföroreningar*

Området är hårt utsatt för miljöpåverkan, främst från trafik. Den del av E4/E20 (Norra länken) som passerar planområdet är en av de allra mest trafikerade vägnnitten i Sverige, med en belastning på 93000 fordon/dygn. En sådan mängd trafik har en stor miljöpåverkan, främst alstras en stor mängd buller, men även avgasemissioner. Det störande bullret från E4/E20 kommer till stor del att upphöra när motorvägen läggs i tunnel under området. Ett större problem är Solnavägen, som idag går på bro över Norra stationsområdet, och som dagligen trafikerar av 27500 fordon.

Riksdagen antog 1997 en proposition om riktvärden för buller som inte bör överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse, och riktlinjerna säger att ekvivalentnivån inomhus inte får överstiga 30 dBA med en maximalnivå inomhus nattetid på 45 dBA. Riktvärdena för utomhusbuller säger 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad) och 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad. (<http://www.naturvardsverket.se/dokument/lagar/buller/buller.htm#riktv>)

För att komma runt bullerproblematiken, finns det några olika sätt. Ett är att använda isolerglasfönster. Med modern byggnadsteknik kan bullret dämpas till låga nivåer inomhus. Detta löser bullerfrågan inne i lägenheterna, men det blir fortfarande höga nivåer vid fasaden, något som gör att det kan vara svårt

att t.ex. sova med ett fönster öppet. En lösning på detta problem kan vara att använda sig av en tyst sida. Genomgående lägenheter med en sida mot bullrig gata och en sida mot tyst gård ger tillfredsställande bullernivåer även utomhus vid fasad. Enkelsidiga lägenheter läggs i så fall mot gården.

#### *Järnvägen*

Värtabanan avvecklas, alternativt läggs i tunnel. Detta ger förutsättningar för god kontakt med Solna och med Hagaområdet. Att de stora, klumpiga broarna över gatan vid Norrtull försvinner gör att området uppfattas mer stadsmässigt. Att spåren tas bort gör också att den våldsamma barriär som de utgör mellan Bellevueparken och Brunnsviken försvinner.

#### *Markföroreningar*

Marken kan tänkas innehålla föroreningar av olika slag som måste tas bort innan området bebyggs. Ämnen som kan finnas är kreosot, som används till impregnering av järnvägsslipers. Andra ämnen kan vara tungmetaller av olika slag och asbest från tågbrömsar.

#### *Kopplingen till omvärlden*

Kopplingen till Solna förbi Norra stationsområdet är idag begränsad till Solnabron. I och med att de största hindren för kontakt mellan Stockholm och Karolinska, E4 och Värtabanan, upphör att vara barriärer, uppstår helt nya förutsättningar för en god fysisk integration mellan de två kommunerna.

## Markanvändning

Idag används Norra stationsområdet främst till handel och parkering. Marken "används" också som skyddsbarriär mellan innerstaden och E4:n, där det går många transporter med farligt gods i lasten. En stor del av området används idag som parkering, främst till de butiker som är etablerade i de gamla magasinsbyggnaderna. Förutsättningar för att behålla alla butiker som idag är etablerade i Norra stationsområdet är begränsade, främst p.g.a. de stora kraven på parkeringsplatser.

*Vyer från Solnabron. Solna till vänster, Stockholm till höger.*



## Integration av verksamheter och bostäder

### *Tredimensionella detaljplaner*

Kan man lagligen säkerställa mångfalden i ett område? Mycket kan idag regleras med detaljplan eller områdesbestämmelser. Men dessa incitament dras med en aningen föråldrad syn på planering. En detaljplan är fortfarande utformad som en markanvändningskarta, något som ligger kvar sen modernismens zoneringsprinciper. Detta kan lätt skapa ett enahanda och oflexibelt samhälle. Hade det varit enklare att skapa ett samhälle med mångfald om det hade funnits tredimensionella detaljplaner? Förmodligen ja, i alla fall i stadskärnor. I många stadskärnor eftersträvas mångfald i form av butiker i bottenvåning, kontor en trappa upp och resten bostäder. Många hus i större städers rutnätskvarter är byggda enligt denna princip. Men i de "platta" detaljplanerna ges ofta inte utrymme för kontors-etablering i ett bostadshus, eller ännu mer sällan tvärtom, en bostad i ett kontorshus. Till stor del beror detta på de fysiska strukturerna i byggnaderna, det går ofta inte att inrymma en bostad i ett modernt kontorshus p.g.a. husets tjocklek (lägenheterna blir enkelsidiga, även de större), husets utrymmen för installationer och krav på flexibla kontorslösningar. I en del hus går det, och är i vissa fall lämpligt, att bygga bostäder, men detta hindras av detaljplanen.

Kan detta avhjälpas med en tredimensionell detaljplan? Det beror helt på vad kommunen har för ambitioner. Finns det höga ambitioner, så går det att lösa även med tvådimensionella detaljplaner, men om man inte tänker igenom planen en extra gång är det svårt att hinna med den tredje dimensionen. Hade det redan från början funnits med tre dimensioner i detaljplaneringen hade det varit ett sätt att säkra mångfalden i samhället.



*Projektet Klara Zenit, där radhus byggs ovanpå befintliga kontor och butiker mitt i Stockholm City. Foto © Equator 2003*

Norra stationsområdet skulle förmodligen gynnas av att det detaljplanerades i tre dimensioner.

### *Tredimensionell fastighetsbildning*

En föregångare till den tredimensionella detaljplanen är den tredimensionella fastighetsbildningen. Den är ett sätt att öka mångfalden.

Sedan länge gäller enligt svensk fastighetsrätt att varje fastighet omfattar en viss avgränsad del av markytan men saknar fastställda gränser i höjd- och djupled. Idag går det inte att avgränsa fastigheter så att flera fastigheter läggs ovanpå var-

andra. Inte heller kan en fastighet avgränsas så att den sträcker sig över eller under en annan fastighet.

De tredimensionella fastigheterna karakteriseras av att de har fastställda gränser såväl i sidled, höjded och djupled och att de inte behöver omfatta någon del av markytan. Samma regler som gäller för vanliga fastigheter föreslås gälla även för de nya fastigheterna. Detta innebär bland annat att tredimensionella fastigheter kommer att kunna lagfaras och intecknas på samma sätt som andra fastigheter.

Syftet med förslaget är bland annat att skapa nya instrument för byggandet i tätorterna, till exempel genom att underlätta genomförandet av infrastrukturprojekt och projekt där tillbyggnader uppförs ovanpå befintliga kontorshus. Syftet är också att de nya reglerna ska kunna användas för att åstadkomma en mera ändamålsenlig förvaltning av vissa byggnader och anläggningar där skilda verksamheter kombineras (till exempel trafik- anläggningar och affärslokaler). När det gäller bostadsfastigheter föreslås att tredimensionella fastigheter ska kunna bildas om fastigheten avses rymma fem lägenheter eller fler. De nya reglerna trädde i kraft den 1 januari 2004.

Det finns dock en stor nackdel: tredimensionella fastigheter (och i viss mån tredimensionella detaljplaner) blir beroende av byggnader, eftersom en tredimensionell fastighet som bebyggs ovanpå, blir låst i vissa strukturer för att inte äventyra fastigheten ovanpå. Detta kan vara ett problem eftersom det medför en oflexibel bebyggelsestruktur.

Försök med tredimensionell fastighetsbildning har gjorts bl.a. i kvarteret Blåmannen (Klara Zenit) mitt i Stockholm City.

## Grönstruktur

Ambition att knyta grönområdena kring Brunnsviken/Haga med grönområdena kring Karlberg med hjälp av grönstråk i form av planterade gator och förgårdsmark. Området ligger knappt 200 meter från Brunnsviken, och trots denna närhet har man ingen som helst känsla för att det finns vatten, stränder och stora grönområden så nära. Tillgängligheten till dessa grönområden kan bli mycket bättre när trafikapparaterna grävs ner.

## Tillgänglighet

### *Tunnelbanans förlängning*

I den stora övergripande planen för Stockholms spårvägssystem ingår en anslutning för tunnelbanan med Solna C. Den anslutningen skulle i så fall dras som en avgrening av gröna linjen från Odenplan. Detta skulle innebära att det blir en tunnelbanestation mellan Odenplan och Karolinska, den skulle i så fall ligga precis mitt i norra stationsområdet. Detta skulle förbättra tillgängligheten med kollektivtrafik avsevärt. Avståndet till närmaste tunnelbanestation idag är ca 500 meter. Förslaget förutsätter en utbyggnad av tunnelbanan mellan Odenplan och Karolinska.

### *Biltrafik*

Området är idag extremt lätt att ta sig till med bil. Man tar sig lätt från och till E4 och andra större vägar. Huvudgata i området är Norra stationsgatan. Trafiken kring området präglas naturligtvis av E4/Norra länken. Med sina 93000 fordon per dygn, är det ett av Sveriges allra mest trafikerade vägnät.

Området kommer fortfarande att vara enkelt att ta sig till och från med bil, även när E4 förbi området är nergrävd. Förmodligen blir det aningen längre resväg. Trafiken på E4 kommer en



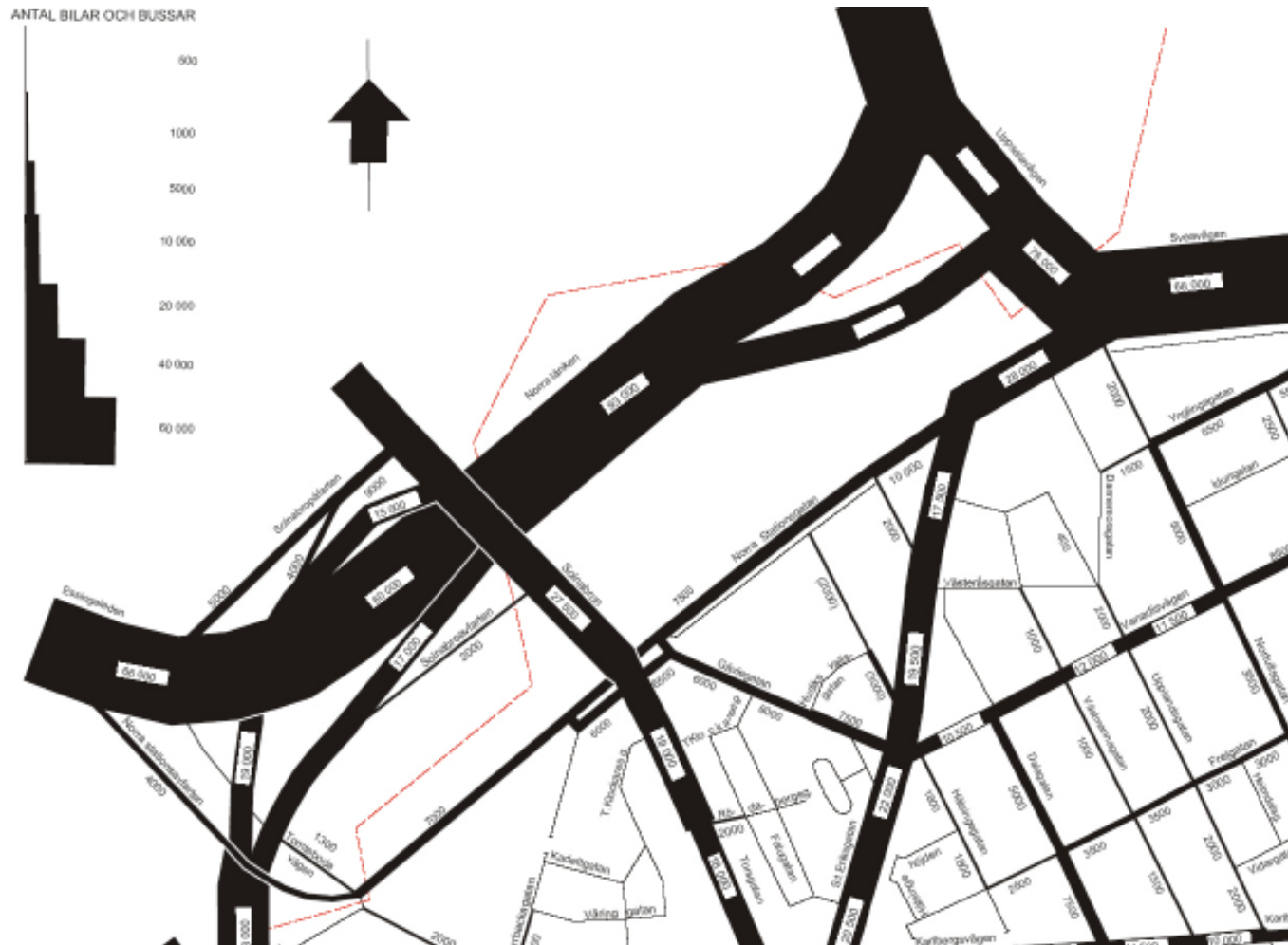
Tänkt utbyggnad av tunnelbanelinjer och -stationer



ligt beräkningar från Gatu- och fastighetskontoret inte att minska i och med nedgrävningen, men de negativa effekterna i form av buller kan reduceras kraftigt. För att trafiken på E4 förbi området ska minska, måste förmodligen en yttre förbifart byggas. Denna yttre kringled, kallad Förbifart Stockholm med eventuell komplettering av Diagonal Ulvsunda, är något som inte tas ställning till i detta arbete. Förbifart Stockholm har i nuvarande skisskede en sträckning från Kungens kurva i söder, via Lovön i väster, till Häggvik i norr.



*Alternativen för planerade förbifarter väster om Stockholm*



Trafikflödeskarta för norra Vasastan hösten 2000. Bild: Stockholms Gatu- och Fastighetskontor

Trafikuppskattningar som Stockholms Stadsbyggnadskontor har gjort för år 2015 visar att Sveavägen, mellan norrtull och Sveaplan, Cederdalsgatan liksom Uppsalavägen under järnvägsbron alla får ca 40-50000 fordon per vardagsdygn. Mer exakta trafikmängder kan inte anges då dessa är beroende på kommande trafikplaner och detaljprojektering. Trafiken på Norra länken uppskattas vid samma tidpunkt uppgå till minst ca 90000 fordon per vardagsdygn. Norra länken ges en standard som motsvarar en stadsmotorväg med dimensionerande hastighet på 70 km/h.

### Hållbarhet och trygghet

Ett hållbart (robust) samhälle är ett samhälle som klarar omställningar och kriser utan att förstöras. Hållbarhet brukar delas in i tre delar: ekonomisk, teknisk och social.

I korta drag består den ekonomiska hållbarheten i ett ekonomiskt stabilt samhälle med en stabil valuta utan plötslig inflation eller liknande.

Teknisk robusthet kan sägas vara ett sätt att planera och placera verksamheter och dylikt till platser där skadeverkningarna på det övriga samhället blir så små som möjligt om ett katastrof skulle inträffa.

Ett socialt robust samhälle är ett samhälle som är välintegrerat när det gäller invånarna. Det betyder att det t.ex. inte finns segregerade bostadsområden, alla har möjlighet att bosätta sig var de vill, utan begränsningar. För att uppnå ett mer integrerat samhälle kan ett sätt vara att planera för olika storlekar och upplåtelseformer på bostäder i ett område.

Ett tryggt samhälle kan i högsta grad påverkas genom fysisk planering. Det finns många undersökningar som visar på vilka situationer och platser som uppfattas som otrygga. Det kan t.ex. gälla mörka gångtunnlar eller parker. Dock är det så att många platser som uppfattas som otrygga, inte nödvändigtvis behöver vara osäkra att vistas på. Platser som uppfattas som trygga är oftast de ställen som är välbelysta och där det rör sig folk. Dessa platser är dock lite ironiskt ofta de platser där människor utsätts för våld. Oftast är det farligare (större risk att utsättas för våld) att stå utanför en nattklubb efter stängningsdags och vänta på en taxi, än att ta en genväg genom den mörka parken när man går hem.

Man måste sträva efter att planera för en stadsdel som både känns trygg att vistas i och som är säker.

