

Stadsbyggnadskontoret
Stockholm

S-DP 2009-0213-54 Norra Stationsområdet

Översiktligt.

Hela området borde beskrivas i ett sammanhang och betydligt utförligare än nu. Det låter sig göras även om området delas upp i flera detaljplaner. Detta är nödvändigt för att man skall kunna förstå bl. a. planeringen för för- och grundskolor, kultur, lek o idrott och annan rekreation, kommersiell verksamhet, kollektivtrafik och biltrafik. Samordningen och samarbetet i planeringen mellan Stockholms och Solna kommuner är i alla dessa frågor mycket viktigt. Vi börjar med att ta upp ett av områdena utanför den aktuella detaljplanen, dels för att dess användning är så viktig för Kungliga Nationalstadsparken och Vasastaden, dels för att den givits en central funktion i hela Norra Stationsområdet, trots sitt perifera läge.

Fd bensinstationstomten

Den föreliggande detaljplanen sträcker sig inte längre än till Norrtull, men redovisar även skissmässigt områden öster om Norrtull och Annerovägen. Förbundet avvisar med kraft den planering som redovisas norr om Sveavägen och öster om Norrtull fram till Wenner-Gren Center. Det är mark som ingår i Kungliga nationalstadsparken. Gränsen går i Sveavägen-Annerovägen. Detta anges mycket tydligt i proposition 1994/95:3, s. 38: ”Stenstadens front ... utgör gränser i det större landskapet.” Detta är också den gräns som kommunen följt i sin Översiktsplan för nationalstadsparken. Norr om Sveavägen och öster om Norrtull/Annerovägen gäller således lagen för nationalstadsparken.

Vad som får byggas i denna, den första nationalstadsparken, och vilka andra åtgärder som får vidtas där regleras av Miljöbalken kap 4 § 7. Av förarbetena framgår följande:

- 1) ”...områdets huvudstruktur vad avser natur- och bebyggelseområden inte får ändras.” (s.43) Det måste betyda att områden som är inte var bebyggda när riksdagen antog lagen nu inte får byggas. Området mellan Wenner-Gren Center och Norrtull var inte och är inte bebyggt och får således heller inte byggas.
- 2) ”Nya byggnader och anläggningar som inte behövs för att befintliga verksamheter skall kunna fungera bör därför i princip inte medges.

Skyddet torde däremot inte hindra etablerade verksamheter inom eller intill nationalstadsparken från att fungera och utvecklas i anslutning till tidigare ianspråkta områden.” I programmet för Norra Station planeras dels Sveavägen att ges en nordligare sträckning in på mark som hör till nationalstadsparken – detta för att kunna bygga en rad hus söder om den omlagda Sveavägen, dels en stor byggnad att placeras väster om Wenner-Gren Center. Inga av dessa hus har något med befintliga verksamheters behov att göra utan är helt nya verksamheter. Dessa byggnader måste således utgå ur programmet.

- 3) Den bebyggelse som planeras inom nationalstadsparken är helt enkelt en utvidgning av innerstaden. Den ”stadens front” som omtalas i propositionen (s.43) är den befintliga och således inte någonting som staden fritt kan välja att flytta fram.
- 4) Andra riksintressen – de som nämns i 4 kap §§ 2-6 – utgör inte hinder för utveckling av befintliga tätorter eller det lokala näringslivet. Men denna bestämmelse gäller således inte riksintresset nationalstadsparken som anges i § 7.

Området mellan Wenner-Gren Center och Norrtull söder om Värtajärnvägens banvall bör planeras som park. Området har tre viktiga funktioner:

- 1) Området utgör en viktig entré till Hagaparken och hela den Kungliga nationalstadsparken för alla som kommer från Vasastaden, liksom för alla som i framtiden kommer från Norra-Stationens-området.
- 2) Denna del av Bellevue kallades tidigare för Generalsbacken och var en del av Brunkebergsåsen. Den spelade en väsentlig roll i Bellevueparken för att inrama pelousen nedanför Bellevueberget och Ormträsket.
- 3) Området skulle kunna tillföra Vasastaden och även Norra-Stationensområdet ytor för motion och bollspel. Vasastaden har stor brist på sådana ytor och att döma av planeringen för Norra Station kommer även detta område att sakna sådana ytor.

I en programskiss från 2004 visade staden hur området skulle kunna utformas som en idrottspark (Ny Idrottspark, f.d. Bensinstationstomten vid Norrtull, augusti 2004, Stockholms stad, Vägverket, Solna stad, Andersson och Jönsson Landskapsarkitekter). De syften som angavs var bl.a.:

- att skapa en idrottspark för oorganiserade, spontana aktiviteter, en näridrottsplats
- att tillgodose behovet av lättillgängliga park- och idrottsytor för Norrmalm/Vasastaden

- att tillgodose behovet av lättillgängliga park- och idrottsytor för det planerade stadsutvecklingsområdet Norra Station
- att knyta samman och öka tillgängligheten mellan Brunnsvikenområdet i Nationalstadsparken och staden
- att i enlighet med Nationalstadsparkens principer underlätta för friluftsliv, rekreation, kulturliv, nöjen och trivsel på lämpliga platser utan att skada kultur- och naturvärden

Detta är den inriktning som Förbundet för Ekoparken anser att planeringen av detta område fortsättningsvis ska ha.

Detaljplanen

Park-och grönområden

Hagaparken (del av Kungliga Nationalstadsparken) och Karlbergsparken kan inte ses som ersättningar för otillräcklig nära parkmark inom området. Dessa parker är definitivt inte några lekparker och ligger dessutom för långt bort för daglig småbarnslek. Parkmarken inom området måste därför utökas.

Det är mycket angeläget att få till stånd ett tydligt grönt samband tvärs igenom hela området. Det är möjligt att åstadkomma genom att binda ihop Eugeniaparken, Sjukhusparken, Norrtullsparken och Karlbergsparken. Dels skulle ett sådant grönt stråk anknyta till den tid då Stallmästargården hörde till Karlberg, dels skulle en gammal spridningsväg för växter och djur återskapas, vilket vore mycket värdefullt för den biologiska mångfalden i Kungliga nationalstadsparken.

Det är oklart vilken roll de gröna stråken/breddningarna längs Hälsingegatan (kallat Hälsingeparken) ska fylla. Är de bara tänkta som bullerskydd för genomfartstrafiken på Hälsingegatan? Genom förstärkningar skulle den marken i stället kunna förstärka och utöka Norrtullsparken, vilket är angeläget. Norrtullsparken är på sin smalaste del bara en tunn tråd – den behöver vidgas avsevärt.

Kopplingen mellan Norrtullsparken och Karlbergsparken ligger utanför denna detaljplan och kan inte utläsas. Även om det gäller en kommande detaljplan är det viktigt för att kunna bedöma helheten att denna koppling ges en trovärdig utformning också i det föreliggande programmet.

Trafik

Alla gator är trafikerade och har minst angöringstrafik. Norrtullsparken har visserligen enkelriktad men dock biltrafik runt hela parken. Det inbjuder till rundkörning. Planen måste ges en annan angöringslösning, t.ex. att varje kvarter bara kan angöras på en eller två sidor, detta för att ge en bättre trafiksäkerhet och boendemiljö.

Skall de låga parkeringstalen hålla denna gång – och inte oplanerat behöva uppjusteras i efterhand – måste kollektivtrafik, utrymme för cykelbanor och gångtrafik prioriteras på ett annat sätt än som gjorts i den föreliggande detaljplanen.

Tunnelrörens avslutning ett kvarter väster om Solnabron ställer frågan: Varför inte ett par kvarters överdäckning till för miljöns skull? Såväl avgaser som buller kommer nu att plåga ett stort antal boende i det nya området.

Nytt miljonprogram

Detaljplanen anger en mycket hög exploateringsgrad. Området planeras bli utbyggt i hög takt. Tätheten och den storskaliga utbyggnaden kommer att skapa en ny miljonprogramsslum. Samtidigt är husen höga, gårdarna trånga och mörka och det ska gå biltrafik på alla gator. Kombinationen av miljonprogrammets och stenstadens dåliga kvaliteter är sämsta möjliga stadsplanering.

Bostadsområdena – både i det nya Norra Stations-området och i Vasastan – kring Tors torn kommer att läggas i skugga. Vindförhållandena runt tornen kan bli besvärande. Stockholms siluett behöver varken dessa torn eller höghuset/tornet vid Norrtullsterrassen. Det senare höghuset har en fullständigt omotiverad placering och kommer att konkurrera med Wenner-Gren-skrapan (som har en väl motiverad placering) på ett icke önskvärt sätt. Genom sin placering skulle detta nya höghus flytta stadsfronten en bra bit in Hagaparken.

Tidsplanen – mänsklig miljö!

Det är orimligt att begära att människor skall bo instängda mellan motorväg/järnväg och trafikerad gata i flera år. Intunnlingen måste vara klar innan inflyttning kan ske! Etapp 1 kan inte innehålla färdigställda bostäder.

MKB – några kommentarer.

Alternativ

Det är orimligt att en plan av denna storlek inte analyseras genom att olika alternativ prövas och jämförs. Med tanke på den höga exploateringsgraden vore ett alternativ med glesare bebyggelse, färre hårdgjorda ytor och mer parkmark rimligt att jämföra med. Det är också självklart att ett alternativt planförslag bör pröva att bevara godsmagasinen och klockhuset för att knyta an till områdets historia. Inga alternativ presenteras. Följaktligen ges heller ingen motivering till varför det föreliggande alternativet har valts. I en MKB ska det valda alternativet motiveras utförligt.

Grundvatten

MKBn visar att grundvattensänkning kommer att ske under byggskedet. Huruvida den kommer att bestå även efter färdigställandet är inte klarlagt. Den naturliga infiltrationen kommer att minska då de hårdgjorda ytorna ökar. Konsekvenserna av en sänkning av grundvattennivån är heller inte klarlagda.

Förorenad jord har påträffats i hela Norra Stationsområdet i tidigare undersökningar. Det betyder en risk för att föroreningar sprids genom byggandet. Det kan innebära förorening av Brunnsviken som är en av recipienterna till Norra Stationsområdets avrinningsområde. Dessa frågor är inte fullgott utredda.

Stockholm 2009-07-01

Richard Murray
Ordförande
Förbundet för Ekoparken