



Handläggare: Liselotte van den Tempel
Telefon: 08-50809245

Till
Norrmalms stadsdelsnämnd

Karolinska och Norra Station, fördjupning av två översiktsplaner - svar på remiss från stadsbyggnadskontoret

Förslag till beslut

Remissen besvaras med stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande.

Ylva Tengblad
stadsdelsdirektör

Anders Lindgren
chef för Parkmiljögruppen Norra Innerstaden

Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret har begärt yttrande från bl.a. Norrmalms stadsdelsnämnd med anledning av fördjupning av två översiktsplaner för Karolinska och Norra Station. Syftet med fördjupningen av översiktsplanen är att skapa förutsättningar för en integrerad stadsmiljö med bostäder, kontor, handel, forskning – särskilt inom området *lifescience* och ett nytt universitetssjukhus intill Solnavägen. En förutsättning för detta är en överdäckning av Norra Länken/E4/E20 och Värtabanan mellan Solnabron och Norrtullsplatsen. Planförslaget innebär en förlängning av innerstaden som på så sätt sammanbinds med Karolinska området och Solna centrum.

Förvaltningen vill poängtera behov av kommunal service – förskola, skola, idrottspark, kulturhus, äldreboende och gruppboende samt vikten av tillgång till parker och gröna stråk i detta hårt exploaterade område i synnerhet som Norrmalms stadsdelsområde redan i dag är underdimensionerat vad gäller friytor. Förvaltningen har uppskattat ett behov av ca 800 förskoleplatser, 900 elevplatser samt 70 – 140 platser i äldreboende. Att anlägga ett barnperspektiv i planprocessen är också betydelsefullt. Förvaltningen vill se det nya området som en spjutspets när det gäller att planera för ett hållbart trafiksystem i ett tätortsområde. Erfarenheter bör också tas tillvara från andra områden och pågående planering i staden och landet. Det är mycket betydelsefullt att även föra en medborgardialog under hela processen.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av parkmiljögruppen norra innerstaden. Synpunkter har inhämtats från barn- och ungdomsavdelningen, vård- och omsorgsavdelningen samt planeringsavdelningen.

Bakgrund

Stadsbyggnadskontoret har begärt yttrande från bl.a. Norrmalms stadsdelsnämnd med anledning av fördjupning av två översiktsplaner för Karolinska och Norra Station. Förvaltningen har fått förlängd remisstid till den 24 augusti 2007. Remisshandlingarna har tidigare sänts ut till samtliga i nämnden. Den som i övrigt vill ta del av handlingarna kan kontakta registrator Riita Johansson, tfn. 508 09 077, e-post: riita.johansson@norrmalm.stockholm.se.

Sammanfattning av remissen

Nedanstående är en sammanfattning av de fördjupade översiktsplanerna för Karolinska och Norra Station.

Syftet med fördjupad översiktsplan för Karolinska och Norra Station är bland annat att skapa förutsättningar för en integrerad stadsmiljö med bostäder, kontor, handel, forskning och ett nytt universitetssjukhus intill Solnavägen.

Stockholms stad, Solna stad, Stockholms Läns Landsting/Locum och Karolinska Institutet/Akademiska Hus har sedan 2004 gemensamt arbetat med att förbereda en utveckling av området Karolinska och Norra Station. Parterna har sedan tidigare formulerat en gemensam vision: *"Den nya stadsdelen kring Norra Station förenar i en unik miljö stadens kvaliteter med världsledande forskning, företagande och boende i Europas mest spännande tillväxtregion"*.

Planförslaget innebär en förlängning av innerstadens rutnät i sin södra del. Norra länken/E4/E20 och Värtabanan är tänkta att däckas över från ett kvarter väster om Solnabron till Norrtullsplatsen. I stationsområdet och på överdäckningen planeras för en blandad stadsbebyggelse. På Karolinska Institutets (KI) område bevaras den inre campusmiljön medan en ny bebyggelse planeras i de yttre delarna bland annat mot Solnavägen. Ett nytt högspecialiserat sjukhus öster om Solnavägen kopplas till KI-området.

Enligt uppskattningar bedöms antalet lägenheter i området bli 6 000, vilket ger förutsättningar för 13 000 boende.

När inflyttningen i det nya sjukhuset skett kan östra Karolinska sjukhusområdet (KS) integreras med innerstaden genom att de befintliga gatorna förlängs in i området med en blandad bebyggelse.

Förslaget till fördjupad översiktsplan för Karolinska – Norra Station ger de grundläggande planmässiga förutsättningarna för att förverkliga den gemensamma visionen. Detta

förutsätter dock stora investeringar i infrastrukturen. En överdäckning av Norra Stationsområdet med tunnlar för väg och järnväg kan samordnas med den utbyggnad av Norra länken öster om Norrtull som nu inletts.

Planerna på ett helt nytt universitetssjukhus ger nya möjligheter att samordna förnyelse på Solnasidan och stadsutveckling på Norra Stationsområdet. Stadsdelens utveckling kan också samordnas med utbyggnaden av Citybanan och en tunnelbanegren från Odenplan.

Med en förlängning av Vasastadens gatunät förenas Stockholms innerstad med Karolinska området och Solna Centrum samt övriga delar av Solna genom ett stråk. Utvecklingen inom området ger också möjlighet att stärka de östvästliga sambanden inom Vetenskapsstaden med bland annat Stockholms Universitet, KTH och Albanoområdet. Vård, forskning och utbildning inom "lifescience" bidrar tillsammans till att skapa en levande stadsmiljö med en hög andel boende, kultur och offentligt liv. Enligt planförslaget ska stadsutvecklingsområdet också innehålla flera park- och torgrum. Gång- och cykelförbindelser planeras att anläggas till de omgivande parkområdena som Hagaparken och Karlbergs Slottspark. Planen syftar också till att förbättra kollektivtrafiken till och från området.

Jämte planförslaget har både ett nollalternativ och ett jämförelsealternativ utretts. *Jämförelsealternativet* innebär att Norra länken/E4/E20 och Värtabanan inte däckas över och att trafikplats Haga södra inte byggs om med en förlängning av Eugeniattunnelarna. Ett nytt universitetssjukhus uppförs intill Solnavägen och förtätningar sker inom Karolinska Institutets område och på östra delen av Karolinska sjukhusområdet. På Norra Station uppförs en blandad stadsbebyggelse med kontor och bostäder med hänsyn tagen till miljö och risker som buller från vägar och järnväg.

Nollalternativet liknar jämförelsealternativet men utgår dessutom från att den befintliga strukturen bevaras på KS-området. Detta skulle leda till att sjukhusverksamheten reduceras på grund av att de lokaler vilka i dag inte är ändamålsenliga bevaras. Till följd av detta blir markanvändningen både inom KS-området och inom KI-området osäker, då KI för sin lokalisering är beroende av ett nära samarbete med universitetssjukhuset. Nollalternativet har därför utretts mycket översiktligt.

Samhällsekonomiskt bedöms planförslaget ge positiva effekter för kommuner, landsting och akademier med dess kombination av attraktivt boende och arbetsplatser i en tillväxtmiljö starkt kopplad till den akademiska världen. Såväl jämförelsealternativet som nollalternativet innebär att visionen och syftet med planen inte uppnås. Med en kvarvarande trafikbarriär skapas inte en sammanhängande och blandad stadsmiljö, där sambanden till omgivningarna kan stärkas. Den större satsningen inom bioteknikutvecklingen i området skulle utebli, om det nya universitetssjukhuset inte etablerades inom planområdet.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Förvaltningen anser att de fördjupade översiktsplanerna Karolinska - Norra Station ger en bra och informativ bakgrundsbeskrivning för det fortsatta arbetet med detaljplaner för

förnyelsen av området. Fördjupningen borde dock visat på fler möjliga lösningar vilka nu istället hänförs till att studeras i kommande detaljplanering. Förvaltningen vill lyfta fram ett antal väsentliga frågor som rör nämndens intresse- och ansvarsområden.

Förskolor och skolor

Med utgångspunkt från Utrednings- och statistikkontorets (USK) befolkningsprognos för andra exploateringsområden (Södra Hammarbyhamnen, Årstadal) kommer 10-11% av befolkningen i ett första skede att vara barn i skolåldern 6-15 år. Med en beräknad befolkning på 8 000 personer i delområdet Stockholm Norra Station innebär det 800 till 880 skolbarn.

USK har också gjort en befolkningsprognos vad gäller andelen barn i åldern 1-5 år. 1 000 nya invånare genererar ett behov av 100-120 förskoleplatser d.v.s. ungefär samma antal som antalet skolbarn.

Förvaltningen anser att man hellre bör överskatta än underskatta antalet förskolor och skolor. Det visar tidigare erfarenheter från både Liljeholmen och Hammarby Sjöstad, där prognoserna för antalet barn överskridits, när befolkningen väl flyttat in. Det är lättare att i ett senare skede av byggprocessen utesluta en skola eller förskola än att försöka ”klämma in” lokaler för kommunal verksamhet i efterhand. Det råder i dag stor brist på ändamålsenliga förskolelokaler på Norrmalm. Staden har också ett mål att minska barngruppernas storlek i förskolan, vilket innebär att det kommer att finnas ett betydande behov av nya förskolelokaler och framöver även av skolor.

Förskolorna på Norrmalm har arbetat med att utveckla den pedagogiska miljön inomhus utifrån ett Reggio Emiliainspirerat arbetssätt. Det bygger på flexibla öppna ytor och ett stort ljusinsläpp. Många förskolor är i dag byggda så att varje avdelning har två och rum och kök och är därmed inte anpassade till det nya arbetssättet där större ytor krävs för projektgrupper med upp till 35 barn. Många vill också ha en matsal gemensam för alla barn på förskolan.

De nya förskolorna i planområdet bör vara fristående byggnader med flexibla ytor och ett stort ljusinsläpp. Utemiljön ska vara inspirerande med utrymme för vatten- och konstruktionslek. Förvaltningen har lång erfarenhet av förskoleverksamhet i flerbostadshus, där det många gånger uppstår intressekonflikter med de boende.

Om det inte blir möjligt att bygga fristående förskolor i Norra Station föreslår förvaltningen som alternativ att förskolan får ta hela bottenvåningen i anspråk i en fastighet som är placerad på så sätt att det är lätt att ta sig till grönytor på ett säkert sätt. Lokalerna utformas på ett öppet sätt med ljusinsläpp från flera håll. Plats för förskoleverksamhet måste avsättas i detaljplanen och blivande byggherrar informeras redan vid markanvisningen om behovet av lokaler till förskola. Förskolelokalerna måste etableras i Norra Station eller i dess absoluta närhet.

Skolgårdarna på Norrmalm är mycket små i förhållande till antalet elever. En inventering har gjorts av nätverket *Barn unga och byggd miljö*, som visar att det finns en brytpunkt vid 30 kvm friyta per barn. Gårdar med mindre yta har svårt att upprätthålla kvaliteten på grönytor och redskap, då slitaget blir alltför högt. Förvaltningen önskar att hänsyn till detta tas vid bygge av nya skolor och skolgårdar. På Norrmalm råder också brist på fritidsverksamhet för unga på kvällstid. Förvaltningen föreslår att lokalerna i de nya skolorna blir flexibla så att dessa kan användas för fritidsverksamhet under kvällstid. På så sätt blir skolan en tillgång för närområdet också efter skoltid.

Det bör bli korta avstånd till förskolor och skolor för att främja att barn och föräldrar ska kunna ta sig dit till fots eller med cykel. Förvaltningen vill påpeka att det är viktigt att skolvägen blir säker och stimulerande. (Checklista, sakerskolvag@stockholm.se, www.vv.se).

Vid halvårsskiftet 2007 överfördes grundskoleverksamheten till utbildningsförvaltningen, varför det är viktigt att föra en dialog framöver med utbildningsförvaltningen. Lokalerna för de nya förskolorna och skolorna bör byggas utifrån en modern barnsyn och pedagogisk idé. Det är därför nödvändigt att förskolechefer, rektorer och pedagoger involveras tidigt i planprocessen och vid projekteringen.

Förvaltningen uppskattar ett behov av ca 900 förskoleplatser, vilket överensstämmer med beräkningarna i den fördjupade översiktsplanen. För förskoleverksamheten innebär det ca 15 förskolor med 4 avdelningar på varje förskola och i genomsnitt 16 barn inskrivna på varje avdelning. Detta innebär att lokalytor motsvarande ca 9 000 kvm krävs för denna verksamhet. Cirka 100 nya förskoleplatser skulle kunna etableras i nuvarande Karlbergsskolans lokaler, om skolverksamheten där kan flyttas till en ny skola i planområdet.

Det beräknade antalet skolelever i den fördjupade översiktsplanen överensstämmer dock inte med det underlag som förvaltningen tidigare lämnat. I den fördjupade översiktsplanen beräknas det bli 400 skolbarn år F-9 medan förvaltningens prognos pekar på ca 900 elever. Denna differens behöver därför utredas vidare i det kommande planeringsarbetet.

Utifrån förvaltningens beräknade antal elevplatser inom grundskolan år F-9, anser förvaltningen att det finns behov av två nya skolor. Därutöver förväntas ca 250 elever år F-3 tillkomma från Karlbergsskolan. Sammanlagt uppskattas antalet skolelever bli 1 150 fördelade på tio skolår (F-9) med 25 elever per grupp. Detta innebär 46 klasser med fördelningen ca fyra klasser per åldersgrupp.

Förvaltningen är medveten om att behovet av elevplatser inte kan inrymmas i Norra Station. Vi föreslår därför flexibla lokaler på Solnasidan i samarbete med Solna kommun. Exempelvis borde prövas om delar av de nuvarande sjukhusbyggnaderna skulle kunna användas som skollokaler. Det primära är att skolverksamhet i åldrarna F-5 etableras i

närområdet, så att de yngre barnen på ett enkelt och säkert sätt kan ta sig till och från sin skola.

Äldreboende

Enligt USK:s befolkningsstatistik för åren 2005-2015 bedöms antalet invånare över 80 år att minska medan antalet personer i åldern 65-79 kommer att öka. Det är därför viktigt att uppmärksamma behovsutvecklingen inom denna åldersgrupp. Förvaltningen har uppskattat att 70-80 platser skulle behövas i ett nytt äldreboende i Norra Station. Om Klockhuset i Sabbatsbergsområdet skulle läggas ned skulle behovet öka med ytterligare 70 platser.

Förvaltningen anser att det är viktigt att bygga äldreboenden som är flexibla så att de kan fungera som äldre- eller seniorboende beroende på det aktuella behovet hos befolkningen. Exempel på hur man kan bygga moderna flexibla äldreboenden är att bygga s.k. äldrehus, som utformas med gemensamhetslokaler i bottenvåningen (för aktiviteter som bibliotek, restaurang, café, pub, musik). På andra våningar kan det finnas vårdcentral, fotvård och frisörer m.m. Högst upp i fastigheten byggs lägenheter för de boende. Referensobjekt är prisbelönta Väderkvarnen. Micasa Fastigheter i Stockholm AB förvaltar alla omsorgsfastigheter i Stockholm och bör därför vara med i planeringen av äldreboendenas utformning.

Natur och grönska har en mycket positiv inverkan på äldre samtidigt som det ofta finns för lite tid för personalen att göra utflykter. Det är därför önskvärt att det finns en trädgård i anslutning till äldreboendet. Ett gott referensexempel är den terapeutiska trädgården Sinnenas Trädgård i Sabbatsbergsområdet. Trädgården tar liten plats men stimulerar alla sinnen. Den som inte har möjlighet att ta sig ut i naturen kan här finna en plats för rekreation, vila, avskildhet och tid för tanke.

Gruppboendestäder för personer med fysiska och psykiska funktionsnedsättningar

Förvaltningen arbetar systematiskt med planering och utbyggnad av gruppboendestäder för personer med fysiska och psykiska funktionsnedsättningar. Förvaltningen har svårt att bedöma behovet av gruppboendestäder i Norra Station. Först ska de nyproducerade lägenheterna i Sabbatsberg och på Norra Bantorget fyllas. Gruppboendestäderna ska ligga i vanliga bostadshus.

Grönområden/grönytor

Parker och grönområden har stor betydelse för människors välbefinnande och hälsa. De är också viktiga eftersom de dämpar buller, fångar upp farliga partiklar i luften och minskar avrinningen av förorenat dagvatten. Förvaltningen anser därför att med tanke på den hårda exploateringen i planförslaget så krävs stor omsorg om parker och grönytor. Det måste även finnas närparker för lek och att vistas i jämte gröna stråk till omgivande grönområden. Stor vikt måste läggas vid att utan barriärer lätt kunna nå dessa till fots och med cykel.

Gröna stråk mellan grönytorna och parken inom området och till de omgivande grönområdena måste bli lättillgängliga. Ett breddat grönstråk bör sammanbinda Norra Stationstorget med Karolinska sjukhusparken och innehålla lekfunktioner för att höja attraktiviteten för barn. Förvaltningen ser positivt på planförslagets förslag på takterrasser, gröna gårdar, gröna tak samt klättrande vegetation men det kan inte bli en ersättning för en låg parkareal på marken.

Idrottspark

Det råder redan i dag stor brist på idrotts- och friytor på Norrmalm. Det är därför inte minst ur ett barn- och ungdomsperspektiv viktigt att den föreslagna idrottsparken vid Norrtull anläggs. I planförslaget finns en byggnad inritad på en del av den yta som var tänkt som idrottspark. Förvaltningen anser att detta är olämpligt, eftersom idrottsytan behöver vara så stor som möjligt, då trycket på idrottsparken kommer att bli stort. De boende i bostäder för nära idrottsparken kan också störas av verksamheten där, t.ex. starkt strålkastarljus.

I dag finns t.ex. stor brist på bollplaner såväl bokningsbara som för spontanidrott. En del av parken bör också arbetas fram i samråd med barn och ungdomar vad gäller innehåll och utformning. I dag finns t.ex. ett växande intresse för skating i olika former. Det är också viktigt att idrottsförvaltningen finns med i planeringsarbetet.

Noteras kan att Norrmalm har minst friyta per invånare av alla stadsdelsområden i Stockholm. Norrmalm har 23 kvm friyta/invånare jämfört med 160 kvm friyta/invånare i staden som helhet.

Mötesplatser

Förvaltningen anser att det behövs mötesplatser för unga, vilka samtidigt kan fungera som träffpunkt över generationsgränser. Någon form av *kulturhus* önskas därför vilket ska kunna inrymma bibliotek, café, lokaler för framträdanden och olika fritidsaktiviteter. Placeringen av detta kulturhus bör vara vid det nya torget. På så sätt förstärks och kompletteras torgets funktion som en offentlig mötesplats. Förvaltningen föreslår att ungdomar är med i planeringen av inredningen i lokalerna. Ett gott referensobjekt är biblioteket vid Medborgarplatsen.

Annan välbehövlig service är *öppen förskola*, en träffpunkt för föräldrar som är hemma med små barn och *parklek*.

Tillgänglighet

Det är viktigt att bebyggelse och trafik mm samordnas med Norrmalms tillgänglighetsplan. Förvaltningen föreslår därför att trafikkontorets tillgänglighetsprojekt medverkar i planeringen.

Barnperspektiv

Förvaltningen vill poängtera vikten av att tillämpa handledningen *Barnperspektivet i planeringen* i planprocessen. Frågor som bör ställas är bl.a. följande:

- Vilka platser och byggnader i området skulle kunna användas för barn och ungdomar?
- Finns det viktiga målpunkter inom och utanför planområdet? Hur rör man sig dit? (t.ex. idrottsparken, torget, Sjukhusparken, Karlbergs Slott, Hagaparken/Nationalstadsparken)
- Finns det brister och behov i närområdet?

Planförslaget med en hög exploatering ställer särskilda krav på att skapa en barnvänlig stadsmiljö. Det gäller att skapa säkra, trygga och upplevelserika vägar så att barn ska kunna förflytta sig utan att åka bil och att få chansen att kunna upptäcka sin närmiljö. Ett exempel på att stimulera barns lekupplevelser är variationer i markbeläggningen så att den bildar olika mönster.

Trafikstrategi

Karolinska – Norra Station är en av stadens mest hårdexploaterade områden med många boende och verksamma på en liten yta. Karolinska – Norra Station har nu goda möjligheter att bli en spjutspets och ett referensområde för planering av ett hållbart trafiksystem i ett tätortsområde. Det bör planeras för olika färdmedel vilka tillsammans bidrar till att minska ett bilberoende, i synnerhet arbetsresor och lokala resor.

Resande måste på lång sikt vara bra för samhällsutvecklingen ur perspektivet miljö, socialt och ekonomiskt. Därför behövs en färdmedelsneutral trafikplanering göras på ett tidigt stadium. Förvaltningen anser att den trafik-pm (bilaga 2 av samrådshandlingarna) som tagits fram beskriver trafikfunktioner och konsekvenser för snävt. Förvaltningen föreslår därför att i programskedet tillämpa metoden för en trafikstrategi i handboken ”Trafik för en Attraktiv Stad (TRAST)” framtagen gemensamt av Vägverket, Boverket, Banverket och Sveriges kommuner och landsting. Där poängteras vikten av en helhetssyn där trafiken fogas in i sitt sammanhang.

I modern trafikplanering studeras t.ex. frågor utifrån stadsutvecklingsområdets karaktär, resbehov, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet, miljö och risker. (Referensobjekt Trafiköversyn Hjorthagen-Värtahamnen-Frihamnen-Loudden, Sweco VBB 2007). Erfarenheter från delprojektet Samhällsplanering i projektet Stockholm Mobilitet bör tas tillvara i det fortsatta arbetet med trafikplanering.

Det skulle vara intressant att jämföra en traditionell trafikplanering med en planering som startade med gång-, cykel- och kollektivtrafik och först därefter planerade in biltrafik i stället för tvärtom som i dag.

En analys av målpunkter såväl inom planområdet som i angränsande områden för kommande resenärer bör göras. Exempel på dessa kan vara arbete, skola, inköpsställe eller kollektivtrafikpunkt. En tydlig målpunkt i planområdet är Vetenskapsstaden med universitet och högskolor.

Gång- och cykelvägar bör vara så gena som möjligt och även plana. De ska vara trygga med bra belysning och attraktiva. Där det är möjligt kan man pröva två cykelfiler, en för snabba och en för långsamma cyklister. Viktigt är att gångvägnätet har flera vägval. Utan barriärer ska det som gående och cyklist vara lätt och tryggt att ta sig fram såväl inom som till omgivande grönområden samt till stenstaden. Framför allt gatorna Hälsingegatan, Norrtullsgatan och Dalagatan ska ses som förlängningar till Norra Stationsområdet. Dessa bör utvecklas till attraktiva stråk för framför allt gående och cyklister. Genom att stimulera till att gå och cykla främjas inte bara miljön utan också hälsan. För att ytterligare uppmuntra cykling bör hållplatser för kollektivtrafiken anpassas till cyklister. Säker cykelparkering ska planeras in tidigt i planeringsprocessen vid bostäder och hållplatser.

Stråk bör även planeras in som är trygga och säkra vägar för skolbarn även utanför planområdet. Möjligheter ska finnas att planera för skyltade väntplatser för "Vandrande skolbussar" (organiserad vandring i grupp till och från skolan) samt avlämningsplatser för de barn som måste skjutas i bil.

När det gäller kollektivtrafik bör en dialog på ett tidigt stadium föras med SL. Förvaltningen tycker det är positivt att tunnelbanan kommer att byggas ut med stationer i området. När det gäller buss är det viktigt att dessa förbinder målpunkterna, att tureorna är täta samt att vägsträckan så gen som möjligt. Förvaltningen anser att även spårvagnslinjen bör byggas ut från Norrmalmstorg samt en utbyggnad av tvärbanan. (Se referensobjekt om spårbunden trafik i Strasbourg). Vidare bör också andra transportsätt undersökas t.ex. spårbil som nu planeras i ett nytt utvecklingsområde i Värmdö kommun eller andra typer av automatbanor. Hållplatser för kollektivtrafik ska finnas nära bostäderna. När det gäller järnvägstrafiken på de befintliga spåren bör det undersökas om det vore möjligt att både ha godstrafik och persontrafik men vid olika begränsade tider på dygnet.

I planeringen bör också plats för bilpoolsbilar avsättas, vilka ska vara lätta att nå av de boende och företag.

Förvaltningen anser att det är viktigt att området redan före inflyttningen får en väl utbyggd kollektivtrafik, så att de nya bostäderna och arbetsplatserna inte genererar mer biltrafik än nödvändigt. Lämpligt är att starta ett samarbete med aktuella byggbolag så att dessa kan ge information om olika resesätt till nyinflyttade i "inflyttningspärmen".

Miljö

Förvaltningen förutsätter att miljöanpassat byggande tillämpas när det gäller t.ex. materialval i byggandet liksom energieffektiva lösningar i byggnaderna. Det bör finnas gott om utrymme för källsortering och det ska vara enkelt för hushållen att sortera både i bostaden och i gemensamma avfallsutrymmen. Om behov av återvinningsstationer fortfarande skulle finnas bör dessa grävas ned. (Referensobjekt HSB Morkullan på Norrmalm). Vidare bör möjligheterna undersökas att ev. förlägga en återvinningscentral i

ett bergtrum. När det gäller dagvatten är det viktigt att det kan omhändertas lokalt, t.ex. kan s.k. gröna tak, vatten i gårdsmiljö och genomsläpplig markbeläggning anläggas.

För att minska trafikbuller kan s.k. tyst asfalt provas på utsatta platser.

Stadsbild

Förvaltningen är tveksam till höjden på husen (10-våningshus), vilket inte är förenligt med stadens översiktsplan och Stockholms byggnadsordning för stenstaden vilka förespråkar femvåningshus. Stadsvyn kommer att förändras radikalt i planförslaget. Det är av yttersta vikt att det blir klara och tydliga gröna stråk mellan och till de gröna omgivningarna. För att förstärka Norra Station som en del av innerstaden är det viktigt, som tidigare nämnts, att ett antal gator i stenstaden anpassas som stråk in i det nya området. Därutöver bör det planeras för ett stort utbud av service och närbutiker, restauranger och caféer för att skapa en innerstadskaraktär.

Genomförande

Förvaltningen vill slutligen uppmärksamma det faktum att många boende nära stadsutvecklingsområdet under många år framöver kommer att bli störda av byggarbetet. Exempel på möjliga problem är ökade tunga transporter, buller och strålkastarbelysning. Det är därför viktigt att planera för att minimera olägenheterna för de boende. Angående minskning av transporter bör erfarenheterna från byggandet av Hammarby Sjöstad tas tillvara när det gäller logistikcentrat för entreprenörernas materialleveranser. Medborgarna bör i god tid före byggstart få information om byggprocessen.