

Utlåtande 2010:25 RIII (Dnr 311-2714/2009)

Detaljplan för Norra Station, del av Vasastaden 1:16, Dp 2009-02013-54

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande
Detaljplanen för Norra Station, del av Vasastaden 1:16, Dp 2009-02013-54,
antas.

Föredragande borgarrådet Kristina Alvendal anför följande.

Ärendet

Den första detaljplanen för Norra Station utgör en central del i genomförandet av visionen om en gemensam vetenskapsstad för Stockholm, Solna, Landstinget, Karolinska Institutet och Akademiska Hus. Målet är att utveckla området till en av regionens mest innovativa nya stadsdelar med hög täthet och rikt stadsliv.

Detaljplanen skapar förutsättningar för en integration mellan Stockholm och Solna i en stadsdel över kommungränsen. Vasastadens gatunät förlängs norrut när väg- och järnvägsområdet intunnlas och överbyggs. Inom planområdet kan ca 2 500 nya bostäder tillkomma i stadsmässiga bostadskvarter intill ett långsträckt parkrum av esplanadkaraktär med förutsättningar för intensivt folkliv.

Detaljplaneprocessen är samordnad med planeringen för Nya Karolinska Solna (NKS), samt med Vägverkets aktuella arbetsplan för intunnling av E4/E20, som kommer att gå under den nya bebyggelsen.

Ett centrum för forskning och utveckling inom "Life Science", ett kommersiellt centrum, hotell, forskningscentrum samt utrymme för kollektivtrafik förläggs till Torsplan. Det högresta tornparet, Tors Torn, kommer att komplettera stadssiluetten och bli Norra Stationsområdets nya signum.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsnämnden.

Mina synpunkter

Det gamla Norra Stationsområdet, med anor från mitten av 1800-talet, utvecklades stegvis under förra seklet till en enorm infrastrukturell barriär och i snart hundra år har stenstadens slut mot norr varit abrupt. Under åren fram till 2030 beräknas Stockholms invånarantal växa till en miljon människor i kommunen och närmare tre miljoner i den omgivande regionen. Nu är tiden inne för att låta vår stad växa norrut och för att ge tillbaka ett område som länge varit trafikapparaternas till dagens och morgondagens stockholmare.

Utifrån de lärdomar vi dragit av förra seklets misslyckanden, där staden glesades ut, bygger vi nu stenstaden vidare och ansluter oss till dess mönster med sitt fokus på närhet, variation och öppenhet. Med den klassiska stadens struktur och arkitektur som förebild kommer nya hem och arbetsplatser för tusentals människor att skapas under en lång tid.

Norra Stationsområdet kommer att bilda en länk mellan Stockholm och Solna och integreras med det nya universitetssjukhuset. Såret i stadsväven läks och en ny årsring läggs till. Viktiga forskningsinstitutioner med tyngdpunkt på Life Science, ett område inom vilket Sverige sedan lång tid har en stark global position, kommer att förläggas hit, något som kommer att bidra till att ge stadsdelen en spännande internationell prägel.

Det är angeläget att vår tids arkitekter får använda sin kreativitet och formlust i Norra Stationsområdet. Den variation i byggnadshöjd som redovisas är bra, men det är viktigt att det oregelbundna, fria och tillåtande får utvecklas än längre när det kommer till exempelvis fasader och gårdsmiljöer. Ambitionen är att skapa småskalighet och identitet i det stora. Både kvarterens yttre och inre fasader ska variera och fasader som till exempel idag redovisas likadana för hela gårdsrum bryts upp med hjälp av vertikala indelningar med sinsemellan olika arkitektur. En blandning av former och uttryck inom kvarteren uppmuntaras, som en sam- och framtida tolkning av stenstadens rika arkitektoniska variation.

Jag tror på den täta staden som en bra miljö för barn, men en sådan stadsstruktur kräver mer kreativitet och större ansträngning för att tillgodose barnens behov. Det är viktigt att göra en tydlig skillnad mellan offentliga och privata rum. Bostadsgårdarna ska avgränsas mot de offentliga ytorna genom grindar eller sammanbyggnader i markplan. En offentlig lekpark av hög kvalitet ska inrymmas i den centrala, sammanbindande parken. Det är första gången på mycket länge som en ny, stor park anläggs centralt i vår stad och utformningen av detta gemensamma gröna rum kommer att kräva ett grannliga arbete för att åstadkomma den stadsmässighet och de rekreationsvärden som krävs. Utgångspunkten ska lämpligen vara den klassiska stockholmsparken och det är viktigt att alla inblandade instanser i staden samarbetar för att uppnå detta. Då områdets topografiska förutsättningar skapar en lutande stadsdel med kraftiga höjdskillnader på sina håll krävs även välstuderade och noga genomtänkta lösningar på tillgänglighetsfrågorna. Det måste också finnas plats för lokaler i stadsdelen för förskolor och andra offentliga funktioner. Liksom överallt där nya stadsdelar byggs ingår det också att i ett tidigt skede planera för sociala verksamheter.

Tors Torn, på ömse sidor av Torsgatan, kommer att ge identitet åt den nya stadsdelen. De är en blinkning åt Kungstornen på Kungsgatan och bygger vidare på traditionen att bygga högre i Stockholm vid infarterna till staden, vid brofästen eller i övergångar mellan stadsdelar. Det är viktigt att ambitionerna vad gäller tornens utformning och gestaltning fortsatt är mycket höga. Tornens höjd ska behållas, men det arkitektoniska uttrycket kan gärna bli mer vågat.

Med så många boende och arbetande som stadsdelen planeras för krävs en kapacitetsstark kollektivtrafik. I detaljplanen har utrymme reserverats för tunnelbana och Torsplan har utformats så att hållplatser för både buss, spårvagn och tunnelbana kan inrymmas.

Det gamla stationshuset, ”Klockhuset”, ryms inte inom stadsdelens nya plan. Själva klocktornet kan dock sparas och bör bevaras på lämplig plats inom planområdet. Andra värdefulla detaljer och byggnadselement från den ursprungliga bebyggelsen kan också sparas och inarbetas i de nya fastigheterna, för att skapa ett band till den plats som Norra Stationsområdet en gång var.

Den detaljplan för Norra Stationsområdet som nu läggs fram är ett tydligt exempel på hur promenadstadsidéen skapar mer av de stadsmiljöer som så många stockholmare tycker om att bo och vistas i. Arbetet med den nya stadsdelen beräknas pågå åtminstone till 2025. För att klara den långa genomförandetiden har detaljplanen getts en flexibel karaktär som kombineras med ett detaljerat gestaltungs- och kvalitetsprogram. Gestaltungs- och kvalitetspro-

grammet utgör en del av planhandlingarna och är styrande genom detaljplanebestämmelser beträffande allmänna platser och kvartersmark.

Gestaltning- och kvalitetsprogrammet består av tre delar. Den första allmänna delen beskriver Norra Stationsområdet som helhet och utgör en gemensam bas för gestaltningen av hela projektet. Den andra delen redovisar mark- och ljusgestaltning av parker, torg och gator. Den tredje delen av programmet innehåller en detaljerad redovisning av varje markanvisat kvarter som underlag för bygglovsprövning. Både del två och tre kommer att vara levande dokument som utökas och kompletteras allt eftersom Norra Stationsområdet byggs ut. På så vis skapas stora möjligheter att låta arkitekturen variera och nya stilar avlösa äldre, precis som i stadsdelens förebild, den alltid föränderliga stenstaden.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Plankarta med planbestämmelse, del 1
3. Plankarta med planbestämmelse, del 2
4. Grundkarta
5. Utställningsutlåtande
6. Samrådsredogörelse
7. Planbeskrivning
8. Genomförandebeskrivning
9. Trafik-PM
10. Miljökonsekvensbeskrivning
11. Kompletterande PM till miljökonsekvensbeskrivning
12. Skrivelse från Skönhetsrådet angående utformningen av Tors Torn

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Carin Jämtin* (s) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande.

1. I huvudsak godkänna detaljplanen
2. Utse en miljösamordnare till det fortsatta arbetet
3. Utlysa en arkitekttävling om de nu föreslagna höga tornen de s.k. Tors torn
4. Upprätta en barnkonsekvensanalys för området
5. En tunnelbanelinje arbetas in i planeringen
6. Därutöver anför följande

Platsen är väl lämpad för två höga hus och de kommer också att bli ett spännande tillskott i stadsbilden. Dock behöver gestaltningen bearbetas ytterligare. Utvecklingen av Tors torn är spännande men kanske inte ett arkitektoniskt mästerverk. Som det ser ut nu finns risken att den färdiga upplevelsen kommer att bli ett antal ”Hötorgsskrapor”, i varierande höjd, ställda intill varandra. Det är inte höjden som är det viktiga utan gestaltningen, speciellt som dessa ska markera en ny årsring i staden. Därför föreslår vi att man utlyser en ny tävling för gestaltningen av Tors torn.

Om den nya stadsdelen ska bli attraktiv och inrymma 3500 bostäder samt ca 10 000 arbetsplatser krävs goda kommunikationer. Tunnelbanan är oerhört viktig om vi ska lyckas med utmaningen att bygga ut stadskärnan. Stadsdelen är tänkt att länka samman Vasastaden och Solna. Samtidigt ska ett nytt sjukhus ersätta det befintliga Karolinska sjukhuset. För Stockholms utveckling är det därför av yttersta vikt Norra station och nya Karolinska förses med tunnelbana som dessutom har fyra gånger så hög kapacitet som spårvägen. Det går inte att nog understryka att tunnelbana bör vara det kollektiva färdmedel som försörjer den nya stadsdelen Norra Station. Vi anser därför att detta bör ingå i den fortsatta planeringen av området.

Den höga exploateringsgraden och bebyggelsens täthet ställer stora krav på utformning och gestaltning om området ska kunna bli så barnvänligt som ett så stort, nybyggt bostadsområde bör vara. Erfarenheterna från Hammarby Sjöstad talar för att området kan attrahera barnfamiljer och därmed generera krav på att tillgodose barns behov. Det måste beaktas mer i det fortsatta genomförandet. Trafiklösningen bör ses över ytterligare och gestaltningen av gaturummet måste anpassas för att få till stånd en så trafiksäker miljö som möjligt.

Reservation anfördes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. I huvudsak godkänna detaljplanen
2. Utlysa en arkitekttävling om de nu föreslagna höga tornen de s.k. Tors torn
3. Arbeta in kollektivtrafik på spår i detaljplanen
4. Utse en miljösamordnare till det fortsatta arbetet
5. Ta bort bilvägen som omger den centralt belägna parken
6. Upprätta en barnkonsekvensanalys för området
7. Därutöver anföra följande

Stockholms stad har goda möjligheter att utveckla en ny klimatsmart stadsdel i detta område som tidigare dominerats av en stor trafikapparat. Att överdäcka trafikytorna och använda det överdäckade området för bostäder och arbetsplatser är generellt sett mycket bra. Miljöpartiet ser positivt på projektet men anser att ett antal åtgärder behöver vidtas för att förbättra planeringen av området.

Det är viktigt med ett gott mellankommunalt samarbete och en samsyn hos Stockholms stad och den till området angränsande Solna kommun. Kommunerna ska vara ense om hur området ska utformas.

En klimatneutral stadsdel med kollektivtrafik på spår

Området ska utformas som en modern klimatneutral stadsdel där stadsplanering, energisystem och kollektivtrafik planeras så att den nya bebyggelsen inte ger något tillskott till de pågående klimatförändringarna. Erfarenheterna från Hammarby Sjästad bör tillvaratas och utvecklas och miljöledningsansvarig ska finnas i projektledningen. Om avsikten är att området ska utgöra en spjutspets med avseende på miljöteknik och hållbart stadsbyggande borde en integrerad planering ha påbörjats i ett tidigt skede. Nu bör en miljösamordnare utses skyndsamt. Vi välkomnar en väl utvecklas energieffektivisering, passivhus, plusenergihus, bilfria kvarter, gårdsgator, förnybar energiförsörjning, bilpoolssystem för att minimera biltrafiken och ett modernt avfallssystem.

En väl fungerande och utbyggd spårbunden kollektivtrafik skall finnas i området från början och arbetas in i detaljplanen. Det ska vara lätt att ta sig till och från området med kollektivtrafik. Därför anser vi att förslaget på en parkeringsnorm på 0,8 och högre kan sänkas till 0,3 i det här området.

Inför barnperspektivet – ta bort bilvägen runt den centralt belägna parken

Vi saknar barnperspektivet i planeringen av Norra station. Såsom detaljplanen nu ser ut så blir bostadsbebyggelsen tät. Det är klokt att bygga yteffektivt, men det ställer också krav på omgivningen. För att få en bra boendemiljö måste det vara enkelt att ta sig ut i den centralt belägna parken. Detta gäller särskilt för de barn som kommer att vara bosatta i stadsdelen. Därför bör bilvägen som omger den centralt belägna parken tas bort och ersättas av en gång- och cykelväg. På så sätt kan gående och cyklister och utrymme för torg och park prioriteras.

Att redan från början planera in en barriär mellan bostäder och grönyta är mycket olyckligt. Förskolor med lekplatser i total skugga och en skola förlagd vid en stor trafikrondell är inte bra. En barnkonsekvensanalys bör upprättas för området.

Park, rekreation och Nationalstadspark

Det är viktigt att grönska tas med som en väsentlig del i projektet, annars riskerar området att uppfattas som sterilt. Flera remissinstanser har varit tveksamma till hur detta ska fungera. En rik stadsmiljö innehåller också fina parker och exploateringsgraden får inte vara högre än gröna ytor möjliggörs även mellan husen. De gröna planteringarna bör beaktas i alla planeringsskeden för att säkerställa tillräckligt jorddjup, bevattningssystem och avvattning. Arabiastranden i Helsingfors är ett bra exempel att inspireras av. Gröna väggar och tak bör prövas i området.

Det öst-västliga gröna sambandet mellan Karlberg och Brunnsvikens är viktigt och området vinner på att knyts ihop med Nationalstadsparken och att goda möjligheter för friluftsliv- och idrottsverksamheter ges. Tillgängligheten till Nationalstadsparken är väsentlig och de östliga delarna av området måste utformas för att bli en sympatisk och vacker entré till Ekoparken för fotgängare och cyklister. De östra delarna av planområdet ingår i Nationalstadsparken och tillbörlig hänsyn skall tas till parken, detta även i frågan om visuell inverkan.

Stadsbilden och stadssilhuetten

Stadsbilden och stadssilhuetten är viktiga frågor. Genom sitt läge ovanpå överdäckningen blir området redan i sig självt högt beläget och en hög exploateringsgrad förutsätts samtidigt. De två tornen bör anpassas till den omkringliggande bebyggelsen och till stadssilhuetten. Med nuvarande utförande och skala riskerar Tors torn att åsamka skada på riksintresset Stockholms innerstad och motverka byggandet av en vacker och attraktiv stadsmiljö. Därför bör en arkitekttävling om utformning och placering av tornen utlysas. Möjligen kan ett nordligare läge vid "Karolinskaplan" vara mer passande eller alternativet med ett torn prövas.

Givetvis bör också visuella intrång och påverkan på Nationalstadsparken utredas närmare.

Det är bra att man i nu framlagda redovisning brutit monotonin i form av jämnhöga platta tak, likartade hushöjder och vinkelräta gator. Mjuka former och hög kvalité i materialvalen behövs. Höjden på byggnaderna och bebyggelsestrukturen i övrigt måste utgå från att det både skall vara bra boendeförhållanden och en god yttre miljö. De nya högexploaterade delarna av Hammarby Sjöstad vid Henriksdal och Nordvästra Kungsholmen måste utvärderas för att inte upprepa eventuella misstag. De smala schaktliknande gårdarna är oroväckande.

Trafikmiljön

Norr tullplatsen som kommer att vara hårt trafikerad bör omarbetas eftersom biltrafiken har för stort utrymme i den nuvarande planen. Detta måste åtgärdas, mängden bilrörelser i området bör begränsas och hastigheterna hållas nere. Värtabanan kan fylla en viktig funktion i framtiden och måste därför ingå i fortsatt planering.

Övriga synpunkter

I de delar av planområdet beläget i Solna kommun är det viktigt att mer av park och naturmark sparas. Grönska kring sjukhus är bl.a. viktigt för snabbare tillfrisknande. Den vackra kulturmiljön vid gården Stenbrottet måste skyddas.

I Stockholms stad ska Klockhuset återanvändas i enlighet med tidigare planering och absolut inte rivas.

Stadsdelen bör få en blandning av hyresrätter och bostadsrätter. Genom att begränsa storleken på markanvisningarna ges även möjligheten för mindre aktörer på byggmarknaden att medverka.

Det måste ännu klarläggas hur staden ska hantera buller- och miljösituationen för de först färdigställda delarna av bebyggelsen. Boendemiljön måste vara acceptabel ur hälsosynpunkt.

Reservation anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

1. Återremittera ärendet
2. Utarbeta en barnkonsekvensanalys för området
3. En tunnelbanelinje arbetas in i detaljplanen

4. Bilfria stråk ingår planeras in i området
5. Planen för Tors torn omarbetas och minskas i skala
6. Därefter anföra följande

Norra Stationsområdet utgör en viktig möjlighet för staden att växa samtidigt som en ny och spännande stadsdel kan skapas som knyter samman Stockholm med Solna. En blandning av arbetsplatser, bostäder och service ger goda förutsättningar för ett varierat stadsliv. Den nya bebyggelsen uppförs på centralt belägen redan i anspråkstagen mark vilket även ger goda förutsättningarna för kollektivtrafik, och ett lågt bilinnehav. Trots detta finns det i dagsläget viktiga skäl till att inte godkänna planen innan den bearbetats på flera punkter. Därför vill Vänsterpartiet att förslaget till den nya stadsdelen Norra station återremitteras innan det kommer till kommunfullmäktige för antagande.

En högre exploatering än vad som normalt gäller för Stockholm kan vara rimlig att pröva men då måste också effekterna av detta också tydligt redovisas. Vänsterpartiet menar att den avgörande frågan är om en tillräckligt god boendemiljö kan skapas i förslagets alla delar. Som det är nu saknas framförallt ett barnperspektiv i planen. För att tillgodose behovet av förskolor med bra utomhusmiljöer och tillräckliga ljusförhållanden måste förslaget bearbetas. Förskolorna är nu belägna på smala gårdar som inte släpper in tillräckligt med solljus och som riskerar att skapa problem med höga ljudnivåer.

Förslaget kan förbättras genom att gatorna runt Norrtullsparken görs trafikfria för att möjliggöra för barngrupper att enkelt ta sig ut i parkstråket och vidare till bl.a. Hagaparken. Utformningen av Norrtull måste ändras från dagens storskaliga trafikapparat till att bli ett reellt grönstråk att röra sig genom för att nå Hagaparken på ett trevligt sätt. Inne i stadsdelen måste parkerna vara tilltagna så att det finns tillräckligt utrymme för spontan lek och idrott. Norrtullsparken är alltför smal för att möjliggöra detta. En förlängning av Hälsingeparken till Sjukhusparken på Solnasidan skulle förbättra situationen. Samarbetet med Solna är avgörande för att lösa denna typ av frågor som är viktiga för hela stadsdelens utformning. Kommungränsen får inte utgöra en begränsning.

De höga tornhusen – Tors torn blir med nuvarande höjd och storlek alltför dominerande i stadsbilden både i Norra stationsområdet och i innerstaden i övrigt. Tornens höjd och skivform gör att vinden pressas ner till marken och området kring tornet blir mycket blåsigt. Vi föreslår att tornen minskas i storlek och utformas i bättre harmoni med innerstadens övriga höghus. Föreliggande förslag känns alltför otidsenligt och påminner om en tidig 1900-talsbebyggelse i New York, vilket enligt vår mening inte passar i Stockholm under 2000-talet. I New York som ligger på sydligare breddgrader än Stockholm, kan det vara positivt med skugga. I Stockholm där temperaturerna är lägre och solen står mycket lågt under vinterhalvåret fungerar höga skuggande hus sämre. Utformningen av bostadskvarteren behöver också utvecklas så att variationen

ökar även inom kvarteren. Tillgänglighetsfrågorna måste belysas tydligare. I den slutande delen upp mot Karolinska sker entrén till bostadsgårdarna via trappor som inte är tillgängliga för fysiskt funktionshindrade. Vi menar att gårdarna skall vara tillgängliga från båda hållen så att det inte uppstår en barriär till och från Norrtullsparken.

Kollektivtrafiken måste planeras in i området direkt. Det är mycket olyckligt att inte alla beslut är fattade avseende tunnelbanans förlängning. Tunnelbanans dragning Odenplan- Karolinska ska inarbetas i detaljplanen. Utan spårtrafik kommer området inte kunna trafikförsörjas på ett hållbart sätt. Bilanvändandet ska begränsas genom att gående och cyklister ges en tydlig prioritet. Parkeringsnormen ska vara maximalt 0,2 platser per lägenhet. Den täta stadsmiljön gör det även viktigt att utnyttja taken för planteringar och utevistelse. Norra station skall utformas som en hållbar stadsdel genom att modern miljöteknik används och höga krav ställs på energisnåla byggnader.

De bevaransvärda byggnaderna, Klockhuset och magasinslängorna finns inte med i förslaget och föreslås rivas. Vänsterpartiet menar att Klockhuset och åtminstone delar av magasinen ska bevaras för att berika stadsmiljön och visa på dess koppling till historien. Byggnaderna skulle kunna bli en del av en lägre bebyggelsedel som gav utrymme för förskolor och andra verksamheter som har svårt att få rum i den tätbebyggda stadsmiljön. Publika lokaler för idrott, kultur och en fritidsgård skulle också passa in här.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

Detaljplanen för Norra Station, del av Vasastaden 1:16, Dp 2009-02013-54, antas.

Stockholm den 24 februari 2010

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Kristina Alvendal

Ylva Tengblad

Reservation anfördes av *Carin Jämtin, Tomas Rudin, Roger Mogert* och *Teres Lindberg* (alla s) med hänvisning till reservationen av (s) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Sefan Nilsson* (mp) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Ann-Margarethe Livh* (v) med hänvisning till reservationen av (v) i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av *Per Ankersjö* (c) enligt följande.

Centerpartiet är kraftigt positivt till den nya utvecklingen av Norra Stationsområdet. Området har under lång tid varit en otillgänglig, hårt trafikerad, klyfta mellan Stockholm och Solna. Detta förbyts nu mot ny storstadsmässig bebyggelse som länkar samman de båda kommunerna och ger ett stort antal bostäder. I det fortsatta arbetet anser Centerpartiet att det ska planeras för en tunnelbanedragning till den nya stadsdelen. Kapacitetsstark kollektivtrafik är en förutsättning för att den nya stadsdelen ska bli en miljövänlig del av framtidens Stockholm.

Centerpartiet ställer sig positivt till den höga exploateringsgraden i området, och välkomnar ny arkitektur som vi förutsätter håller hög arkitektonisk kvalitet. Att Stockholm nu planeras få sina två första riktiga skyskrapor i ”Tors torn” anser vi är särskilt glädjande. I det fortsatta arbetet med dessa hus vill vi understryka vikten av att det fästs särskild vikt vid utformning, materialval etc.

ÄRENDET

Den första detaljplanen utgör en central del i genomförandet av visionen om en gemensam vetenskapsstad för Stockholm, Solna, Landstinget, Karolinska Institutet och Akademiska Hus. Målet är att utveckla området till en av regionens mest innovativa, nya stadsdelar med hög täthet och rikt stadsliv.

Detaljplanen skapar förutsättningar för en integration mellan Stockholm och Solna i en stadsdel över kommungränsen. Vasastadens gatunät förlängs norrut när väg- och järnvägsområdet intunnas och överbyggs. Inom planområdet kan ca 2 500 nya bostäder tillkomma i stadsmässiga bostadskvarter intill ett långsträckt parkrum av esplanadkaraktär med förutsättningar för intensivt folkliv.

Detaljplaneprocessen är samordnad med planeringen för NKS, Nya Karolinska Solna, samt med Vägverkets aktuella arbetsplan för intunnning av E4/E20, som kommer att gå under den nya bebyggelsen.

Ett centrum för forskning och utveckling inom "Life Science", ett kommersiellt centrum, hotell, forskningscentrum samt utrymme för kollektivtrafik förläggs till Torsplan. Det högresta tornparet, Tors Torn, kommer att komplettera stadssiluetten och bli Norra Stationsområdets nya signum.

Detaljplanen har varit utställd under perioden 14 oktober till och med 11 november 2009. Kritiska synpunkter kvarstår beträffande främst den höga exploateringen, de nya Tors Torn på Torsplan, tornet på Norrtullsterrassen samt omfattningen av mark för rekreation. Kritiken gäller även den planerade rivningen av det gamla "Klockhuset" på stationsområdet. Områdets topografiska förhållanden och dess negativa konsekvenser för tillgängligheten har påtalats, liksom även tillgängligheten till Hagaparken.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 10 december 2009

1. att godkänna förslaget till detaljplan och överlämna det till kommunfullmäktige för antagande.
2. att godkänna Gestaltnings- och kvalitetsprogrammet "*Norra Station – den täta stadens attraktionskraft*" men undantar del två som skall arbetas fram och redovisas i stadsbyggnadsnämnden under våren 2010.

Reservation anfördes av Teres Lindberg m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Cecilia Obermüller (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Maria Hannäs (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Kristina Alvendal m.fl. (M), Abit Dundar (FP) och Göran Oljeqvist (KD), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Obermüller (MP), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Lukas Forslund (C) som instämde i Kristina Alvendals m.fl. särskilda uttalande.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 1 december 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Den första detaljplanen utgör en central del i genomförandet av visionen om en gemensam vetenskapsstad för Stockholm, Solna, Landstinget, Karolinska Institutet och Akademiska Hus. Målet är att utveckla området till en av regionens mest innovativa, nya stadsdelar med hög täthet och rikt stadsliv.

Detaljplanen skapar förutsättningar för en integration mellan Stockholm och Solna i en stadsdel över kommungränsen. Vasastadens gatunät förlängs norrut när väg- och järnvägsområdet intunnas och överbyggs. Inom planområdet kan ca 2 500 nya bostäder tillkomma i stadsmässiga bostads kvarter intill ett långsträckt parkrum av esplanadkaraktär med förutsättningar för intensivt folkliv.

Detaljplaneprocessen är samordnad med planeringen för NKS, Nya Karolinska Solna, samt med Vägverkets aktuella arbetsplan för intunnning av E4/E20, som kommer att gå under den nya bebyggelsen.

Ett centrum för forskning och utveckling inom "Life Science", ett kommersiellt centrum, hotell, forskningscentrum samt utrymme för kollektivtrafik förläggs till Torsplan. Det högresta tornparet, Tors Torn, kommer att komplettera stadssiluetten och bli Norra Stationsområdets nya signum.

Detaljplanen har varit utställd under perioden 14 oktober till och med 11 november 2009. Kritiska synpunkter kvarstår beträffande främst den höga exploateringen, de nya Tors Torn på Torsplan, tornet på Norrtullsterrassen samt omfattningen av mark för rekreation. Kritiken gäller även den planerade rivningen av det gamla "Klockhuset" på stationsområdet. Områdets topografiska förhållanden och dess negativa konsekvenser för tillgängligheten har påtalats, liksom även tillgängligheten till Hagaparken.

Länsstyrelsen menar att projektet är, såväl till innehåll som utformning, en uppgift av utomordentlig betydelse. Den nya stadsdelen har goda förutsättningar att kunna utvecklas och dess läge är exklusivt. Länsstyrelsen menar att den nya bebyggelsen

kommer att påverka Nationalstadsparken och förutsätter att kompletteringar av underlaget görs innan antagande så att en säker bedömning kan ske om planens påverkan på parken. Länsstyrelsen anser att den föreslagna bestämmelsen som reglerar krav på gestaltungsprogram är motiverad i detta mycket speciella fall.

Solna Stad menar att detaljplanen får stor betydelse för staden genom att den omvandlar ett utkantsområde till ett centralt område i regionen. Städerna har haft ett givande samarbete om planeringen i området, bland annat har Karolinska plan nu fått en ny utformning och bättre funktion. Konsekvenserna av att inte den förutsatta tunnelbanan byggs är en gemensam fråga för Solna och Stockholm.

Norrmalm Stadsdelsförvaltning har under hand meddelat att man är bekymrad vad gäller utformningen av gårdarna med tanke på förskolorna. Förvaltningen utgår ifrån att det kommer att finnas utrymme för en fortsatt dialog med byggherrarna för respektive kvarter längre fram. Vidare har förvaltningen framfört att man anser att gestaltningen av den centrala parken har gjorts utan deras medverkan och efterlyser en ny process med berörda förvaltningar, där gestaltning och programfrågor går hand i hand.

Stadsbyggnadskontoret anser att den höga exploateringsgraden är en förutsättning för att klara den kostsamma operationen som en överdäckning innebär. Kontoret anser att de speciella exploateringskraven är hanterbara både ur stadsbyggnads- miljö- och arkitektonisk synpunkt. Detta ställer emellertid höga krav på gestaltningen av såväl bebyggelse som de offentliga rummen.

För att klara den långa genomförandetiden har detaljplanen givits en flexibel karaktär som kombineras med ett detaljerat Gestaltungs- och kvalitetsprogram. Gestaltungs- och kvalitetsprogrammet utgör en del av planhandlingarna och är styrande genom detaljplanebestämmelser beträffande allmänna platser och kvartersmark. Detta upplägg har vunnit gehör hos Länsstyrelsen, vilket kommer att ge goda förutsättningar för en framgångsrik genomförandeprocess.

Gestaltungs- och kvalitetsprogrammet består av tre delar. Den första allmänna delen beskriver Norra Stationsområdet som helhet och utgör en gemensam bas för gestaltningen av hela projektet. Den andra delen redovisar mark- och ljusgestaltning av parker, torg och gator. Den tredje delen av programmet innehåller en detaljerad redovisning av varje markanvisat kvarter som underlag för bygglovsprövning. Både del två och tre kommer att vara levande dokument som utökas och kompletteras allt eftersom Norra Stationsområdet byggs ut. För tillkommande kvarter som markanvisas skall ett motsvarande material som i del tre tas fram. Allt tillkommande material i del två och tre skall redovisas och godkännas i stadsbyggnadsnämnden, för att därefter ingå i gestaltungsprogrammet inför bygglov och genomförande.

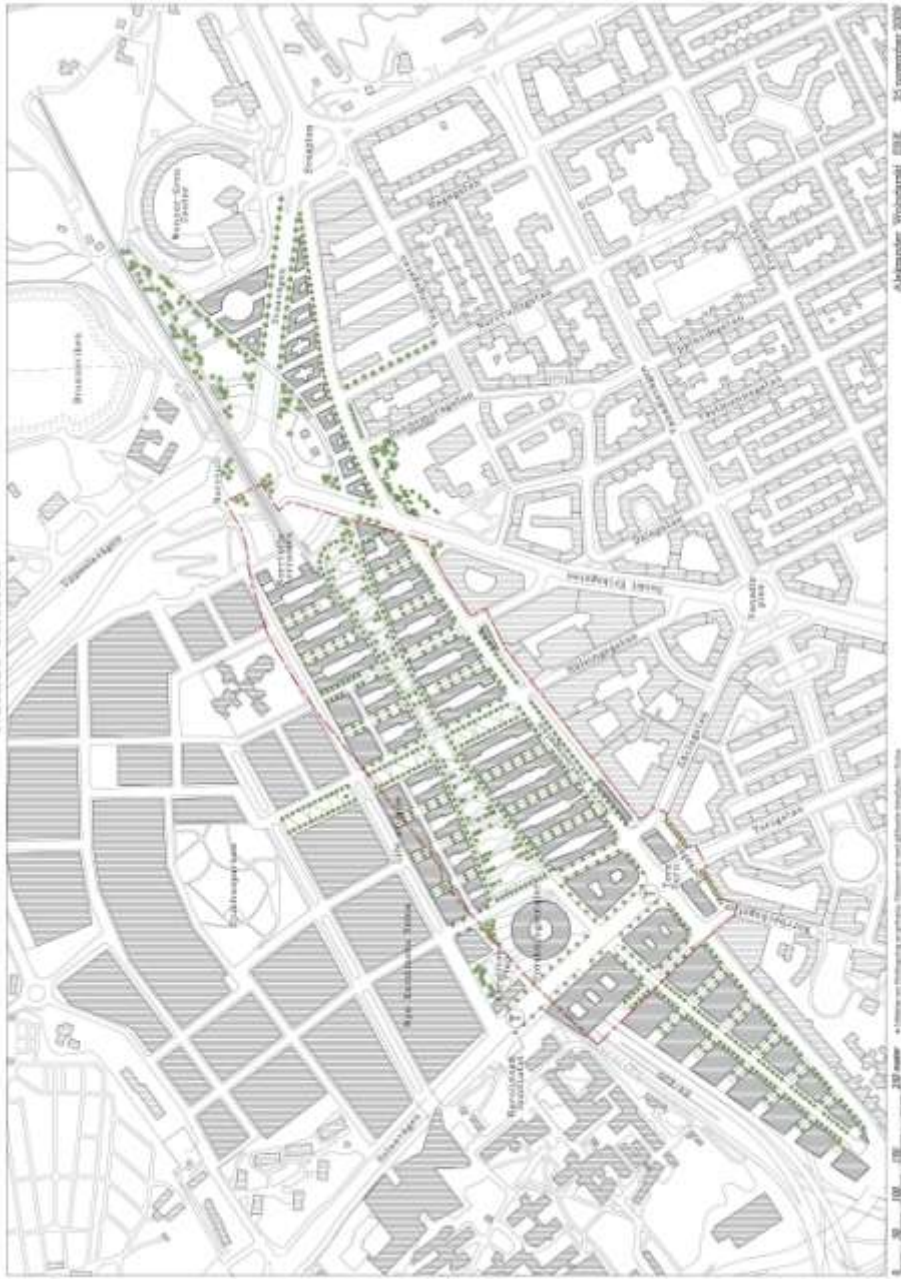
Resultatet av arbetet med Gestaltungs- och kvalitetsprogrammet för de markanvisade kvarteren längs Norra Stationsgatan redovisas i det framtagna materialet. Stadsbyggnadsnämndens direktiv i utställningsbeslutet om arkitektonisk kvalitet och individualitet har hörtsammats och redovisas i det aktuella Gestaltungs- och kvalitetsprogrammet.

Beträffande markens behandling i del två anser Stadsbyggnadskontoret att arbetet måste hanteras i en ny process med berörda förvaltningar för att programfrågor, ge-

staltning och materialkvalitet ska kunna definieras tydligare innan nämnden kan godkänna denna del av Gestaltning- och kvalitetsprogrammet.

Efter utställningen har mindre justeringar och kompletteringar införts i detaljplanen för att tillgodose viktiga synpunkter.

NORRA STATION



Alexander Winkler AB 20 November 2009



Norrtullsparken österut

Utlåtande

Bakgrund och syfte

En gemensam fördjupning av översiktsplanerna för Stockholm och Solna, "Karolinska – Norra station, fördjupning av två översiktsplaner" var utställd våren 2008. Planen visar hur Karolinska – Norra Station kan inta en nyckelposition i regionen. Sammantaget fanns en positiv respons till förslaget. Länsstyrelsen instämde i att den fördjupade översiktsplanen kan ersätta program för kommande detaljplaner. Planen antogs av Stockholms kommunfullmäktige i september 2008 och av Solnas kommunfullmäktige i augusti 2008.

Syftet med Norra Stationsprojektet är att sammanlänka Stockholms innerstad med Karolinska sjukhusområdet och Solna. Detta sker genom att de barriärskapande trafik- och spårområdena för E4/E20 och Värtabanan intunnas och överbyggs. Det skapar förutsättningar för en integrerad stadsmiljö för främst kontor, handel, hotell och life-science. En stadspark, den s.k. Norrtullsparken, anläggs som stadsdelens gemensamma "vardagsrum" med samband till de stora parker som omger området. Kollektivtrafiken förstärks och nya tydliga lokala vägnät för gående, cyklar och bilar tillskapas.

Norra Stationsområdet i sin helhet bedöms rymma ca 3 500 bostäder fullt utbyggt, vilket innebär cirka 7 000 boende. Dessutom rymmer här lokaler med sammanlagt 13 000-14 000 arbetsplatser. Ljus bruttoarea för lokaler och hotell omfattar cirka 340 000 kvm. Detaljplaneområdet omfattar ungefär 2 500 bostäder för cirka 5 000 boende och lokaler för cirka 10 000 sysselsatta.

Den första detaljplanen

Gestaltningen utgår ifrån att Vasastadens klassiska nord-sydliga riktning förlängs så att Norra Stationsområdet blir en integrerad del av staden. Gatustråken fortsätter norrut och förenas med bebyggelsen på Karolinska området. Norra Stationsgatan kommer att både förena Vasastaden med Norra Station och markera den ursprungliga fronten. Gatan omvandlas till en grön boulevard som löper i en svag båge från Sveaplan till Karlberg. Den nya bebyggelsen anläggs som två kvartersbälten som ska förena innerstaden med området kring Karolinska. Med Karolinskaabergets höjdrygg skapas en sammanhängande stadsstruktur som klättrar upp på sydslutningen.

Områdets stadsdelscentrum har förlagts vid Torsplan, där också en framtida tunnelbana kan få sina stationsuppgångar. Med ett högt tornpar – Tors Torn – markeras Solnavägens möte med den historiska staden. Stockholms siluett får därmed ett nytt karaktäristiskt landmärke, ca 145 meter högt.

Stadsdelen knyts ihop av ett öppet parkrum av esplanadkaraktär, som är tänkt som stadsdelens främsta mötespunkt med caféer, butiker, lekplatser och utrymme för marknader, utställningar och andra tillfälliga arrangemang.

Väster om Norrtull anläggs en högt belägen utsiktsterrass med utblickar både mot Haga och mot de gamla tullhusen. Via terrassen ansluter också gångvägarna till det högre belägna sjukhusområdet. På terrassen föreslås ett 60 meter högt torn som avslutning på bebyggelsen på Karolinskaaberget och dess sluttningar.

Föreslagen användning av kvartersmark är bostäder, kontor, hotell, konferens, forskning, undervisning, centrum och parkering under mark. Butiker och/eller publika lokaler ska finnas i bottenvåningarna i samtliga kvarter för att medverka till en levande stadsmiljö. Allmänna platser får underbyggas med garage, tillfart, tekniska anläggningar, handel, bilvård mm. Inom hela planområdet ska möjlighet finnas att bilda fastigheter i olika nivåer (3-dimensionell fastighetsbildning). Detta kan till exempel gälla lokaler för handel, garage, mm i botten- och källarvåningar.

Utbyggnaden av Norra Station innebär att en helt ny årsring läggs till Vasastaden. Det ca 30 ha stora området kommer att växa fram under lång tid. Detaljplanerna för hela Norra Stationsområdet avses därför vara flexibla och skall i huvudsak reglera markens användning och högsta tillåtna byggnadshöjd. Allmänna platser och kvartersmark regleras slutgiltigt i ett för detaljplanerna gemensamt gestaltungs- och kvalitetsprogram.

Gestaltungs- och kvalitetsprogrammet utgör en del av planhandlingarna och är styrande genom detaljplanebestämmelser beträffande allmänna platser och kvartersmark. Det består av tre delar. Den första allmänna delen beskriver Norra Stationsområdet som helhet och utgör en gemensam bas för gestaltningen av hela projektet. Den andra delen redovisar mark- och ljusgestaltning av parker, torg och gator. Denna del tas fram i samarbete med övriga berörda förvaltningar. Den tredje delen av programmet innehåller en detaljerad redovisning av varje markanvisat kvarter som underlag för bygglovsprövning. Allt tillkommande material i del två och tre skall redovisas och godkännas i stadsbyggnadsnämnden, för att därefter ingå i gestaltungsprogrammet inför bygglov och genomförande.

En gemensam miljökonsekvensbeskrivning med sammanfattande riskanalys för arbetsplan och detaljplan har upprättats enligt miljöbalkens föreskrifter.

Utställningen

Inkomna synpunkter

AB Fortum Värme och Stadsholmen har inget att erinra mot planen.

Länsstyrelsen framför att den nya bebyggelsen kommer att påverka Nationalstadsparken och förutsätter kompletteringar innan antagande. De förutsätter att Vägverkets synpunkter beaktas och föreslår att Banverkets synpunkter, så långt det är tekniskt och ekonomiskt möjligt bör tillgodoses. Vidare påpekas att samordningsfrågor måste lösas mellan Solna och Stockholm. Länsstyrelsen framför att bestämmelser som reglerar byggnadstekniska åtgärder bör förstärkas samt att planen behöver förtydligas med avseende på risker och transporter av farligt gods.

Stockholms läns landsting anser att det kvarstår oklarheter beträffande helikoptertrafik och framkomlighet för ambulans, gator och trafik, transporter av farligt gods, byggrätt för garage samt buller.

Vägverket lämnar synpunkter på omledningsvägnätet, miljö kvalitetsnormer, buller, fastighetsbildning för vägtunnlar, bebyggelseutformning av vägtunnlar, Trafik-PM samt vatten.

Banverket påpekar att Transportstyrelsens och Banverkets bestämmelser ska följas vid intunnlingen och överdäckningen av Värtabanan. Synpunkter lämnar de även på MKB och tillhörande riskbedömning samt att ansvarsfördelningen behöver tydliggöras

SL framför att det finns osäkerheter kring en utbyggnad av tunnelbanan. De har studerat alternativa lösningar och anser att detaljplanerna måste möjliggöra lösningar med spårväg och buss.

Solna Stad anser att funktionen av gång- och cykelbron mot Huvudsta ska bevaras. Solnas tidigare synpunkter på stadsstrukturen kvarstår och de framför nya synpunkter på höghusen vid Torsplan samt på utformningen av Karolinskaplan. Solna påtalar att en del detaljfrågor i gränsen mellan detaljplanerna kvarstår.

NCC lämnar synpunkter och förslag till ändringar avseende tydliggörande av kvartersmark och allmän plats, underbyggnadsrätt och tredimensionell fastighetsbildning samt X-områden för tunnelbanan.

Akademiska hus framför synpunkter på byggnaden vid Solnabron, på Karolinskaplan, utformningen av byggnader för Life-Science samt på avtal.

Trafikkontoret anser att detaljplanerna ska revideras med höjder som medger planare gator där så är möjligt samt att Solnavägens gaturum måste breddas i sektionen vid torget för att möjliggöra spårväg. De anser också att gatuträd delvis inte kommer att kunna anläggas i enlighet med förslaget samt att kostnader och konsekvenser av materialval behöver analyseras.

Stockholm Vatten lämnar synpunkter på hur vatten- och avloppsförsörjningen ska ske inom planområdet och vad de anser bör säkerställas för detta. Vidare framförs att en höjdanpassningen mellan Stockholm och Solna måste ske.

Angränsande fastighetsägare förutsätter att Stadsbyggnadsnämnden ställer höga krav för att minimera förväntade försämringar för befintliga fastighetsägare och hyresgäster.

Inkomna synpunkter från *privatpersoner* handlar främst om gestaltningen av Tors Torn samt exploateringsgraden. De flesta anser att tornen ska strykas ur planen eller göras mycket lägre samt att bebyggelsen ska utformas glesare för bättre boendemiljö.

Intresseföreningar framför kritik mot utformningen av Tors Torn som de anser bör strykas eller omarbetas och mot utformningen av höghuset vid Norrtullsterrassen som anses vara för högt. Det framförs önskemål om att klocktornet och godsmagasinet ska bevaras samt om ett sammanhängande parkstråk. Vidare är föreningarna kritiska till den höga exploateringsgraden och till att MKB-alternativ saknas. Föreningar anser att planen kommer att påverka Stockholms siluett och Nationalstadsparken negativt.

Norrmalm Stadsdelsförvaltning har under hand meddelat att man är bekymrad vad gäller utformningen av gårdarna med tanke på förskolorna. Förvaltningen utgår ifrån att det kommer att finnas utrymme för en fortsatt dialog med byggherrarna för respektive kvarter längre fram. Vidare har förvaltningen framfört att man anser att gestaltningen av den centrala parken har gjorts utan deras medverkan och efterlyser en ny process med berörda förvaltningar, där gestaltning och programfrågor går hand i hand.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Diskussionen om exploateringsgraden har pågått i många år. Kontorets uppfattning är att den strategiska utgångspunkten för projektet att överdäcka E4/E20 är avgörande för förverkligandet av en stadsdel över kommungränsen. Alternativet att endast bygga på stationsområdet i Stockholm, skulle innebära att endast en mindre del av planområdet skulle kunna bebyggas samt att barriäreffekterna mellan kommunerna och mellan Stockholms innerstad och Nationalstadsparken skulle kvarstå.



Norrtullsparken västerut

Den höga exploateringsgraden är en förutsättning för att klara den kostsamma operationen som en överdäckning innebär. Kontoret anser att de speciella exploateringskraven är hanterbara både ur stadsbyggnads- miljö- och arkitektonisk synpunkt. Detta ställer emellertid höga krav på gestaltningen av såväl bebyggelse som de offentliga rummen.

Kontoret gör bedömningen att exploateringsnivån i sig inte kommer att innebära en undermålig boendekvalitet. Föreslagen kvarterstruktur har utformats för att möjliggöra en hög exploateringsgrad samtidigt som strukturen medger solinfall till bostäderna samt utblickar från bostadsgårdarna mot parkrummet. Utifrån den aktuella kvartersstrukturen finns möjligheter att finna arkitektoniska lösningar som säkerställer de smala gårdarnas intimitet och en ombonad atmosfär. Det är viktigt att i det fortsatta projekteringsarbetet söka lösningar som skapar en balans mellan utnyttjandegraden och den tillgängliga fria markytan.

I diskussionen om olika förslag har även de ekonomiska konsekvenserna beaktats. Intunnlingen av E4/E20 medför stora kostnader men ger också stora miljöfördelar. En låg exploatering är inte ekonomiskt möjlig på denna plats. Ovanstående åtgärder bidrar sammanlagt till att skapa en god bebyggd miljö och samtidigt täcka kostnaderna för intunnlingen.

De aktuella styrinstrument som har tagits fram för att klara den långa genomförandetiden är en flexibel detaljplan som kombineras med ett detaljerat Gestaltning- och kvalitetsprogram. Upplägget med ett Gestaltning- och kvalitetsprogram har vunnit

gehör hos Länsstyrelsen, vilket kommer att ge goda förutsättningar för en framgångsrik genomförandeprocess.

Programmet består av tre delar. Den första allmänna delen beskriver Norra Stationsområdet som helhet och utgör en gemensam bas för gestaltningen av hela projektet. Den andra delen redovisar mark- och ljusgestaltning av parker, torg och gator. Avsnittet beskriver ingående innehållet, gestaltningen och materialkvaliteten av alla offentliga rum. Utformningen av allmänna platser skall följa Gestaltning- och kvalitetsprogrammets principer och riktlinjer för den yttre miljön. Del två tas fram i samarbete mellan Stadsbyggnadskontoret, Exploateringskontoret samt övriga berörda förvaltningar. Den tredje delen av programmet innehåller en detaljerad redovisning av varje markanvisat kvarter som underlag för bygglovsprövning. Här definieras slutgiltigt de enskilda kvarterens gårdsrum och bebyggelsens storlek och form, material, färg, volymer, avstånd mellan hus samt nödvändiga öppningar mot norr och söder mm. Både del två och tre kommer att vara levande dokument som utökas och kompletteras allt eftersom Norra Stationsområdet byggs ut. För tillkommande kvarter som markanvisas skall ett motsvarande material som i del tre tas fram. Allt tillkommande material i del två och tre skall redovisas och godkännas i stadsbyggnadsnämnden, för att därefter ingå i gestaltungsprogrammet inför bygglov och genomförande.

Gestaltungsfrågorna är mycket viktiga i detta ovanligt komplexa stadsbyggnadsprojekt. Gaturummens utformning med grönskande träd samt ytskikt av hög klass är viktiga element för det samlade resultatet. Särskild omtanke måste ägnas förutsättningarna för växtligheten i detta tätbebyggda område. Norra Stationsområdet som del i "Promenadstaden" ska utformas så att den lockar till promenader och cykelturer.

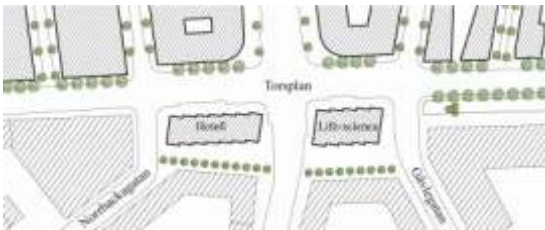
Stadsbyggnadskontoret anser att arbetet med det offentliga rummet och markens behandling inte har kommit tillräckligt långt. Gestaltning och programfrågor måste gå hand i hand och behöver hanteras i en ny process med berörda förvaltningar.

Inför utställningen omarbetades planen avseende tornen vid Torsplan och Norrtullsterrassen. Tornen på Torsplan gavs en annan form för att ge mindre skugga och ta mindre himmel från omgivningen. Höghuset på Norrtullsterrassen sänktes med ungefär 10 meter. Efter utställningen har höjderna på kvarteren närmast Norrtull sänkts. Detta sammantaget bedöms innebära att förslaget inte innebär påtaglig skada på Stockholms siluett eller Nationalstadsparken.

Stadsbyggnadskontoret anser det motiverat att komplettera Vasastadens låga kvarterssiluett med ett tornmotiv som markerar den historiska tullgränsen. Visionerna för detta har funnits i planeringen av Röda bergsområdet från 1910-talet och framåt, men aldrig verkställt. I Stockholm har trons byggnader traditionellt tillåtits att teckna sig över kvarterstaden. Nu när Norra Stationsområdet ska växa fram får istället vetenskapens byggnader resa sig över stenstadens siluett för att markera den nya stadsdelens betydelse för vetenskapens utveckling. Med sina drygt 140 meter kommer tornparet berika stadens siluett och införa en ny höjdskala som inte tidigare har prövats i stenstaden.



Tors torn sedda från Torsgatan



De nya tornvolymerna byggs upp av smala lameller med olika höjd.



Tors torn från Norra Stationsgatan

Förhållandet till Röda bergsområdets karaktäristiska och småskaliga bebyggelse har tagits i beaktande. Röda bergsområdets symmetriska och harmoniska komposition med tre sammanstrålande gator förenas med Norra Stationsområdet genom tornparet som fondmotiv både mot norr och söder. Genom både kontrastverkan och samspel uppstår en sammanhängande stadsensemble där två stadsbyggnadsepoker möts. Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att tornen inte kommer att påverka befintlig bebyggelse i Röda bergen negativt. Den nya bebyggelsen placeras norr om Vasastaden vilket innebär marginell påverkan beträffande sol- och ljusförhållanden på befintlig bebyggelse.



Gävlegatan mot söder

Karolinskaplan blir stadsdelens centralpunkt med både gott om plats för såväl fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer som för torghandel och spontana möten. Här ska även förläggas verksamheter med en direkt anknytning till forskningen i området. Akademiska Hus har framfört synpunkter på både platsen och den runda byggnadens form och storlek. Stadsbyggnadskontoret vill betona platsens betydelse som offentligt rum där det öst-västliga parkstråket möter stadsdelens viktiga entrépunkter – KI, Nya Karolinska Solna samt den nya kommersiella centrumanläggningen vid Torsplan. Platsens och byggnadens gestaltning tar sin utgångspunkt i detta samt det faktum att utrymme behövs för hållplatser för buss och/eller spårtrafik alternativt tunnelbana.

En fortsatt dialog kring gemensamma frågor kommer att ske mellan Stockholm och

Solna för att uppnå en samordning kring utformning av gemensamma kvarteren och gator i anslutning till dessa. Angivna höjder i detaljplanen för Norra Station möjliggör samordning med Solnas detaljplan.

Den illustrerade byggnaden vid rampen mellan Solna och Stockholm visar ett sätt att överbygga rampkonstruktionen på ett stadsmässigt sätt. Exakt utformning mot eller över kommungränsen skall studeras i kommande projektering tillsammans med Solna Stad och Akademiska Hus.

Solnavägen kan ses som en förlängning av Torsgatan och blir en av flera länkar mellan Solna och Stockholm. Bredden på vägen varierar mellan 30 och 40 meter inom planområdet. Här får samordning av trafikslag ske, vilket regleras i lokala trafikföreskrifter. Stadsbyggnadskontoret bedömer att en ytterligare breddning av vägområdet skulle innebära stora negativa konsekvenser för stadsmiljön. En lösning med samordnade körfält bör därför eftersträvas.

I enlighet med diskussion mellan stadsbyggnads- och exploateringskontoren har planen utförts med större lutningar för att möjliggöra anslutningar över intunnlingen. I vissa partier krävs också större lutningar för att möjliggöra garage under kvarteren. I samtliga fall finns det alternativa vägar där gatorna får acceptabla lutningar för tillgängligheten.

Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att ett parkeringstal på 0,7 bilar per lägenhet kommer att räcka då området är välförsörjt med kollektivtrafik. Parkeringstalen för kontor och handel halverades inför utställningen då området har ett mycket gott kollektivtrafikläge, närhet till citybanans nya sträckning och ett centralt läge i staden. In- och utfart från garaget under parken sker från Norra Stationsgatan.

Detaljplanen medger att utrymmen för nödutgångar från tunnelarna får inrymmas i de kvarter/fastigheter där så krävs. Planen säkerställer en buffertzona för inspektion och reparation kring tunnelarna. Bestämmelserna för T1 och T2-områdena har justerats. Djupbyggnadsbegränsning för väg- och järnvägstunnlar finns i föreslagna bestämmelser.

I samband med projekteringen av ny bebyggelse på Torsplan har konstaterats att det är mycket svårt att utrymmesmässigt klara även tunnelbaneuppgångar här. Den södra uppgången bedöms därmed inte möjlig. I samband med kommande projektering av kvarters- och allmänplatsmark kommer bland annat frågor om angöring och utformning för kollektivtrafiken att studeras. Detta kommer att diskuteras i samråd med SL.

Planen möjliggör anordnande av tekniska anläggningar under mark. Då läge för tunnelbanetunnlar ännu inte studerats i detalj kan inte heller läge för tryckutjämningschakt läsas i detaljplanen. Om så erfordras får detta studeras i tillägg till denna detaljplan.

Detaljplanens utformning innebär inga inskränkningar för helikoptertrafiken till och från Nya Karolinska Solna. MKB har justerats med avseende på helikoptertrafiken så att det framgår att det rör sig om 6-8 flygrörelser och inte 6-8 inflygningar per dygn.

Det framgår av Trafik-PM att vänstersväng är tillåten för utryckningsfordon från Solnavägen norrifrån. Den i detaljplanen redovisade vägbredden utgör inget hinder för

ambulanstrafikens framkomlighet.

Planen möjliggör underbyggnadsrätt och tredimensionell fastighetsbildning för Kv1 och 35 och angränsande ytor vid Solnabron, Gävlegatan och Norrbackagatan genom en generell planbestämmelse. Plankartan har justerats så att planen medger planerat garage under torget fram till Solnavägen.

Tredimensionell fastighetsbildning möjliggörs inom hela planområdet.

Planbestämmelsen om dagvatten har justerats. Planens bestämmelser om utrymmen för tekniska anläggningar medger att kulvertar, tryckstegringsstation med mera får anläggas under mark. Behovet av ledningsområden med mera kommer att diskuteras i samråd med Stockholm vatten i samband med kommande projektering. Hur dagvatten leds kring kommungränsen är en samordningsfråga och får lösas i samband med kommande projektering.

Bestämmelsen m1 kompletteras med att fasad inom 30 meter från skyddsområdet ska förses med brandklassade fönster. Byggnad enligt BBR klass1 motsvarar en byggnad med brandtåligt material.

Bestämmelsen m2 ersätts med användningen ”SKYDD” för att förtydliga områdets funktion. Texten kompletteras med att området närmast tunnelmynningen väster om Solnabron inte bör användas för stadigvarande vistelse. Här anges också att lokaler närmast fasad mot E4/E20 inte bör användas för personintensiv verksamhet. Ett skyddsavstånd på ca 20 meter tillsammans med övriga krav på byggnadens stomme bedöms i enlighet med tekniska utredningar ge tillräckligt skydd för människor i byggnaden.

Hur byggnader ovanpå vägtunnlarna ska konstrueras studeras i samband med kommande projektering. Planbestämmelsernas formulering avseende risk och säkerhet justeras för att tydliggöra innebörden.

Intunnelingen förändrar inte förhållandet mot E4/E20 för landstingets fastighet med avseende på transporter av farligt gods jämfört med dagens situation.

Utformningen av intunnelingen av Värtabanan utgår ifrån dagens och planerad trafik till Värtapiren. Till planen hör en PM för persontrafik som redovisar vilka krav som ställs på tunnelkonstruktionen för att uppnå erforderlig säkerhet för eventuell persontrafik.

I samband med bygglov är det upp till exploitören att visa att riktvärden för bullernivåerna klaras såväl medan området byggs ut som när det är färdigbyggt. I planen anges även krav avseende flygbuller. Därutöver finns särskilda riktlinjer avseende byggbuller.

Friskluftsintag får förekomma på tak. Planbestämmelserna har justerats med avseende på detta.

I miljökonsekvensbeskrivningen jämförs planförslaget med ett nollalternativ, det vill säga miljöns sannolika utveckling om planen inte genomförs. Under planarbetets gång har olika alternativ hela tiden prövats, till exempel olika utformning av kvarteren, parken och trafiklösningar. Dessa alternativ bedöms dock inte påverka miljökonsekvenserna och redovisas därför inte.

En PM upprättas som komplement till MKB inför antagande i kommunfullmäktige

där bland annat riskfrågor, störningar under byggskedet samt siktlinjer från Nationalstadsparken utvecklas med anledning av inkomna synpunkter.

Ett bevarande av klocktornsbyggnaden fanns med som alternativ i den fördjupade översiktsplanen för området. I det fortsatta arbetet med bebyggelsestrukturen visade det sig att ett bevarande av byggnaden inte var förenligt med områdets nya höjdsättning som skulle möjliggöra intunnling av väg och järnväg samt underbyggnadsrätt för garage i de nya kvarteren.

Handlingarna kommer att kompletteras inför antagandet med ytterligare bilder som redovisar flera siktlinjer från Nationalstadsparken. En anpassning till riksintresset har skett genom att hushöjderna närmast Nationalstadsparken har sänkts. Området kring Norrtull ingår inte i denna detaljplan.

Den övergripande grönstrukturen för hela Norra Stationsområdet redovisades i den fördjupade översiktsplanen. I varje enskild detaljplan redovisas respektive grönområde och kopplingarna till övriga grönområden.

Norrtullsparken är ett grönt stråk som sluttar från Karolinskaplan ner mot Norrtull. För områdets karaktär är det av stor vikt att grönytorna inte splittras av till exempel byggnader för teknisk försörjning. Dagvattenmagasinet i södra delen får inte byggas över och driftfordon ska parkeras vid väggkant.

Arbetet med avtal för genomförandet pågår och avses vara klart innan beslut om genomförande och antagande. Kostnadsfördelningen för tillfälliga åtgärder såsom bullerskydd regleras i avtal mellan Vägverket, Banverket och Staden. Genomförandebeskrivningen har kompletterats med avseende på detta.

SL:s behov är idag oklart men staden anser att det är viktigt att möjliggöra utbyggnad av tunnelbanan. I den kommande projekteringen kommer samråd att ske mellan SL, staden och byggherren för att möjliggöra lämpliga lösningar för kollektivtrafiken.

Sammanfattningsvis anser Stadsbyggnadskontoret att utbyggnaden av den nya stadsdelen Norra Station följer översiktsplanens strategi för en hållbar och klimatanpassad stadsutveckling. Att utnyttja det välbelägna området för en mångsidig stadsbebyggelse kan bidra till minskade koldioxidutsläpp.

Tätheten inom stadsdelen är motiverad genom dess centrala läge och närheten till stora grönområden vid Brunnsviken och Karlberg. I kombination med den planerade utbyggnaden av nya Karolinska Solna och Karolinska Institutets fortsatta utveckling har området förutsättningar att bli mycket attraktivt både för boende och verksamma inom t.ex. life-science. Genom överdäckning av trafikleder och järnväg minskar miljöstörningar väsentligt även för befintliga bostäder och verksamheter i närområdet. Stadsbyggnadskontoret bedömer att detta kan bli en av regionens mest innovativa nya stadsdelar med hög täthet och rikt stadsliv.

Resultatet av arbetet med Gestaltungs- och kvalitetsprogrammet för de markanvisade kvarteren längs Norra Stationsgatan redovisas i det framtagna materialet. Stadsbyggnadsnämndens direktiv i utställningsbeslutet om arkitektonisk kvalitet och individualitet har hörtsammats.

Beträffande arbetet med de offentliga rummen har arbetet inte framskridit lika långt, varför detta kräver betydligt mera arbetsinsatser där programfrågor, gestaltning och materialkvalitet definieras tydligare innan nämnden kan godkänna denna del i Gestaltningsprogrammet.



Vasastaden utvidgas över stationsområdet och förenas med Hagaparken

Revideringar

Inför antagande av detaljplanen har planhandlingarna reviderats med anledning av

inkomna synpunkter. Vissa justeringar har karaktären av redaktionella ändringar medan andra påverkar gränser med mera. Ändringarna bedöms inte ha något allmänt intresse. Länsstyrelsen, Vägverket, Banverket, SL och Solna kommer dock att informeras om revideringarna innan planen antas i Kommunfullmäktige.

Följande har reviderats:

- gränser har justerats avseende väg vid Norrtullsplatsen
- användningen för vägtrafiktunnlarna ändras till allmän platsmark och bestämmelserna avseende väg/järnväg respektive tunnelbana har separerats
- den del som berör Norra länken i öst har justerats för att överensstämma med gällande tillstånd för dessa tunnlar
- bestämmelsen om dagvatten har justerats
- bestämmelsen m1 kompletteras med att fasad inom 30 meter från skyddsområdet ska förses med brandklassade fönster
- Bestämmelsen m2 ersätts med användningen ”SKYDD” för att förtydliga områdets funktion. Texten kompletteras med att området närmast tunnelmynningen väster om Solnabron inte bör användas för stadigvarande vistelse. Här anges också att lokaler närmast fasad mot E4/E20 inte bör användas för personintensiv verksamhet. Ett skyddsavstånd på ca 20 meter tillsammans med övriga krav på byggnadens stomme bedöms i enlighet med tekniska utredningar ge tillräckligt skydd för människor i byggnaden.
- bestämmelsernas formulering avseende risk och säkerhet justeras för att tydliggöra innebörden
- bestämmelse kompletteras med att friskluftsintag får förekomma på tak
- bestämmelse kompletteras med att utrymme för ventilation från garage ska finnas i byggnad vid Karolinska plan
- bestämmelse avseende frånluftstorn har kompletterats med minsta avstånd till närmaste fasad
- höjderna på kvarteren närmast Norrtull har justerats med hänsyn till Nationalstadsparken
- En PM upprättas som komplement till MKB inför antagande där bland annat riskfrågor och störningar under byggskedet utvecklas med anledning av inkomna synpunkter. I denna PM redovisas också flera siktlinjer från Nationalstadsparken. En anpassning till riksintresset har skett genom att hushöjderna närmast Nationalstadsparken har sänkts. Området kring Norrtull ingår inte i denna detaljplan.
- genomförandebeskrivningen har kompletterats avseende avtal
- MKB har justerats med avseende på helikoptertrafiken så att det framgår att det rör sig om 6-8 flygrörelser och inte 6-8 inflygningar
- Beskrivning avseende Gestaltungs- och kvalitetsprogrammet har justerats i plan- och genomförandebeskrivningarna, för att tydliggöra dokumentets roll i genomförandeskedet.

SLUT

RESERVATIONER M.M.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av Teres Lindberg m.fl. (S), enligt följande

Föreslog att stadsbyggnadsnämnden beslutar att i huvudsak godkänna kontorets förslag och att inarbeta tunnelbanedragningen i detaljplanen, samt att därutöver anföra följande:

Det är oförståeligt att majoriteten väljer att prioritera en spårvagn till NK framför byggandet av tunnelbana till Norra station. Om den nya stadsdelen ska bli attraktiv och inrymma 3500 bostäder samt ca 10 000 arbetsplatser krävs goda kommunikationer. Tunnelbanan är oerhört viktig om vi ska lyckas med utmaningen att bygga ut stadskärnan. Politisk prestige går före all sans och vett. Stadsdelen är tänkt att länka samman Vasastaden och Solna. Samtidigt ska ett nytt sjukhus ersätta det befintliga Karolinska sjukhuset. För Stockholms utveckling är det därför av yttersta vikt Norra station och nya Karolinska förses med tunnelbana som dessutom har fyra gånger så hög kapacitet som spårvägen. Byggs den inte nu lär den inte bli av i framtiden heller och det är NU möjligheten finns!

Dessutom är det tveksamt till att det förhållandevis låga parkeringstalet kommer vara tillräckligt särskilt med hänsyn till att högerpartierna har raderat ut möjligheten till snabb och effektiv kollektivtrafik, i form av tunnelbanan.

Det är inte utan en viss oro vi ser på den höga exploateringen. Risken finns att detta i slutänden inte ger den positiva boendemiljö som läget inger. Det finns också en stor risk för att gårdarna blir låsta gårdar. Arkitektoniskt bör den privata sfären markeras men det vore olyckligt att de avgränsas med höga gallergrindar.

Trafiklösningen behöver ses över ytterligare i syfte att öka barns trygghet. Därtill behöver och tillgängligheten till Hagaparken förbättras. Den extrema tätheten kommer att skapa ett än större behov av lättillgängliga rekreativsområden med utrymme för barns rörlighet.

Utvecklingen av tornen är spännande men kanske inte ett arkitektoniskt mästerverk. I 20-talets New York hade de kanske bidragit till något modernt och nytt. Platsen är väl lämpad för två höga hus och de kommer att markera den nya årsring som Norra Stationsområdet betyder för Vasastaden. Innehållsmässigt och i jämförelse med tidigare förslag så öppnar den nya lösningen upp för en större bredd av verksamheter. Två höghus kommer att bli ett spännande tillskott i stadsbilden. Dock behöver gestaltningen bearbetas ytterligare. Som det ser ut nu finns risken att den färdiga upplevelsen kommer att bli ett antal "Hötorgsskrapor", i varierande höjd, ställda intill varandra. Någon form av publik verksamhet är önskvärd på högsta våringen, i åtminstone ett av tornen, så att den magnifika utsikten också kan komma stockholmarna till del.

Reservation anfördes av Cecilia Obermüller (MP) enligt följande

Föreslog att stadsbyggnadsnämnden beslutar att godkänna redovisningen samt återremitera ärendet till kontoret för bearbetningar enligt nedanstående:

1. Bearbeta samt minska Torstornen /Stalintornen med hänsyn till stads- och kulturmiljö.
2. Utse en miljösamordnare i samband med fortsatt arbete
3. Avvakta med antagande av detaljplaner tills dess att oklarheter är klarlagda
4. Kommunerna Stockholm och Solna skall vara ense om den gemensamma planeringen.
5. Göra en barnkonsekvensanalys
6. vidare anförda följande

Ansvarsfråga – flexibel detaljplan?

Det är inte acceptabelt att låta de ansvariga politikerna anta detaljplaner av flexibel karaktär.

Nämnden och sedan kommunfullmäktiges ledamöter kan inte ta ansvar, för något vi inte vet hur det blir i slutänden. De folkvalda är ansvariga i all framtid för sina beslut och kan inte lämna över beslutsfattande till tjänstemän.

Mellankommunalt samarbete

Detaljplanen kan givetvis inte antas i konflikt med Solna kommuns önskemål. Kommunerna ska vara ense om hur området ska utformas.

Arbetet att däcka över dessa tråkiga trafikytor och att använda det överdäckade området för bostäder och arbetsplatser är generellt sett mycket bra. Olika utvecklingsalternativ borde dock ha analyserats utifrån stadsutvecklings- och klimatperspektiv.

Klimatneutral, miljösmart stadsdel

Området borde utformas som en klimatneutral stadsdel där stadsplanering, energisystem och kollektivtrafik planeras så att den nya bebyggelsen inte ger något tillskott till de pågående klimatförändringarna. Erfarenheter från Hammarby-Sjöstad borde tillvaratas men utvecklas flera steg och miljöledningsansvarig måste finnas i projektledningen. Om ambitionen finns att göra området till en spjutspets med avseende på miljöteknik och hållbart stadsbyggande borde en integrerad planering ha påbörjats i ett tidigt skede och en miljösamordnare bör utses skyndsamt. Nämnden välkomnar passivhus / ”nollenergihus”, modern miljöteknik och bilfria kvarter, gårdsgator, förnybar energiförsörjning, bilpoolssystem för att minimera biltrafiken och ett modernt avfallssystem som är några grunder som ska inarbetas från start. En tanke vore även att testa vattenseparering. Återvinningscentral bör ordnas underjordiskt.

En mycket välfungerande och utbyggd spårbunden kollektivtrafik krävs och skall finnas i området från början. En p-norm om 0,8 eller högre är givetvis inte acceptabelt

i ett område som ska bli miljöanpassat.

Park, rekreation och Nationalstadspark

Det gäller även att grönska tas med som en väsentlig del i projektet, annars blir området sterilt. Nu ställer sig remissinstanser tveksamma till hur detta ska fungera. En rik stadsmiljö har också fina parker. Exploateringsgraden får inte vara högre än att det möjliggör gröna ytor även mellan husen. Jorddjupen anges till 1,5 vilket är väl magert om träd ska kunna planteras. Gröna väggar och tak bör prövas.

Det öst-västliga gröna sambandet mellan Karlberg och Brunnsviken är viktigt och området vinner på att knytas ihop med Nationalstadsparken och att goda möjligheter för friluft- och idrottsverksamheter ges. Tillgängligheten till Nationalstadsparken är väsentlig och de östliga delarna av området måste utformas för att bli en sympatisk och vacker entré till Ekoparken för fotgängare och cyklister. De östra delarna av planområdet ingår i Nationalstadsparken och tillbörlig hänsyn skall tas till parken, detta även i frågan om visuell inverkan.

Stadsbild och stadssiluetten

Stadsbilden och stadssiluetten är viktiga frågor, genom sitt läge ovanpå överdäckningen blir området redan i sig självt högt beläget och en hög exploateringsgrad förutsätts samtidigt. De illustrerade byggnadshöjderna kan ifrågasättas och tornparet vid Torsplan innebär ett önskat intrång bl.a. i Rödabergsområdets bebyggelseskala. Möjligen skulle efter bearbetning, ett nordligare läge vid "Karolinskaplan" vara mer passande.

Tornmotivet vid "Norrtullsterassen" känns en aning mer välmotiverat och lämpligt än lokaliseringen av de gigantiska, skyskraporna från Chicago vid Solnavägen. I panorambilder över staden avtecknar sig tornen som horn ovanpå Stockholms Slott. Är man vänligt sinnad kan de tolkas som kaninöron på det Kungliga Slottet. Att Stalintornen med nuvarande utförande och skala inte skulle åsamka betydande skada på riksintresset Stockholms innerstad och Röda Bergsområdet är fel. Givetvis bör också visuella intrång och påverkan på Nationalstadsparken utredas närmare.

Tornen som efter omarbetning plötsligen blev dubbelt så höga måste bearbetas, de är för stora, klumpiga och höga. Staden borde ha lärt sig läxan av det nu, av vissa benämnda, "Misstaget", dvs Stockholm Waterfront.

Tät stadsbebyggelse behöver inte medföra höga hus, det går att bygga lägre och tät och många bostäder.

Det är bra att man i nu framlagda redovisning brutit monotoni i form av jämnhöga platta tak, likartade hushöjder och vinkelräta gator. Mjuka former och hög kvalitet i materialvalen behövs. Höjden på byggnaderna och bebyggelsestrukturen i övrigt måste utgå från att det både skall vara bra boendeförhållanden och en god yttre miljö. De nya högexploaterade områdena av Hammarby Sjöstad vid Henriksdal och Nordvästra Kungsholmen måste utvärderas för att inte upprepa eventuella misstag. De smala schaktlika gårdarna är oroväckande.

Stadsdelen måste ta hänsyn till de barn och unga som ska leva och växa upp här. Förskolor med lekplatser i total skugga och en skola förlagd vid en stor trafikrondell

är inte bra.

Trafikmiljö

Norrtullsplatsen som kommer att vara hårt trafikerad riskerar bli en överstor bullrig trafikrondell och bör omarbetas. Efter senaste bearbetning har trafiken fått mer utrymme, som vanligt på bekostnad av oskyddade trafikanter. Detta måste åtgärdas, bilrörelser i området måste begränsas och hastigheter hållas nere. Gående och cyklister och utrymme för torg och park prioriteras.

Det är i dagsläget svårt att se att Värtabanan inte kommer att fylla en viktig funktion i framtiden, därför måste den ingå i fortsatt planering.

Det är beklagligt att man i samband med pågående arbeten inte planerar att förlägga Roslagsvägen i tunnel förbi Frescatiområdet.

Övriga synpunkter

I de delar av planområdet beläget i Solna kommun är det viktigt att mer av park och naturmark sparas. Grönska kring sjukhus är bl.a. viktigt för snabbare tillfrisknande. Den vackra kulturmiljön vid gården Stenbrottet måste skyddas.

I Stockholms kommun ska Klockhuset återanvändas i enlighet med tidigare planering och absolut inte rivas.

Stadsdelen bör få en blandning av hyresrätter och bostadsrätter. Genom att begränsa storleken på markanvisningarna ges även möjligheten för mindre aktörer på byggmarknaden att medverka.

Det måste ännu klarläggas hur staden ska hantera buller- och miljösituationen för de först färdigställda delarna av bebyggelsen. Boendemiljön måste vara acceptabel ur hälsosynpunkt.

Reservation anfördes av Maria Hannäs (V) enligt följande

Beslut att återremittera ärendet till kontoret samt att vidare anföra följande:

Norra Stationsområdet utgör en viktig möjlighet för staden att växa samtidigt som en ny och spännande stadsdel kan skapas som knyter samman Stockholm med Solna. En blandning av arbetsplatser, bostäder och service ger goda förutsättningar för ett varierat stadsliv. Den nya bebyggelsen uppförs på centralt belägen redan i anspråkstagen mark vilket även ger goda förutsättningar för kollektivtrafik, och ett lågt bilinnehav. Trots detta finns det i dagsläget viktiga skäl till att inte godkänna planen innan den bearbetats på flera punkter. Därför vill Vänsterpartiet att förslaget till den nya stadsdelen Norra station återremitteras innan det kommer till kommunfullmäktige för antagande.

En högre exploatering än vad som normalt gäller för Stockholm kan vara rimlig att pröva men då måste också effekterna av detta också tydligt redovisas. Vänsterpartiet menar att den avgörande frågan är om en tillräckligt god boendemiljö kan skapas i förslagets alla delar. Som det är nu saknas framförallt ett barnperspektiv i planen. För

att tillgodose behovet av förskolor med bra utomhusmiljöer och tillräckliga ljusförhållanden måste förslaget bearbetas. Förskolorna är nu belägna på smala gårdar som inte släpper in tillräckligt med solljus och som riskerar att skapa problem med höga ljudnivåer.

Förslaget kan förbättras genom att gatorna runt Norrtullsparken görs trafikfria för att möjliggöra för barngrupper att enkelt ta sig ut i parkstråket och vidare till bl.a. Hagaparken. Utformningen av Norrtull måste ändras från dagens storskaliga trafikapparat till att bli ett reellt grönstråk att röra sig genom för att nå Hagaparken på ett trevligt sätt. Inne i stadsdelen måste parkerna vara tilltagna så att det finns tillräckligt utrymme för spontan lek och idrott. Norrtullsparken är alltför smal för att möjliggöra detta. En förlängning av Hälsingeparken till Sjukhusparken på Solnasidan skulle förbättra situationen. Samarbetet med Solna är avgörande för att lösa denna typ av frågor som är viktiga för hela stadsdelens utformning. Kommungränsen får inte utgöra en begränsning.

De höga tornhusen – Tors Torn blir med nuvarande höjd och storlek alltför dominerande i stadsbilden både i Norra Stationsområdet och i innerstaden i övrigt. Tornen ska därför minskas i storlek men även sänkas för att bättre harmoniera med innerstadens övriga höghus. Föreliggande förslag känns alltför otidsenligt och påminner om en tidig 1900-talsbebyggelse i New York, vilket inte enligt vår mening passar i Stockholm under 2000-talet. Utformningen av bostadskvarteren behöver också utvecklas så att variationen ökar även inom kvarteren. Tillgänglighetsfrågorna måste belysas tydligare. I den sluttande delen upp mot Karolinska sker entrén till bostadsgårdarna via trappor som inte är tillgängliga för fysiskt funktionshindrade. Vi menar att gårdarna skall vara tillgängliga från båda hållen så att det inte uppstår en barriär till och från Norrtullsparken.

Kollektivtrafiken måste planeras in i området direkt. Det är mycket olyckligt att inte alla beslut är fattade avseende tunnelbanans förlängning. Tunnelbanans dragning Odenplan- Karolinska ska inarbetas i detaljplanen. Utan spårtrafik kommer området inte kunna trafikförsörjas på ett hållbart sätt. Bilanvändandet ska begränsas genom att gående och cyklister ges en tydlig prioritet. Parkeringsnormen ska vara maximalt 0,5 platser per lägenhet. Den täta stadsmiljön gör det även väsentligt att utnyttja taken för planteringar och utevistelse. Norra station skall även vara en hållbar stadsdel genom att modern miljöteknik används och höga krav måste ställas på energisnåla byggnader.

De bevaransvärda byggnaderna, Klockhuset och magasinslängorna finns inte med i förslaget och föreslås rivas. Vänsterpartiet menar att Klockhuset och åtminstone delar av magasinerna ska bevaras för att berika stadsmiljön och visa på dess koppling till historien. Byggnaderna skulle kunna bli en del av en lägre bebyggelsedel som gav utrymme för förskolor och andra verksamheter som har svårt att få rum i den tätbyggda stadsmiljön. Publika lokaler för idrott, kultur och en fritidsgård skulle också passa in här.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Kristina Alvendal m.fl. (M), Abit Dundar (FP) och Göran Oljeqvist (KD) enligt följande

Norra Stationsområdet är ett av de viktigaste stadsutvecklingsprojekten i vår tid. Här knyts med en tydlig gestaltning två städer samman av en stadsdel som kommer att bli tusentals människors hem.

Den variation i höjder som tillkommit under projektets senare del är mycket bra. Stadsbyggnadsnämnden tror dock att det oregelbundna, fria och tillåtande kan få utvecklas än längre när det kommer till exempelvis fasader och gårdsmiljöer. Vår ambition är att skapa småskalighet och identitet i det stora. Vi vill se att både kvarterens yttre och dess innergårdars fasader får variera ännu mer, att de fasader som till exempel idag redovisas likadana för hela gårdsrum bryts upp med hjälp av vertikala indelningar med sinsemellan olika arkitektur. Vi uppmanar till en blandning av former och uttryck inom kvarteren, som en sam- och framtida tolkning av stenstadens rika arkitektoniska variation.

Tors Torn är lämpligt placerade och det är viktigt att ambitionerna vad gäller tornens utformning och gestaltning fortsatt är mycket höga. Det är viktigt att tornens höjd behålls, men det arkitektoniska uttrycket får gärna bli mer vågat. Stadsbyggnadsnämnden ser gärna att minst ett av tornens översta våning görs publik så att utsikten kan komma alla till del.

De kommersiella kvarteren intill Tors Torn ingår i innerstadens primära gatunät och angränsar till närliggande bostadsmiljöer. De bör därför få starkare arkitektoniskt uttryck och identitet än hittills redovisat.

Den centrala och sammanbindande parken kommer att kräva ett omfattande arbete för att åstadkomma den stadsmässighet och de rekreativvärden vi efterfrågar. Utgångspunkten ska lämpligen vara den klassiska stockholmsparken. Det är synnerligen viktigt att alla inblandade instanser i staden samarbetar för att uppnå detta.

Det gamla stationshuset, ”Klockhuset”, ryms inte inom stadsdelens nya plan. Själva klocktornet kan dock sparas och bör därför bevaras på lämplig plats inom planområdet. Andra värdefulla detaljer och byggnadselement från den ursprungliga bebyggelsen kan också sparas och inarbetas i de nya fastigheterna, för att skapa ett band till den plats som Norra Stationsområdet en gång var.

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Obermüller (MP) enligt följande

Kollektivtrafikförsörjningen till området är fortfarande undermålig. En dragning av gröna linjen från Odenplan är rätt tänkt men inte fullt tillräckligt. En ensam gren av tunnelbanan kommer ej ha tillräckligt stor turtäthet. Den hyfsade närheten till Citybanan (uppgång Vanadisvägen) är bra, men även här inte fullt optimalt.

Ett förslag för att ytterligare, på ett billigt sätt, stärka kollektivtrafiken till området skulle kunna vara att via Värtabanan leda in Roslagsbana hit och därmed ansluta denna till gröna linjen (samt få den betydligt närmare pendeltågen). Detta skulle även kunna

bli det nödvändiga lyft för Roslagsbanan som på sikt kan motivera en upprustning och vidare draging till Rimbo och Norrtälje. Dagens slutstation vid Tekniska Högskolan skulle härmed tas bort och tågen svänga ut på Värtabanan där Roslagsbanan och denna korsar varandra idag. Roslagsbanan skulle dock inte tappa sin koppling till röda linjen då en anslutning fortfarande finns vid Universitetet. Problemet med bristande spårkompatibilitet, Värtabanan är i bredspår medans Roslagsbanan består av smalspår, kan lösas genom så kallat trespår. Detta finns idag i Sverige på en sträcka mellan Västervik och Jenny