

**Utlåtande 2008: RII (Dnr 311-1728/2008)**

## **Detaljplan för fördjupad översiktsplan Karolinska – Norra Station, Dp 2006-05038-51**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande  
Förslaget till detaljplan för fördjupad översiktsplan Karolinska – Norra Station, Dp 2006-05038-51 antas.

**Föredragande borgarrådet Mikael Söderlund** anför följande.

### *Ärendet*

Planförslaget innebär att Norra Stationsområdet genomgår en totalomvandling när Norra länken/E4/E20 och Värtabanan däckas över från Solnabron till Norrtullsplatsen, så att innerstadens rutnät kan förlängas norrut. Karolinska – Norra Station bebyggs med 6 000 nya bostäder, ett nytt universitetssjukhus, service, arbetsplatser och lokaler för avancerad forskning och utbildning. Området får totalt omkring 12 000 nya invånare och mer än 30 000 arbetsplatser.

### *Beredning*

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsnämnden.

### *Mina synpunkter*

Genom förverkligandet av Karolinska – Norra Station läks ett av de största öppna sårerna i Stockholm och staden förenas med Solna i en ny spännande

stadsdel. Stadsdelen kommer att vara bostadsort för tusentals människor och kommer genom sin blandning av verksamheter som sjukhus, näringsliv och akademi att stärka Stockholm som ledande kunskapsstad. Genom det nya Karolinska universitetssjukhuset skapas förutsättningar för modern specialiserad vård och forskning.

Under åren fram till 2030 beräknas Stockholms invånarantal växa till en miljon människor i kommunen och närmare tre miljoner i den omgivande regionen. För att klara den utvecklingen behöver Stockholm planera för framtiden och lära av de misstag som begåtts tidigare. Vi lämnar därför den glesa stadens planering där skivhus placerats ut på åkrar med motorvägar som barriärer runtomkring. Vi bygger istället stenstaden vidare, och ansluter oss till det klassiska mönstret för effektiv urbanisering med dess fokus på täthet, variation och öppenhet för stadens invånare. Att bygga på detta vis har många fördelar: När arbetsplatser och bostäder blandas och det är nära till kommunikationer, affärer och social service blir staden mer livlig, mer trygg och mer miljövänlig.

Stockholm behöver modern arkitektur. I stockholmsområdet råder brist på samtida urbana miljöer, och när vi nu läker ett av stadsvävens största sår ges en historisk möjlighet att binda samman två städer med arkitektur av världsklass. Det är dags att vår tids arkitekter får göra avtryck.

Jag vill att Norra Stationsområdet ska bli en stadsdel byggd med samma mod, fantasirikedom och framtidstro som visades i vår stad för ett sekel sedan. Stockholm var då också en stad i snabb utveckling. Befolkningen växte, fler fick arbete och staden utökades med nya stadsdelar och publika byggnader. Det ställer stora krav på oss alla att vara visionära, att tänka på morgondagen istället för på det förflutna och att planera en stad vars form inte binder dess innehåll. Enbart på så vis kan vi här och nu skapa en stad för framtiden, en stad som klarar att förändras, en stad som kan svara på frågor vi idag inte kan föreställa oss.

Jag är glad att se hur detaljplanen för Norra Stationsområdet möjliggör en stadsdel med byggnader i olika höjd och utformning. De förslag till höga hus som finns i Torsgatans förlängning är till exempel utmärkta.

Behovet av god kollektivtrafik med hög kapacitet till området är mycket stort. Med 12 000 nya invånare och mer än 30 000 arbetsplatser kommer den planerade tunnelbanan till Karolinska sjukhuset vara oerhört viktig för området. Stockholms stad är därför också tydlig i sitt ställningstagande för det som i SL:s förstudie *"Ny tunnelbana mellan Odenplan och den nya stadsdelen Karolinska-Norra Station"* kallas alternativ 2. Genom att placera en uppgång i Solna och en i Stockholm tunnelbaneförsörjs den nya stadsdelens båda centrala

punkter, det vill säga dels det nya sjukhuset och dels det nya stadsdelscentrumet vid Torsplan.

Det är också mycket viktigt att annan trafikförsörjning fungerar till området och att onödiga runtkörningar i stadsdelen med enda syfte att finna en parkeringsplats minimeras. Parkeringstalet ska därför vara 1.0 i Norra Stationsområdet liksom i övriga nybyggda stadsdelar.

Vi tror på den täta staden som en bra miljö också för barn, men den täta stadsstrukturen kräver mer kreativitet och större ansträngning för att tillgodose barnens behov. Därför rymmer området stora parker där barn kan leka, springa och hoppa sig trötta. Det måste också finnas plats för lokaler i stadsdelen för förskolor och andra offentliga verksamheter.

Genom det centrala läget och närheten till Nationalstadsparken kommer Norra Stationsområdet att bli en mycket attraktiv och levande länk mellan Solna och Stockholm, en stadsdel planerad för alla åldrar och för vår generations levnadsmönster.

#### *Bilagor*

1. Reservationer m.m.
2. Fördjupning av två översiktsplaner Karolinska – Norra Station
3. Länsstyrelsens granskningsyttrande

**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 föredragande borgarrådets förslag till beslut.
2. Därutöver anföra följande.

Utvecklingen går alltmer mot att barnfamiljer väljer att bosätta sig i täta stadsmiljöer. Norra Stationsområdet kommer sannolikt att bebos av en stor mängd barnfamiljer. Det är därför särskilt viktigt att ansvariga nämnder ytterligare utvecklar planeringen med avseende på ljusförhållanden, tillgång till rekreationsytor och lokaler för social och kommunal service, exempelvis förskolor och skolor.

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

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. i huvudsak bifalla förslaget

2. Norra stationsområdet utformas som en klimatneutral stadsdel och att miljösamordnare utses i samband med fortsatt arbete
3. därutöver anföras följande:

Det är bra att trafikytor däckas över och omvandlas till bostäder och arbetsplatser. Det är av största vikt att den blivande stadsdelen blir klimatsmart och att barnperspektiv liksom integrations- och genusperspektiv genomsyrar planarbetet. En tidig medborgardialog i området är viktig för att ge en god kvalitet åt områdets utformning.

Norra stationsområdet har alla förutsättningar att bli en klimatneutral stadsdel. Därför bör stadsplanering, energisystem och kollektivtrafik utformas så att den nya byggelsen inte ger något tillskott till de pågående klimatförändringarna. Erfarenheter från Hammarby Sjöstad skall tillvaratas men utvecklas.

Miljöledningsansvar måste finnas i projektledningen. Följande bör tillämpas:

#### *Energieffektiva hus och förnybar energi*

Husen i området bör byggas med passivhusteknik vilket innebär en energianvändning på högst 45 kWh/kvm/år. Energin bör i princip uteslutande vara förnybar. Modern miljöteknik i form av solfångare, lokala vindkraftverk och solceller står för en tredjedel av energiförsörjningen. Vid planering av området bör man också försöka bygga utefektivt och erbjuda de boende festlokal, övernattningsrum etc. så de boende får möjlighet att välja ett yteffektivt boende. Det bör också vara enkelt för de boende att leva klimatsmart genom att känna till och kunna reglera sin energianvändning.

#### *Förstklassig kollektivtrafik och minimerad biltrafik*

För att minimera trafiken bör bilsnål planering tillämpas. Det innebär att stadsdelen bör erbjuda bilfria kvarter, bilpoolssystem, goda cykelmöjligheter och spårbunden kollektivtrafik i världsklass. P-normen bör inte vara högre än 0,8.

Kollektivtrafikförsörjningen till området behöver förbättras avsevärt. Ett förslag är att via Värtabanan leda in Roslagsbanan dit.

Därutöver bör tilläggas att Norra länken-projektet är en samhällsekonomisk fel-satsning och det är ytterst beklagligt att man i samband med dessa arbeten inte ens kan förlägga Roslagsvägen i tunnel förbi Frescatiområdet.

#### *Hållbara avlopps- och vattensystem*

Dagvattnet bör tas omhand lokalt och kan genom god planering bli ett vackert inslag i stadsbilden. Erfarenheter av detta finns i Hammarby Sjöstad. Avloppsslammet bör tillvaratas och användas för biogasproduktion och som gödsel. I vissa kvarter bör system med urinseparering prövas. En tanke är även att testa vattenseparering och därmed minska den miljöfarliga kemikaliehanteringen genom att enbart kemikalierna dricksvattnet.

### *Grönområden tas tillvara och utvecklas*

Grönska bör tas med som en väsentlig del i projektet. Det bör finnas med gröna ytor även mellan husen. Det öst-västliga gröna sambandet mellan Karlberg och Brunnsviken bör utvecklas och området vinner på att knytas 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 bör tas till parken, detta även i frågan om visuell inverkan från ett marknivåperspektiv.

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.

### *Varierad stadsbild*

Genom sitt läge ovanpå överdäckningen blir området redan i sig högt beläget varför allt för höga hus bör undvikas. De illustrerade byggnadshöjderna kan ifrågasättas och tornparet vid Torsplan innebär ett oönskat intrång bl.a. i Rödabergsområdets bebyggelseskala. Monotoni i form av samma platta tak, hushöjder och vinkelräta gator bör undvikas. Höjden på byggnaderna och bebyggelsestrukturen i övrigt måste utgå från att det både skall vara bra boendeförhållanden och en god yttre miljö. Mer mjuka former och hög kvalitet i materialvalen behövs.

### *God miljö för barn*

En god framförhållning för service i form av skolor och förskolor och lokaler för ungdomar behövs och det är inte bra att hänvisa till skolor utanför planområdet. Norrtullsplatsen som kommer att vara hårt trafikerad riskerar bli en överstor bullrig trafikknudd och bör söka omarbetas.

### *Grön korridor kring Värtabanan*

Det är i dagsläget svårt att se att Värtabanan inte kommer att fylla en viktig funktion i framtiden, därför är det inte aktuellt att nu ta ställning för en nedläggning. Tvärtom bör de delar av Värtabanan som inte överdäckas få mer av grönska runt sig. Här kan en grön korridor i landskapet utvecklas kring banan.

### *Både hyresrätter och bostadsrätter*

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.

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

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande:

1. Återremittera ärendet
2. Utse en miljösamordnare i samband med fortsatt arbete
3. Därefter anför följande:

Vänsterpartiets ställer sig positivt till att förtäta och bygga staden inåt. Det blir nya bostäder för nuvarande och framtida Stockholmare samtidigt som värdefulla natur- och grönområden kan bevaras. Att däcka över större vägar och använda det överdäckade området för bostäder och arbetsplatser är en mycket bra idé som ligger helt i linje med vårt bostadsprogram.

Vi anser dock att i aktuellt ärende bör olika utvecklingsalternativ analyseras utifrån stadsutvecklings och klimatperspektiv samt integrations- och barnperspektiv. En tidig medborgardialog i området är viktig för att ge en god kvalitet åt områdets utformning.

Ett av huvudmålen med arbetet skall vara att det nya området utformas som en klimatneutral stadsdel där stadsplanering, energisystem och kollektivtrafik utformas så att den nya bebyggelsen inte ger något tillskott till de pågående klimatförändringarna. Arbetet med klimatneutralitet bör påbörjas i ett tidigt skede och en miljösamordnare ska utses.

Passiva hus, modern miljöteknik, förnybar energiförsörjning samt ett modernt avfallssystem bör vara grundpelare i stadsdelen. En välfungerande och utbyggd spårbunden kollektivtrafik krävs och skall finnas i området från början. Bilfria kvarter, bilpoolssystem samt en parkeringsnorm på högst p-norm om 0,8 fungerar som komplement för att göra stadsdelen klimatsmart och boendemiljön behaglig och säker för barn och vuxna.

Området får gärna byggas tätt men exploateringsgraden får inte vara högre än att det möjliggör gröna ytor även mellan husen. Det gröna stråket mellan Karlberg och Brunnsviken bör utvecklas och området knyts ihop med Nationalstadsparken. Goda möjligheter för frilufts- och idrottsverksamheter måste garanteras i områdets närhet.

Den planerade stadsdelen kommer genom läget ovanpå överdäckningen ligga mycket högt. Aspekter på stadssiluetter och stadsbilden bör undersökas. De illustrerade byggnadshöjderna kan ifrågasättas och tomparet vid Torsplan innebär ett oönskat intrång bl.a. i Rödabergsområdets bebyggelseskala. Tät stadsbebyggelse behöver inte medföra höga hus. Monotoni i form av samma platta tak, hushöjder och vinkelräta gator bör undvikas. Höjden på byggnaderna och bebyggelsestrukturen i övrigt måste utgå från att det både skall vara bra boendeförhållanden och en god yttre miljö. Mer mjuka former och hög kvalitet i materialvalen behövs.

En god framförhållning för service i form av skolor och förskolor och lokaler för ungdomar behövs och det är inte bra att hänvisa till skolor utanför planområdet.

Norrtullsplatsen som kommer att vara hårt trafikerad riskerar bli en överstor bullrig trafikrondell och bör söka omarbetas.

Det är i dagsläget svårt att se att Värtabanan inte kommer att fylla en viktig funktion i framtiden, därför är det inte aktuellt att nu ta ställning för en nedläggning. Tvärtom bör de delar av Värtabanan som inte överdäckas få mer av grönska runt sig. Här kan en grön korridor i landskapet utvecklas kring banan.

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.

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

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

Förslaget till detaljplan för fördjupad översiktsplan Karolinska – Norra Station, Dp 2006-05038-51 antas.

Stockholm den

På kommunstyrelsens vägnar:  
STEN NORDIN

Mikael Söderlund

*Anette Otteborn*

## ÄRENDET

Planförslaget innebär att Norra Stationsområdet genomgår en totalomvandling när Norra länken/E4/E20 och Värtabanan däckas över från Solnabron till Norrtullsplatsen, så att innerstadens rutnät kan förlängas norrut. Karolinska – Norra Station bebyggs med 6 000 nya bostäder, ett nytt universitetssjukhus, service, arbetsplatser och lokaler för avancerad forskning och utbildning. Området får totalt omkring 12 000 nya invånare och mer än 30 000 arbetsplatser.

### Stadsbyggnadsnämnden

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 12 juni 2008 att i huvudsak bifalla kontorets förslag till beslut samt att därutöver anföra följande:

1900-talets teorier om stadsavveckling och gleshetssträvan har visat sig rymma många misslyckanden, och den klassiska staden, den täta, levande och miljövänliga staden, lockar åter allt fler. När ett av de största hålen i stadsväven äntligen lagas, och Stockholm och Solna kopplas samman, är det glädjande att se hur det sker i den klassiska stenstadens mönster med slutna kvarter och levande bottenvåningar. För Stockholms stads del är det givet att detta är modellen för det fortsatta planarbetet. Barns behov för lek bör tillgodoses och lösningar för förskolor utarbetas.

De förslag till höga hus som finns i Torsgatans förlängning är utmärkta, men vi vill förtydliga att om dessa justeras utformningsmässigt bör de bli högre, inte lägre. Enbart höga hus kan fungera som en port och riktmärke för alla som kommer in till Stockholm norrifrån.

Stadsbyggnadsnämnden är också tydlig i sitt ställningstagande för det som i SL:s förstudie *”Ny tunnelbana mellan Odenplan och den nya stadsdelen Karolinska-Norra Station”* kallas Alternativ 2. Genom att placera en uppgång i Solna och en i Stockholm tunnelbaneförsörjs den nya stadsdelens båda centrala punkter, det vill säga dels det nya sjukhuset och dels det nya stadsdelscentrumet vid Torsplan.

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Teres Lindberg (s), Gunni Ekdahl (s), Hasan Dölek (s) och Irja Thofvesson (s), *bilaga 1*.



Reservation anfördes av Cecilia Obermüller (mp) och Maria Hannäs (v), bilaga 1.

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

Ersätтарыtrande gjordes av Lukas Forslund (c), bilaga 1.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 30 april 2008 har i huvudsak följande lydelse.

#### **SAMMANFATTNING**

Karolinska - Norra Stationsområdet intar en nyckelposition i stockholmsregionen. Sedan 2004 har Stockholms stad, Solna stad, Stockholms Läns Landsting/Locum och Karolinska Institutet/Akademiska Hus gemensamt arbetat för en utveckling av området. Parterna har 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” (Gemensamma planeringsförutsättningar, 2004)*

Planförslaget innebär att Norra Stationsområdet genomgår en totalomvandling, från ödsligt industrilandskap till levande stadsdel. Norra länken/E4/E20 och Värtabanan däckas över från Solnabron till Norrtullsplatsen så att innerstadens historiska gator kan förlängas norrut. Karolinska – Norra Station bebyggs med totalt 6000 nya bostäder, ett nytt universitetssjukhus, service, arbetsplatser och lokaler för avancerad forskning och utbildning med särskild inriktning på life science. Det får sammanlagt omkring 12 000 nya invånare och mer än 30 000 arbetsplatser.

På Norra Station planeras för en mycket tät och blandad stadsbebyggelse. Centralt genom Norra Station löper en öst-västlig förbindelse som stärker kopplingarna till Karlbergs slottspark, Hagaparken och Vetenskapsstaden samt till övriga innerstaden. Inom Karolinska Institutets område bevaras den inre campusmiljön medan ny bebyggelse planeras i de yttre delarna mot Solnavägen. Ett nytt universitetssjukhus öster om Solnavägen kopplas till KI-området. Då inflyttning i det nya sjukhuset skett kan östra KS-området omvandlas till en stadsmiljö med blandat innehåll, väl integrerad med innerstaden genom att befintliga gator förlängs in i området.

Förslaget är inte genomförbart utan stora investeringar i infrastruktur. De närmaste 10-20 åren är i dessa avseenden strategiska. En överdäckning av Norra Stationsområdet med tunnlar för väg och järnväg kan samordnas med den utbyggnad av Norra länken öster om Norrtull som nu inleds. Planerna på ett nytt universitetssjukhus ger möjlighet att samordna förnyelsen på Solnasidan med stadsutvecklingen av Norra Stationsområdet, liksom med utbyggnaden av Citybanan och en ny tunnelbanegren från Odenplan.

Plansamråd ägde rum 14 maj -28 juni 2007. Inkomna synpunkter var övergripande positiva till att Vasastaden utvidgas och förenas med Karolinska och att dagens barriär-

rer i form av motor- och järnväg försvinner. Förslaget ändrades efter samrådet. Ändringarna innebar bl.a. en ny stadsstruktur på Norra Stationsområdet med ett tydligt öst-västligt stråk som förenar området med Karlbergs slottspark i väster, Hagaparken och Vetenskapsstaden i öster samt med innerstaden i övrigt. Även universitetssjukhusets placering ändrades något. Det reviderade förslaget har nu ställts ut 14 mars – 9 maj 2008. Det fåtal synpunkter som har inkommit under utställningstiden föranleder inte någon ändring av förslaget. Länsstyrelsen granskningsyttrande är ännu inte Sbk tillhanda, varför detta redovisas på nämndsammanträdet i en särskild bilaga.

## **UTLÅTANDE**

### **Bakgrund**

Utvecklingsområdet Karolinska - Norra Station är beläget i två kommuner, Solna respektive Stockholm. Kommunerna genomförde under våren 2005 ett gemensamt samråd om rapporten ”Norra Stations-, KI- och KS-området, Stadsutveckling i gränslandet mellan Stockholm och Solna”. Rapporten utgjorde Gemensamma Planeringsförutsättningar (GPF) för Stockholms Stad och Solna Stad. Efter programsamrådet beslutades att Solna och Stockholm tillsammans skulle upprätta en gemensam fördjupning av översiktsplanerna för området. Skälen till detta var bland annat att utbyggnaden kommer att pågå under lång tid, det berör ett stort område i två kommuner samt flera riksintressen. Projektet får också en bredare politisk förankring, då antagande av översiktsplaner sker i städernas respektive Kommunfullmäktige.

### **Förslag till fördjupning av översiktsplan**

Planförslaget innebär att Norra Stationsområdet genomgår en totalomvandling när Norra länken/E4/E20 och Värtabanan däckas över från Solnabron till Norrtullsplatsen, så att innerstadens rutnät kan förlängas norrut. Karolinska – Norra Station bebyggs med 6000 nya bostäder, ett nytt universitetssjukhus, service, arbetsplatser och lokaler för avancerad forskning och utbildning. Området får totalt omkring 12 000 nya invånare och mer än 30 000 arbetsplatser.

Förslaget är inte genomförbart utan stora investeringar i infrastruktur. De närmaste 10-20 åren är i dessa avseenden strategiska. En överdäckning av Norra Stationsområdet med tunnlar för väg och järnväg kan samordnas med den utbyggnad av Norra länken öster om Norrtull som nu inleds. Planerna på ett nytt universitetssjukhus ger möjlighet att samordna förnyelsen på Solnasidan med stadsutvecklingen av Norra Stationsområdet, liksom med utbyggnaden av Citybanan och en ny tunnelbanegren från Odenplan. Förlängningen av Vasastadens gatunät förenar Stockholms innerstad med Karolinska, samtidigt som stråket till Solna Centrum stärks. Centralt genom Norra Station löper en öst-västlig förbindelse som stärker kopplingarna till Karlbergs slottspark, Hagaparken och Vetenskapsstaden samt till övriga innerstaden. En hög andel boende, kultur och offentligt liv kan tillsammans med vård, forskning och utbildning, bidra till en levande stadsmiljö. Stadsutvecklingsområdet innehåller flera park- och torgrum.

Jämte planförslaget har ett jämförelsealternativ och ett nollalternativ identifierats

och 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 Eugeniaturullarna. Markanvändningen på Karolinska är ungefär lika förslaget. På Norra Station uppförs en blandad stadsbebyggelse med kontor och bostäder där så är möjligt av miljö- och riskskäl, bland annat med hänsyn till buller från väg och järnväg. Nollalternativet liknar jämförelsealternativet, men utgår dessutom från att det nya universitetssjukhuset inte byggs och att befintlig struktur bevaras på KS-området. Detta skulle leda till att sjukhusverksamheten reduceras på grund av att de icke ändamålsenliga lokalerna bevaras. Till följd av detta blir markanvändningen både inom KS-området och inom KI-området osäker, då KI för sin lokalisering är beroende av det nära samarbetet 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 kopplat till den akademiska världen. Jämförelsealternativet och nollalternativet innebär att visionen och syftet med planen inte uppnås. Med en kvarvarande barriär skapas inte en sammanhängande och blandad stadsmiljö, där sambanden till omgivningarna kan stärkas. Om det nya universitetssjukhuset inte skulle etableras inom planområdet innebär detta att den större satsningen inom bioteknikutvecklingen uteblir.

### **Planhandling och tidplan**

Fördjupningen av översiktsplanen behandlar planförslaget övergripande i dess inledande delar. Förslaget fördjupas därefter i delområdesbeskrivningar för Karolinska respektive Norra Station. Underlagsmaterial för särskilda sakområden har tagits fram, däribland en övergripande riskanalys, trafik-PM, kulturmiljöanalys samt material om genomförande, teknisk försörjning och kommunal service. Plansamråd ägde rum 14 maj -28 juni 2007. Inkomna synpunkter var övergripande positiva till att Vasastaden utvidgas och förenas med Karolinska och att dagens barriärer i form av motor- och järnväg försvinner. Förslaget ändrades efter samrådet. Ändringarna innebar bl.a. en ny stadsstruktur på Norra Stationsområdet med ett tydligt öst-västligt stråk som förenar området med Karlbergs slottspark i väster, Hagaparken och Vetenskapsstaden i öster samt med innerstaden i övrigt. Även universitetssjukhusets placering ändrades något. Det reviderade förslaget har nu ställts ut 14 mars – 9 maj 2008. Det fåtal synpunkter som har inkommit under utställningstiden föranleder inte någon ändring av förslaget. Länsstyrelsen granskningsyttrande är ännu inte SBK tillhanda, varför detta redovisas på nämndsammanträdet i en särskild bilaga.

Samtidigt med översiktplaneringen har förberedelser påbörjats för den första utbyggnadsetappen med en tät och hög stadsbebyggelse på den före detta godsbangården vid Norra Station. Ett detaljplaneförslag beräknas kunna presenteras för nämnden hösten 2008.

**SLUT**

RESERVATIONER M.M.

**Stadsbyggnadsnämnden**

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Teres Lindberg (s), Gunni Ekdahl (s), Hasan Dölek (s) och Irja Thofvesson (s) enligt följande

att stadsbyggnadsnämnden beslutar att i huvudsak bifalla kontorets förslag till beslut samt att därutöver anför följande:

Det är olyckligt att planen i centrala delar åsidosätter barnens intressen i denna översiktsplan. Trots att området föreslås få en mycket hög exploatering med byggnader på hela 10 våningar och därmed ett stort antal boende, är barnens intressen inte tillgodosedda. Kontoret uppger själva att det lär handla om 800-900 barn i skolåldern (6-16) och 900 barn i förskoleåldern. Naturligtvis måste dom ges ett större utrymme till lek och rörelsen. Det räcker inte med att konstatera att stadsmiljön starkt begränsar barns frihet till självständig rörelse. Den stora utmaningen är att råda bot på detta. Barns och ungdomars behov måste få sätta sin prägel på denna plan.

Man kan inte nog understryka vikten av blandad bebyggelse med plats för sociala möten. Det är en förutsättning för att skapa mångfald i staden. Det kräver blandade upplåtelseformer och stora variationer vad gäller pris och hyror så att alla inkomstgrupper har möjlighet att efterfråga boende i den nya stadsdelen.

Vi är också tveksamma till om 0,55 bilplatser är ett rimligt mått. Här borde finnas möjlighet att få fram fler parkeringsplatser under jord. Viktiga erfarenheter kan dras från Hammarbysjöstad.

*Reservation* anfördes av Obermüller (mp) och Maria Hannäs (v) enligt följande

att stadsbyggnadsnämnden beslutar att i huvudsak bifalla förslaget, utse en miljösamordnare i samband med fortsatt arbete samt att därutöver anför följande:

Arbetet att däcka över dessa tråkiga trafikytor och att använda det överdäckade området för bostäder och arbetsplatser är mycket bra. Olika utvecklingsalternativ bör dock analyseras utifrån stadsutvecklings och klimatperspektiv. Integrations- och barnperspektiv är andra viktiga utgångspunkter. En tidig medborgardialog i området är viktig för att ge en god kvalitet åt områdets utformning.

Ett av huvudmålen med arbetet skall vara att det nya området utformas som en klimatneutral stadsdel där stadsplanering, energisystem och kollektivtrafik utformas så att den nya bebyggelsen inte ger något tillskott till de pågående klimatförändringarna. Erfarenheter från Hammarby-Sjöstad skall tillvaratas men utvecklas flera steg och miljöledningsansvar måste finnas i projektledningen. Om ambitionen finns att göra

området till en spjutspets med avseende på miljöteknik och hållbart stadsbyggande bör en integrerad planering påbörjas i ett tidigt skede och en miljösamordnare ska utses. Nämnden välkomnar passivhus /"nollenergihus", modern miljöteknik och bilfria kvarter, förnybar energiförsörjning, bilpoolssystem för att minimera biltrafiken och ett modernt avfallssystem är några grunder som skall inarbetas från start. En tanke vore även att testa vattenseparering. Dagens överdrivna och miljöfarliga rening med kemikalier som skapar restprodukter är endast nödvändig för dricksvatten. Ett separat kran-system för tvätt- och diskvatten utan kemikalierening skulle kunna gå att införa enligt sydeuropeisk modell.

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.

Det gäller även att grönska tas med som en väsentlig del i projektet, annars blir området sterilt. En rik stadsmiljö har också fina parker. Exploateringsgraden får inte vara högre än att det möjliggör gröna ytor även mellan husen. Det öst-västliga gröna sambandet mellan Karlberg och Brunnsviken bör utvecklas 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 bör tas till parken, detta även i frågan om visuell inverkan från ett marknivåperspektiv.

Stadsbilden och stadssilhuetten är viktiga frågor, genom sitt läge ovanpå överdäckningen blir området redan i sig högt beläget och en hög exploateringsgrad förutsätts samtidigt. De illustrerade byggnadshöjderna kan ifrågasättas och tornparet vid Torsplan innebär ett oönskat intrång bl.a. i Rödabergsområdets bebyggelseskala. Tät stadsbebyggelse behöver inte medföra höga hus. Monotoni i form av samma platta tak, hushöjder och vinkelräta gator bör undvikas. Höjden på byggnaderna och bebyggelsestrukturen i övrigt måste utgå från att det både skall vara bra boendeförhållanden och en god yttre miljö. Mer mjuka former och hög kvalité i materialvalen behövs.

En god framförhållning för service i form av skolor och förskolor och lokaler för ungdomar behövs och det är inte bra att hänvisa till skolor utanför planområdet.

Norrtullsplatsen som kommer att vara hårt trafikerad riskerar bli en överstor bullrig trafikrondell och bör söka omarbetas.

Det är i dagsläget svårt att se att Värtabanan inte kommer att fylla en viktig funktion i framtiden, därför är det inte aktuellt att nu ta ställning för en nedläggning. Tvärtom bör de delar av Värtabanan som inte överdäckas få mer av grönska runt sig. Här kan en grön korridor i landskapet utvecklas kring banan.

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.

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.

Norra länken-projektet som sådant är en samhällsekonomisk felsatsning och det är ytterst beklagligt att man i samband med dessa arbeten inte ens kan förlägga Roslagsvägen i tunnel förbi Frescatiområdet.

*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 dragning 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.

*Ersättaryttrande* gjordes av Lukas Forslund (c) enligt följande

Centerpartiet är mycket positivt till att innerstaden expanderar utåt och ser positivt på stora delar av förslaget Karolinska – Norra station. Norra Stationsområdet har goda förutsättningar att bli ett bra stadsutvecklingsprojekt, det kan också bli en stadsdel som sticker ut från den rådande Stockholmsskalan. Centerpartiet anser att exploateringsgraden i Norra Stationsområdet ska vara mycket hög. Förslaget bör utvecklas och omformas till en ännu tätare stadsdel som också inbegriper några riktiga skyskrapor. Området är unikt på så sätt att där finns ett centralt markområde som är väl lämpat för byggnation av uppseendeväckande höjd. Centerpartiet ser egentligen inga direkta begränsningar för hur högt man skulle kunna bygga i området. Byggandet av skyskrapor skulle inte bara sätta området på kartan, utan också visuellt markera dess existens och ge området en mer livlig gatumiljö.

I Stockholms stenstad byggdes en gång i tiden höga kyrktorn och byggnader som Kungstornen, vilka var Europas första skyskrapor. Denna tradition kan vi med fördel återuppta genom att bygga moderna skyskrapor vid Norra station.