

Förbundet för Ekoparken
Styrelsen

2006-04-04

Stadsbyggnadskontoret ,Stockholms stad
Innerstadsavdelningen
Att. Kristina Littke

Remissvar angående:

Ny station för Roslagsbanan (Norra Djurgården 2:1 m.m.)

S-Dp 2005-15195-54

Förbundet för Ekoparken FFE är en ideell sammanslutning av 50 föreningar som alla har mycket starka intressen för att bevara och utveckla de värden som finns inom Nationalstadsparkens gränser.

Sammanfattning

Förbundet anser att det förslag som lagts fram i form av en detaljplan

- 1) är ofullständigt eftersom gångvägar till Bergianska trädgården och Frescati Hage inte redovisas och
- 2) borde ha åtföljts av en miljökonsekvensbeskrivning,
- 3) som borde ha redovisat alternativ
- 4) samt att utformningen av stationen ägnas stor uppmärksamhet för att inte skapa nya buller- och ljusstörningar i parken.

Vår huvudinvändning är således att underlaget för ställningstagande är undermåligt och inte i nivå med vad som måste krävas för ingrepp i ett riksintresse, därtill i ett känsligt landskapsavsnitt inom detta riksintresse.

Två mål är särskilt viktiga för planeringen inom denna del av Nationalstadsparken. Det ena är att göra området tillgängligt för alla kategorier besökare (t.ex. rörelsehindrade, skolbarn). Från de allmänna kommunikationerna måste t.ex. gång och cykelvägar upplevas som trygga och välkomnande till de målpunkter som är särskilt betydelsefulla inom denna del av nationalstadsparken. Det andra är att skydda de landskapsrum som bildar sammanhängande viktiga enheter från störande moment. Barriäreffekten av både järnväg och Roslagsväg måste på sikt elimineras.

Behovet av MKB

En miljökonsekvensbedömning ska upprättas om en detaljplan bedöms få *betydande miljöpåverkan*. En *behovsprövning* ska således alltid göras och någon sådan är inte redovisad.

Vår bedömning är att en miljökonsekvensbeskrivning enl. lagens mening är befogad för detta ärende av tre skäl:

1. Det första skälet är att den föreslagna nya stationen innebär ett kraftfullt ingrepp i ett landskapsrum inom nationalstadsparken Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Norra och Södra Djurgården. Dels blir det konsekvenser för koloniföreningen som får stationen alldeles inpå knutarna. Koloniområdet är bullerstört även i dagens läge men störningarna ökar markant när tåg bromsar in och accelererar. Störningar från passagerare som ska passera koloniområdet kommer också att öka. Markområdet som är upplåtet till kolonilotts-föreningen berörs inte direkt men FFE ser kolonilottsodling som en mycket betydelsefull verksamhet i Nationalstadsparken, som inte bara ger värden för odlarna utan också för omgivande landskap. Dels, och detta är ur riksintressesynpunkt allvarligare, medför en ny station i detta läge att nya byggnadskroppar (hissar) och ljud- och ljusstörningar i landskapet. De båda hissbyggnaderna är starkt miljöpåverkande.
2. Konsekvensen av stationen är att nya anslutningsvägar (gångvägar) till framförallt Bergianska Trädgården men också Frescati Hage aktualiseras. De kommer att kräva ingrepp i naturmark. Det är anmärkningsvärt att de inte behandlas i planen. Konsekvenserna för Bergianska trädgården måste också studeras på allvar. Betydligt längre gångvägar och entré på "baksidan" av trädgårdsanläggningen kan påverka besöksfrekvensen starkt negativt. Bergianska trädgården är en av de viktigaste trädgårdsanläggningarna i nationalstadsparken.
3. Det föreslagna stationsläget måste diskuteras i ett mer långsiktigt perspektiv. Det har påpekats att järnvägen med fördel skulle kunna läggas utefter Roslagsvägen för att åstadkomma den eftersträvade anknypningen till tunnelbanan och universitetet, fr.a. Södra husen. En sådan lösning blir i ett slag aktuell den dag Tvärspårvägen dras från Solna station till Universitetet. En sådan lösning underlättas av om Roslagsvägen, som en förlängning av Norra Länkens Frescatidel, skulle förläggas i tunnel ända bort till Ålkistan. Järnvägs korsningen vid infarten till Bergianska trädgården har framhållits som ett säkerhetsproblem och en framtida planfri korsning har diskuterats. Planen borde diskutera det föreslagna läget i relation till dessa långsiktiga perspektiv. Är de ingrepp som det föreslagna stationsläget medför motiverade om det är en kortsiktig lösning och underlättar eller förhindrar det framtida, bättre lösningar?

Alternativ bör redovisas och diskuteras

Det är möjligt att det föreslagna stationsläget kommer att visa sig vara det bästa – sedan en rad motstridiga intressen vägts samman. Värde av att koppla samman järnvägen och tunnelbanan är ostridigt. Men om detta kan göras på andra bättre sätt, som antingen ger bättre tillgänglighet, är mindre kostsamma eller mer skonsamma, har inte belysts. De alternativ som under samråden förts fram belyses och jämförs överhuvudtaget inte. Det är egendomligt mot bakgrund av att det tycks finnas en mängd utredningsmaterial som inte redovisat.

Många förslag på alternativa lösningar, såväl långsiktiga som kortsiktiga har föreslagits. Bl.a. har stationslägen helt eller delvis norr om vägbron över till Botaniska institutionen diskuterats. Ett ännu nordligare läge, strax söder om nuvarande station Frescati, med anslutning till den nordliga uppgången från tunnelbanan som man nu diskuterar att öppna, har också förts fram. De båda stationerna som finns i dag vid Bergianska trädgården och Universitetet anses problematiska ur säkerhetssynpunkt. Stationen vid Bergianska ligger visserligen väl till för besökarna till trädgården, men station Universitetet ligger avigt till för studenter och lärare som ska till Universitetet. Ett alternativ som rimligen borde diskuteras är om det är möjligt att förbättra dessa stationer. Ett alternativ som tidigare diskuterats är att

förlägga Universitetets station nedanför Frescati Hage. Utredningar som belyser och jämför konsekvenserna av dessa förslag till lösningar med det föreliggande förslaget bör tas fram i en MKB.

Olika lägen för en gångväg från den föreslagna stationen till Bergianska trädgården har diskuterats, dels runt Botaniska institutionen och längs stranden av Brunnsviken, dels öster om järnvägen med järnvägsundergång norr om Villa Frescati, dels på västra sidan av järnvägen delvis nedsprängd i berget och med stödmurar rakt norrut mot Bergianska trädgården. Hur man gångvägen från stationen ska ta sig till Bergianska trädgården är en av de viktigaste aspekterna på planen och måste klaras ut i samband med den. Det är oförklarligt att denna fråga överhuvudtaget inte berörs i planen.

Öppen dialog

När det gäller läget och utformningen av det nya stationsområdet ger detaljplanen och därtill hörande handlingar inte tillräcklig vägledning för att alla berörda ska kunna känna att ens de viktigaste frågorna belysts tillräckligt. Inte minst med tanke på att det föreliggande förslaget medför ingrepp som står i strid med vissa av nationalstadsparkens värden och ska vägas mot dessa samtidigt som det finns lokala, högst berättigade intressen att ta hänsyn till måste underlaget utformas på ett klargörande och övertygande sätt och en öppen dialog föras med alla parter. När det gäller en detaljplan syftar lagstiftningen just till att ha ett tillräckligt bra beslutsunderlag så det framgår både vad faktaunderlaget grundar sig på för utredningar och vilka som gjort bedömningarna och dragit slutsatserna. Erfarenheterna visar att den öppna processen där man bjuder in allmänhetens kunskaper och åsikter ger ett bättre slutresultat.

Förbundet för Ekoparken yrkar

att ovanstående frågor behandlas och synliggörs för en bredare allmänhet, lämpligen i en miljökonsekvensbeskrivning,

att gångvägarna dels till Bergianska trädgården, dels till Frescati Hage behandlas som en integrerad del av planen, så att de kan börja anläggas och bli färdiga samtidigt med att stationen blir färdig. Frågan om hur gångstigen ska finansieras måste då vara löst.

att stor vikt fästs vid utformningen av stationen och eventuella hissbyggnader så att olägenheter från buller och ljus blir små och så att dominansen i landskapet av dessa ingrepp blir begränsade.

För Förbundet för Ekoparken

Richard Murray
ordförande