

Förbundet för Ekoparken
50 samverkande organisationer i Stor-Stockholm

2010-01-08

Stadsbyggnadskontoret
Stockholm

DP 2009-0213-54 Norra Station, Vasastaden

Överklagande

Förbundet yrkar att föreliggande detaljplan ej fastställs.

Helheten

Norra Stationsområdet gränsar till Kungliga Nationalstadsparken. Förbundet för Ekoparken anför därför synpunkter på planen med avseende på dess inverkan på Kungliga Nationalstadsparken.

Förbundet för Ekoparken hänvisar till sitt tidigare yttrande under programsamrådet. Men med dessa tillägg:

Hela området mellan Norrtull och Karlberg borde beskrivas i ett sammanhang och betydligt utförligare än nu. Det låter sig göras även om området delas upp i flera detaljplaner. Den del som nu presenteras tillåter inte en bedömning av hur möjligheterna att ansluta området till Karlbergs slottspark påverkas av planen. Den anknytningen är viktig både för de boende och de som verkar i Norra Stations-området och för stärkandet av gröna samband i staden. Detta förutsätter en samordning och samarbete i planeringen mellan Stockholm och Solna – huruvida en sådan samordning är rimlig att förvänta sig framgår således inte av planen.

Gröna samband i området

I den nu utställda planen går det inte att utläsa hur de gröna sambanden hänger ihop eller skall komma att hänga ihop. Det är mycket angeläget att få till stånd ett tydligt grönt samband tvärs igenom hela området. Det är möjligt att åstadkomma detta genom att binda ihop Eugeniaparken, Sjukhusparken, Norrtullsparken och Karlbergsparken. Dels skulle ett sådant grönt stråk anknyta till den tid då Stallmästargården hörde till Karlberg, dels skulle en gammal spridningsväg för växter och djur återskapas, vilket vore mycket värdefullt för den biologiska mångfalden i Kungliga nationalstadsparken. Ett sammanhängande parkstråk skulle med fördel kunna läggas ovanpå Norra länken. Det skulle möjliggöra transport av farligt gods genom hela Norra Länken (se nedan). Kopplingen mellan Norrtullsparken och Karlbergsparken ligger utanför denna detaljplan och kan inte utläsas. Även om det gäller en

kommande detaljplan är det viktigt för att kunna bedöma helheten att denna koppling ges en trovärdig utformning också i det föreliggande programmet.

Trafik

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

MKB-alternativ saknas och befintliga kulturvärden beaktas inte

Det är orimligt att en plan av denna storlek inte analyseras genom att olika alternativ prövas och jämförs. Den extremt höga exploateringsgraden borde jämföras med ett alternativ med glesare bebyggelse, färre hårdgjorda ytor och mer parkmark. Risken är stor att Norra Stationsområdet blir ett problemområde i framtiden, på samma sätt som miljonprogrammets områden blivit det. Det är också självklart att ett alternativt planförslag bör pröva att bevara den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen i området: godsmagasinen och Klockhuset, som knyter an till områdets historia. Inga alternativ presenteras. Följaktligen ges heller ingen motivering till varför det föreliggande alternativet har valts. I en MKB ska det valda alternativet motiveras utförligt.

Farligt gods

Motorvägar och järnvägar skall kunna tillåta farligt gods utan att människor i dess närhet skadas. När det gäller bostadsområdet Norra Station föreslås särskilda begränsningar som gör att det farliga godset måste ta en stor omväg till Kymlinglänken och tillbaka till Essingeleden-E4. Skälet är den hårda exploateringen som gjort att bostäder placerats ovanpå Norra länken. Detta kan undvikas genom att marken ovanpå Norra Länken i hela dess längd inom Norra stationsområdet görs till park.

Richard Murray
Ordförande
Förbundet för Ekoparken