



Yttrande över förslag till detaljplan för kv Ängsbotten i Hjorthagen

Sammanfattning

Planförslaget bör avslås. Det stjälar en bit av nationalstadsparken, förvanskar landskapsrummet, stärker inte spridningsvägarna tillräckligt och tillåter bostäder som kommer att utsättas för alltför högt buller och höga luftföroreningar. Området söder om järnvägen och Norra länken bör lämnas utanför denna plan. Miljökonsekvensbeskrivningen är undermålig. Som alternativ till den föreslagna planen bör möjligheten att dra spårväg City via Värtabanan mot Frihamnen/Ladugårdsgårde utredas.

Förändringar till det sämre

Planförslaget har undergått väsentliga förändringar jämfört med samrådsförslaget: hushöjderna har krupit upp ytterligare några meter och istället för en väg som lämnar ytan inkl. jätteeken väster om bebyggelsen fri och i kontakt med Uggleberget föreslås nu två vägar som inramar eken och marken däromkring och gör ytan till ett ingenmansland.

Om detta är följande att säga.

Förvanskar landskapsrummet

De höga husen gör att landskapets struktur och topografi utplånas. Dalgången, som givit upphov till namnet Storängsbotten, fylls med höga hus, som gör namnet obegripligt.

Detta behandlas sålunda i MKBn: "Landskapsbilden kommer att påverkas kraftigt med ett genomförande av detaljplanen. Täta och höga bostadskvarter och ny trafikstruktur ger ett intryck av stadsmässighet som historiskt saknas i Ängsbotten och Storängsbotten. Landskapsrummet vid Storängsbotten är dock redan idag påverkat av Stadens bebyggelse på Hjorthagsberget och Gärdet."

Uttalandet förtjänar att lyftas fram som ett exempel på hur principiöst miljökonsekvensbeskrivningen är gjord. Uttalandet innebär att bebyggelse kring nationalstadsparken kan tas till intäkt för att förvanska nationalstadsparken. Vad återstår då av lagens skydd?

Oacceptabelt buller och luftföroreningar

De högsta husen är närmast Värtabanan och Norra länken, som här båda går i öppet läge. Bullret tilltar högre upp, motorleden är nedsänkt i detta parti dämpar bullret i de lägsta våningarna. MKBn talar här sitt tydliga språk – lämnar frågeställningen utan ställningstagande efter att ha konstaterat att bullerplank och miljötak över Norra Länken – ingendera ingår i detaljplanen – skulle ge vissa minskningar av bullret – som mest 4 dbA – men svarar inte på frågan om det är tillräckligt. Stadsbyggnadskontoret har föreslagit sänkning av de högsta husen från 15 till 10 våningar för att reducera bullerstörningarna men ändå tvingats lägga fram ett förslag med 15 våningar höga hus.

Stjäl en bit av nationalstadsparken

Planförslagets två vägar som omger gräsplätten med jätteeken dömer den till en osäker framtid (jfr TV-ekens öde). Istället för två vägar – en på var sida om eken och en död gräsplätt emellan – bör planen ändras så att trafiken samlas så som i samrådsförslaget då eken och gräsmarken förs samman med Uggleberget. Detta område skulle då kunna återföras och införlivas med nationalstadsparken (där det ingick i regeringens proposition). En sämre men bättre lösning än den föreslagna är att låta all trafik gå i den nuvarande Fiskartorpsvägens sträckning så att eken och grönytan förs samman med bebyggelsen och grönytan längs järnvägen.

Stärker inte spridningsvägen tillräckligt

MKBn konstaterar att planområdet utgör en barriär i den viktiga spridningsvägen från Norra till Södra Djurgården. Den mycket täta och höga bebyggelsen gör då inget för att förbättra situationen. MKBn lanserar tanken att flytta fullvuxna ekar med håligheter till de begränsade grönytor som lämnas obebyggda och att lägga ut död ekved och sätta upp mullholkar. Det hela är behjärtansvärt men ingår inte som villkor för byggandet enligt detaljplanen. Realismen i att flytta fullvuxna ekar måste ifrågasättas.

Även i denna detaljplan hänvisas till åtgärder ägnade att stärka denna spridningsväg i området norr om kv Ängsbotten. De åtgärder som där vidtagits är ytterst marginella och kompenserar på intet sätt borttagandet av en stor mängd grönska på Gasverksområdet och i Storängskroken inför exploateringen av dessa områden.

Misshandeln av denna spridningsväg försätter således. Dess betydelse och vikten av att stärka den framgår övertydligt av stadens egen utredning Nationalstadsparkens ekologiska infrastruktur, Stadsbyggnadskontoret oktober 1997.

Lämna området söder om järnväg och Norra länken utanför planen

Det finns ingen anledning att föregripa planeringen av området söder om järnvägen och Norra länken. Planarbete pågår för Storängsbottens del mellan Storängsvägen och järnvägen/Norra Länken med ambitionen att begränsa trafiken genom Storängsbotten till busstrafik. De intrång i grönytor och borttagande av träd som det föreliggande planförslaget medför är oacceptabla.

Utred spårväg på Värtabanan

Hela planförslaget bör tas under omprövning för att istället ge plats åt en bra kollektivtrafikförbindelse till innerstaden. Spårväg City planeras att dras ut till Norra Djurgårdsstaden via Ropsten och in i områdena söder om Husarviken. Istället för att vända och köra tillbaka samma väg kan spårvägen dras längs Värtajärnvägen ned mot Lindarängsvägen via passage av Storängsbotten där viss bebyggelse planeras, T-banestation Gärdet och de västra delarna av den nya bebyggelsen i Frihamnen. Detta skulle avsevärt förbättra kollektivtrafiken för Norra Djurgårdsstaden.

Richard Murray
ordförande