

Yttrande om Detaljplan för fastigheten Vasastaden 1:16 mm (Norra station) i stadsdelen Norrmalm.



Visionsbild över vad Norra Station skulle kunna ha blivit om visionerna om "Stockholms Manhattan" fått mer spelrum. Illustration: Patric Nilsson/YIMBY

- Inledning

YIMBY ser det som en ödesfråga för Stockholms möjligheter att kunna utvecklas i en positiv och miljöriktig riktning att innerstaden får växa och kopplas samman med närförorterna. Därför är ambitionerna med Norra Stationsområdet mycket glädjande och en utvecklingsinriktning som vi ser odelat positivt på.

Att läsa bakgrund och målsättningar i gestaltungsprogrammet är en positiv upplevelse. Stadens positiva värden, med täthet, kontraster, samband, och förståelsen för vikten av en fungerande dynamik både i en mer intim miljö som kvarteret och i den större helheten, synes väl identifierad. Inspirationsbilderna från Pittsburgh, Paris, Chicago och New York visar alla levande och täta stadsmiljöer som är utmärkta inspirationskällor för en god utveckling i en växande storstad som Stockholm.

- Synpunkter

Förslaget har på flera punkter förbättrats jämfört med det tidigare utställda förslaget. Hushöjderna är mer varierade än tidigare. Likaså har de arkitektoniska uttrycken utvecklats och miljön på visionsbilderna upplevs som både mer stadsmässig och mer varierad. Det är synnerligen glädjande att Tors torn finns kvar i programmet. Vi ser gärna, om intresse finns från en exploatör, att dessa tillåts bli högre. Tors Torn bör också ljussättas för att skapa en trevlig port till Norra Station även kvällstid.

En annan mycket positiv förändring är att kopplingen till Wennergren Center avsevärt har förbättrats. Det här var en mycket allvarlig brist i grundplanen som nu till stor del har rättats till.

Enligt planbeskrivningen ska butiker och/eller publika lokaler finnas i bottenvåningarna i samtliga kvarter för att medverka till en levande stadsmiljö. Detta är mycket glädjande. Det är också utmärkt att 3-dimensionell fastighetsbildning möjliggörs inom hela planområdet.

I plandokumentet kan vi läsa:

”En framtida omstigning vid Solnabron mellan järnvägen och tunnelbanan bör beaktas, då järnvägen kan komma att konverteras för persontrafik i samband med att Värtahamnen bebyggs med bostäder.”

Detta är ett glädjande exempel på framsynthet som vi vill lyfta. Långsiktighet i planeringen är en ofta bortglömd, men mycket viktig parameter i stadsutveckling.

Stadsfronten mot Hagaparken har förtydligats vilket är en positiv utveckling. Uppsalavägens utformning är dock fortfarande ett problem.

I plandokumentet beskrivs en uppdelning med ”bostadskvarteren”, ”life-science-kvarteren” och så vidare. Detta är en problematisk inställning när man ska bygga stad. I en stad blandas verksamheter, även inom samma kvarter. Att ”gruppera” olika verksamheter i för stor grad leder till kvarter som blir ödsliga under delar av dagen. Här vill vi särskilt trycka på för att Life-Science-kvarteren bör kompletteras med bostäder. Studentbostäder skulle här fungera utmärkt, och kunna tillföra bostäder men samtidigt passa in i temat Life-Science. Miljöpartiets Cecilia Obermüller har föreslagit begränsade storlekar på markanvisningarna, något som vi ser positivt på.

Tyvärr kvarstår Norrtullsplatsen och har om möjligt ytterligare försämrats mot tidigare förslag. Som vi påtalade redan i vårt förra yttrande är denna plats undermåligt gestaltad och är något som överhuvudtaget inte hör samman i detta centrala läge i Stockholms utvidgade innerstad. Det är av synnerlig vikt att denna plats gestaltas om och den är, liksom tidigare, den punkt som vi starkast vänder oss mot i planprogrammet. Platsen måste omgestaltas till en avsevärt mer stadsmässig miljö. Om detta anses omöjligt på grund av trafikflöden bör möjligheten att förlägga trafikflödena under markytan utredas. Det är anmärkningsvärt att staden inte har tagit intryck av den skarpa kritik som flera aktörer har riktat mot Norrtullsplatsens undermåliga utformning.

Det är allvarligt att mängden bostäder har minskats jämfört med föregående plan. Mer kontorsyta har tillkommit, vilket är positivt, men detta bör inte ske på bekostnad av bostäderna. Läget är synnerligen centralt och kommer att bli en mycket attraktiv del av staden, varför det borde finnas ekonomiska incitament för att öka exploateringsnivån och ge plats för de borttagna lägenheterna.

Barriären mellan området och Hagaparken, i form av Norrtullsplatsen och en Uppsalavägen som inte integreras med området på ett stadsmässigt sätt kvarstår. Detta bör åtgärdas för att skapa goda

samband till de fantastiska rekreativmöjligheter som Hagaparken/nationalstadsparken erbjuder. Det är synnerligen märkligt att staden inte kan släppa denna fastlåsta syn på Uppsalavägen som en trafikled, trots bygget av Norra Länken som har ett uttalat mål att lyfta bort de stora trafikflödena från innerstadens gator. I planprogrammet kan vi läsa:

”Ambitionen är att behandla stadsdelens gröna rum som Hagaparkens utlöpare. Genom en kontinuerlig lutning mot Norrtull och Hagas öppna landskap i öster skapas en visuell kontakt som minskar distansen och förenar de olika gröna rummen.”

Vi har svårt att se hur denna ambition ska kunna uppnås med den utformning som Norrtullsplatsen har i planen.

YIMBY ser också gärna att takytorna i området som regel utformas som takterasser som de boende och arbetande i området kan nyttja som rekreativsyta.

YIMBY ser mycket positivt på de planer som föreslagits för Västra City. Här ser vi det som viktigt att planerna för Norra Stationsområdet inte skapar inlåsningseffekter som försvårar en sammankoppling med Västra City och Norra Stationsområdet i framtiden.

YIMBY konstaterar att klockhuset som i tidigare plandokument var föreslagen att få en ny plats inom planområdet nu verkar ha fallit bort. Det vore mycket olyckligt om denna revs då den har en stor potential att tillföra positiva värden till Norra Stationsområdet. Nya områden tenderar lätt att få en arkitektur som upplevs som monoton om det inte finns någon äldre bebyggelse kvar.

YIMBY vidhåller också samma ståndpunkt som i vårt förra yttrande att exploateringsgraden i Norra Stationsområdet bör vara mycket hög. Vi menar att det finns utrymme för att öka den och föreslår därför att det uppförs två skyskrapor vid Norrtullsplatsen.

- Synpunkter på kvarteren

Kvarter 1: NCC

Målsättningen med detta kvarter ser vi som god. En tillförsel av en ny större sammanhållen handelsyta i området torde vara nödvändig och lokaliseringen gör att den också kan nyttjas av befintliga boende i Vasastaden. Målsättningen att integrera tunnelbanan med gallerian ser vi som mycket positiv. Den gör det möjligt för boende i området att handla lokalt när de kommer hem från jobbet, eller för arbetande i området att handla innan de sätter sig på tunnelbanan. Det skapar också större underlag för en livfull plats med goda flöden. Vi ser med stor oro på den politiska obeslutsamhet som finns kring tunnelbaneutbyggnaden och ser här att kvarter 1:s funktion, stadsliv och attraktivitet kommer att försämrats påtagligt utan utbyggd tunnelbana.

Kvarter 2: SBC

Byggnaderna har en i huvudsak urban och storstadsmässig gestaltning ut mot gatan. Brytningen mellan högre och lägre volymer skapar en höjdvariation som är välkommen, men som dock kan ökas med ett eller ett par våningsplan ytterligare (via höjda, inte sänkta, volymer). Att gårdarna blir direkt tillgängliga från gatan ser vi som ett problem, speciellt då ingången till dessa sker via en smal gränd som det finns goda skäl att anta kommer att upplevas som otrygg av många. Den täta staden lockar många. Det myllrande stadslivet, kulturen, mötena, utbudet och en välutbyggd kollektivtrafik är alla värden som lockar. Men människor behöver också ibland andrum och här fyller innergården i täta stadsmiljöer en stor funktion. För att upplevas just som en lugn och trygg innergård är det viktigt att gården får vara till för de boende. Här ska man kunna släppa ut sina barn att leka utan att ha

konstant uppsikt. Här ska man kunna sätta sig med en god bok en varm sommardag och bara kunna slappna av. Dessa värden riskerar att i stor utsträckning gå om intet med den utformning som kvarteret idag har och vi ställer oss frågande till anledningarna till denna utformning. För den som går på gatan utanför kvarteret riskerar också dessa öppningar att upplevas som otrygga, speciellt under den mörka delen av året.



En påtaglig risk föreligger att denna miljö inte kommer att fungera bra.

Ur en krasst ekonomisk synvinkel torde SBC ha lättare att sälja lägenheterna om de har en lugn innergård, än om de har den öppna form som nu föreligger.

Vi vill starkt förespråka att öppningen stängs till, lämpligen med en lågt byggd volym som i takhöjd ansluter till gårdsyntans markplan. Det skapar en tillslutning av gaturummet i marknivå, men tillåter fortfarande ljusinsläpp och utblickar mot gatulivet ifrån innergården. Denna förändring gör också att den yta som i planen används för trappor istället kommer en utökad gårdsyta till del.

En entré upp till gården tänkt att användas av de boende i kvarteret kan om så önskas anläggas i denna volym, men då inomhus som en del av byggnaden.

Kvarter 4: Ikano bostaden, Einar Matsson

Även detta kvarter lider av samma problematik som kvarter 2, med en odefinierad gräns mellan privat gårdsrum och offentligt gaturum. YIMBY förespråkar här en tillslutning av kvarteret mot Norra Stationsgatan med en låg bebyggelsevolym.

Kvarter 5: Ikano bostaden, Bouwfonds Veidekke

Här beskrivs en tvåvånings nivåskillnad ut mot Norra Stationsgatan, vilket är ett utmärkt sätt att på ett bra sätt arbeta med byggnadens och områdets förutsättningar. Det skapar ett privat gårdsrum som saknas i flera andra kvarter på grund av deras direkta koppling mot gatan. Denna modell kan med fördel kopieras till kvarter 2 och 4.

Allmänt:

Överlag upplever vi att de flesta av innergårdarna har för lite grönska. Grönskande innergårdar bör också kompletteras med gröna takterasser.

- Trafik

YIMBY ställer sig inte bara mycket positiva till att tunnelbana finns med i planerna för området, utan ser den föreslagna utbyggnaden som ett grundkrav. Tunnelbana är tillsammans med gång- cykel- och spårvägstrafik den mest effektiva och miljövänliga transportmetoden i en tät storstad och är kapacitetsmässigt i en helt egen klass. YIMBY ser med mycket stor oro på de politiska utspelen om att tunnelbanan skulle vara "färdigbyggd" och ser en sådan inställning som helt orealistisk. En utbyggnad av tunnelbanan ser YIMBY som ett krav om projektets målsättningar ska kunna uppnås och en utebliven utbyggnad skulle förminska projektets stadsmässiga egenskaper enormt. Som argument mot tunnelbana till Norra Station har argumentet varit att exploateringen är för låg. För att försäkra sig om utbyggnad av tunnelbanan bör därför exploateringstalet ökas. I samband med detta är det också nödvändigt att parkeringsnormen justeras nedåt. Det bör dessutom redan i dagsläget tas i åtanke att det finns fler ytor i närområdet som kan bebyggelsekompletteras, exempelvis väster om Solnavägen.

Bilparkeringsnormen ligger på 0,7 för lägenheter, 15 per 1000 kvm kontor och 40 per kvm handelsytor. I förhållande till den stadsmässighet som man säger sig vilja skapa är detta en förvånansvärt hög nivå. YIMBY ser det som en nödvändighet att normen sänks för att den urbanitet som eftersträvas ska kunna uppnås. Särskilt viktigt är en sänkning då utrymmet för gatuparkeringar är ovanligt liten i området. För att uppnå normen krävs alltså en utbyggnad av underjordiska garage som är större än i andra områden. Detta ökar priset på lägenheterna, kontoren och affärerna i området, vilket är olyckligt. Det är här intressant att notera att Norra Djurgårdsstaden, som håller en *lägre* exploateringsnivå, planeras med en bilparkeringsnorm på 0,5 för lägenheter. En bilpool, i stil med den som redan finns i Hammarby sjöstad, och som planeras i Norra Djurgårdsstaden, bör planeras in.

Cykelparkeringsnormen saknar den negativa påverkan på stadsliv och miljö som en hög bilparkeringsnorm har. Denna kan därför ökas i takt med att bilparkeringsnormen sänks för att uppmuntra transporter som är i det närmaste helt fria från skadliga utsläpp.

Målen på transportområdet bör vara att en mycket stor del av resorna till, från och igenom området sker med gång, cykel eller kollektiva transporter. Detta för att skapa en attraktiv stadsmiljö och för att nå stadens uppsatta miljömål. För att uppnå detta måste parkeringsnormen sänkas samtidigt som

exploateringen ökas för att skapa underlag för de kollektiva transporterna. Extra satsningar för att bredda trottoarer och cykelbanor bör undersökas, i synnerhet med ökad exploatering. Köpenhamn kan ses som ett exempel på en med Stockholm jämnstor stad som har kommit avsevärt längre på cykelområdet. Även många tätorter i Sverige ligger långt före Stockholm i andelen cyklister. Yimby tycker det är viktigt att Stockholm utvecklas som cykelstad samtidigt som vi kan fortsätta ha en hög andel kollektivtrafikresenärer.

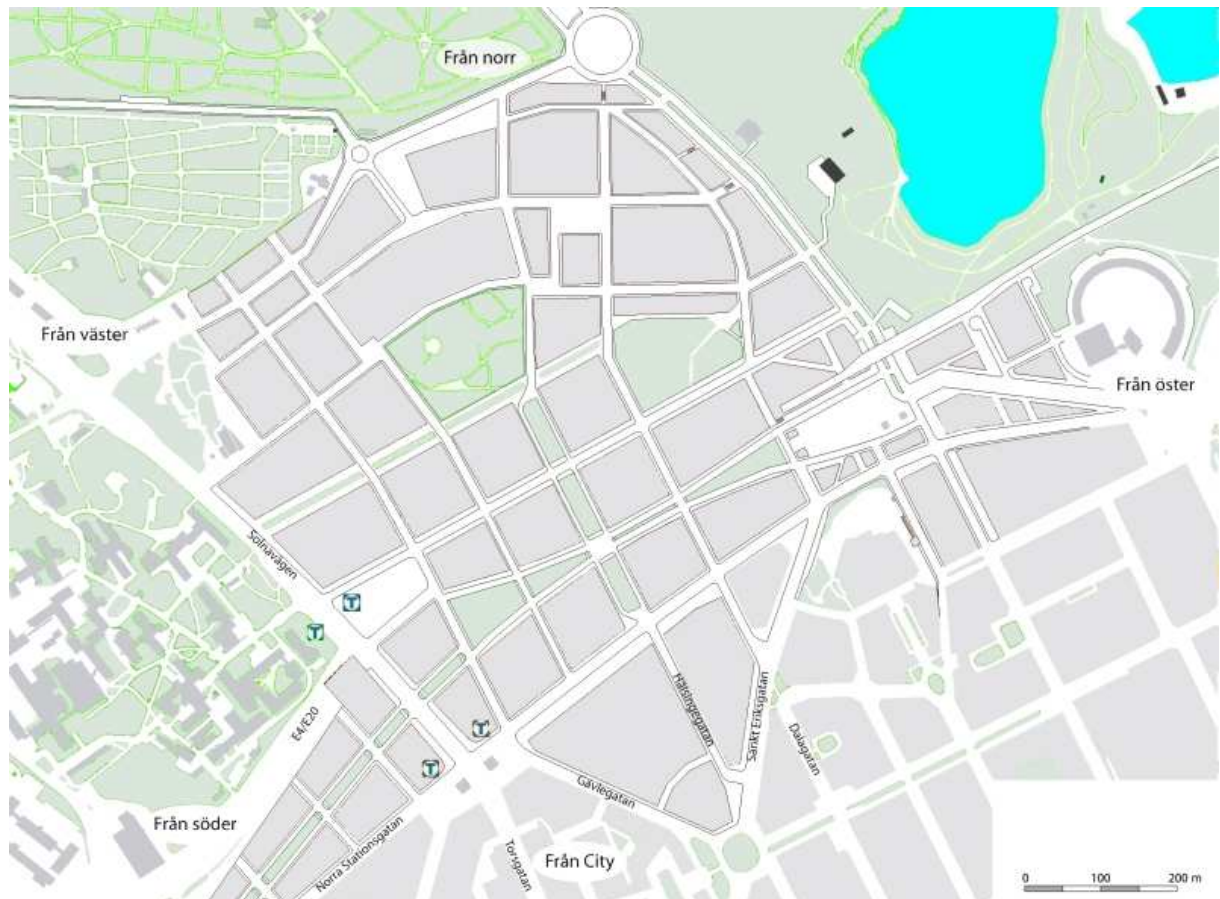
När det gäller rampanslutningarna till Solnavägen förespråkar YIMBY en S-kurva i avfartsrampen för att bibehålla så mycket som möjligt av den stadsmässiga bebyggelsen. I och med att minskad vägtrafik per capita måste bli en naturlig följd av en tätare stad som växer, och för att klara miljömålen, anser vi den även vara tillräcklig för den framtida trafiken.

120-sekundersintervallen i trafikljusen vid Norrtullsplatsen bör minskas för att inte ge gång- och cykeltrafiken orimliga väntetider. Som framkommer på annan plats i detta yttrande bör Norrtullsplatsen göras om från en vägkorsning till en mer stadsmässig plats. I stadsmässigheten ingår att oskyddade människor ska kunna röra sig smidigt och inte hindras betydligt av tungt trafikerade vägar.

- Planförslag

YIMBY ser, som vi redan påtalat, i grunden mycket positivt på utvecklingen av Norra Stationsområdet. Planen är dock behäftad med vissa problem som återvändsgränder och för få genomfartsgator, avbrutna stråk, den överdimensionerade Norrtullsplatsen och ett bevarande av Uppsalavägen som motorled, trots att staden växer utåt.

YIMBY har tagit fram ett alternativförslag på alternativa lösningar som utgår från originalförslaget men som gör vissa justeringar.



Gator

YIMBY:s förslag innebär att Norrtullsparken utformas som en bred parkaveny. Cykel- och trottoarutrymmet ökas på bekostnad av mittgräsremsan. För att få en topografiskt kontinuerlig övergång till Norrtullsparken krävs en nedförsbacket öster om korsningen med Dalagatan. Norrtullsparken, som riskerar att bryta av viktiga nordsydliga urbana spridningsvägar får ytterligare två korsningar jämfört med ursprungsförslaget.

Sjukhusets entrégata förlängs österut till Uppsalavägen.

Hälsingegatan utformas som en bred aveny hela vägen mellan Norra Stationsgatan och Akademiska stråket.

YIMBY föreslår att Annerovägen tas bort och ersättas av en mer sammanhållen parkyta.

Norrtullsplatsen

Norrtullsplatsen utformas som ett torg omgivet av tät bebyggelse. Syftet är att föra staden närmare Nationalstadsparken så att den upplevs som integrerad med, istället för avskild från, staden. Den föreslagna lösningen med Norrtullsplatsen innebär uppförandet av en trafikplats med motorleder och ingemansland som inte kommer att upplevas som tillgängligt från Norra Stationsområdet. Två högre byggnader föreslås som markörer mellan Norrtullsparken och Norrtullsplatsen. Denna gestaltning kräver att Uppsalavägen utformas som en parkboulevard mellan området och Hagaparken. En omformning av Uppsalavägen till parkboulevard innebär också att bullernivåerna minskar både i Hagaparken och i den nya stadsdelen.

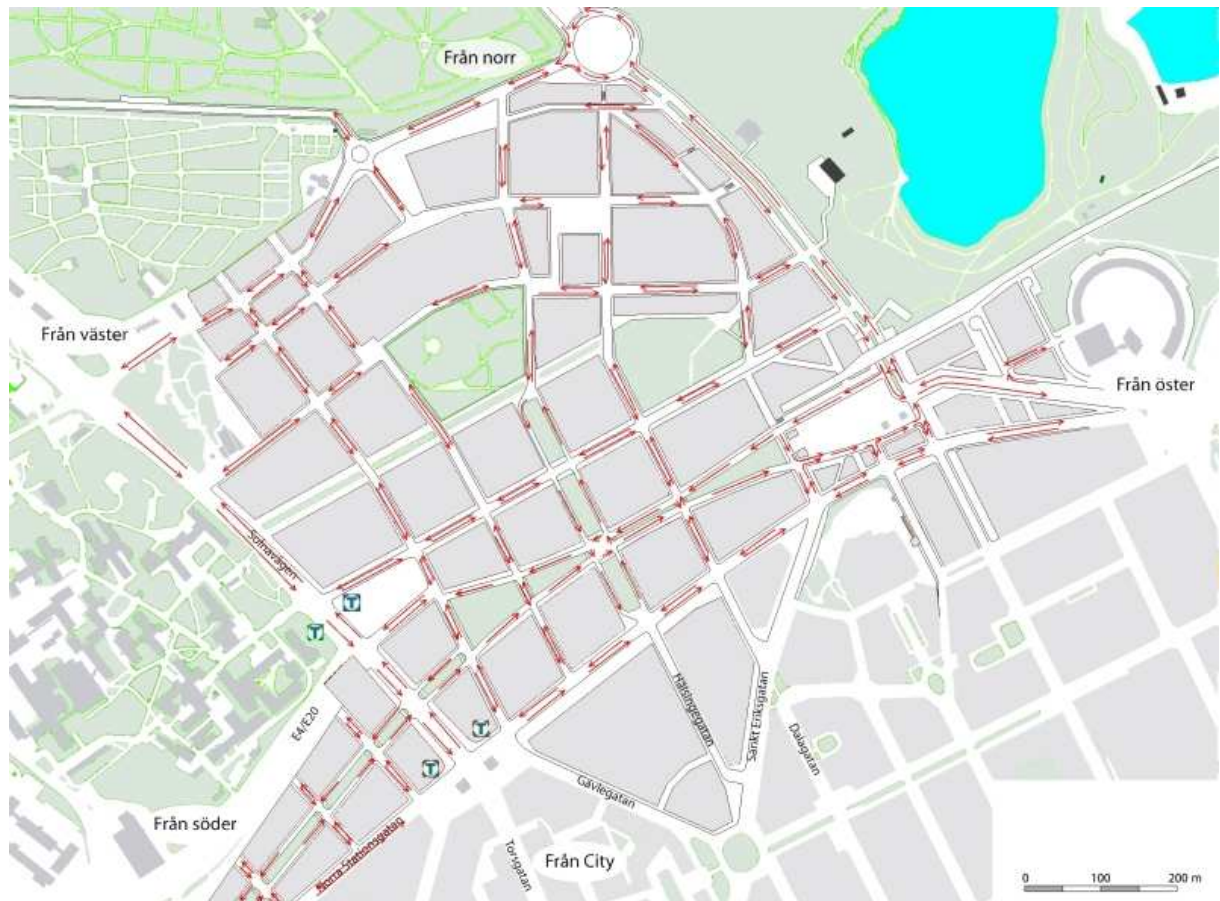
En tvärbane/roslagsbanestation anläggs på viadukt ovanför Uppsalavägen, mellan Norrtullsplatsen och Stallmästaregården. YIMBY:s förslag innebär att Norrtullsplatsens påfartsramp västerut mot Norra Länken flyttas direkt till Uppsalavägen (mittemot Stallmästaregården). Kvarteret norr om Norrtullsplatsen genomlöps av ett antal körstråk. Gatan väster om detta kvarter kommer att ligga för högt (pga Värtabanans överdäckning) för att få direktkontakt med torget. Därför föreslås en trappa, samt en hiss, infogat i kvarteret.

Bensinstationstomten

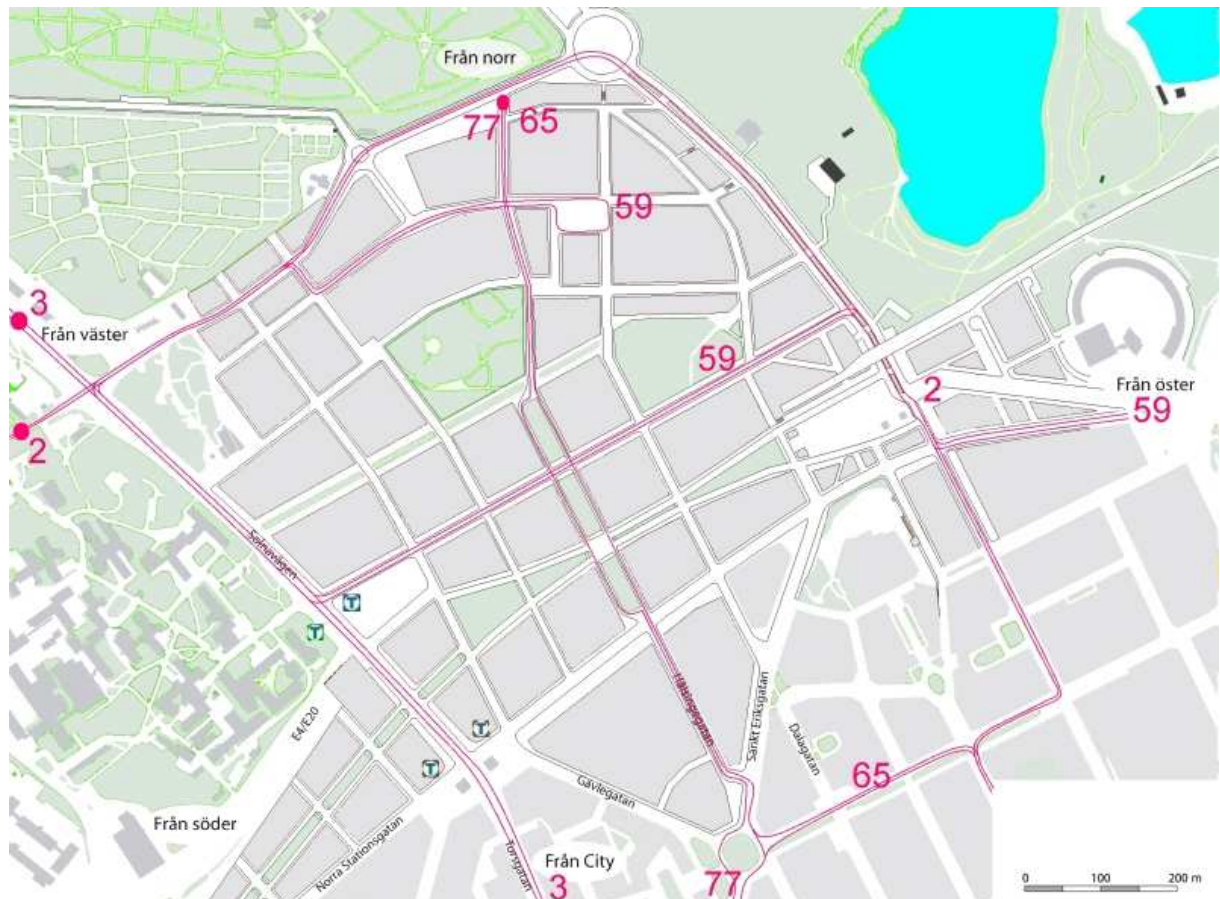
YIMBY menar att området mellan Norrtullsplatsen och Wennergren Center bör bebyggas med tät stadsbebyggelse. Detta skapar en tydlig och lättåtkomlig kontrast mellan parkens grönska och storstadens puls. Planförslagets idé om nedtrappning av bebyggelsen är olycklig. Detta drar ner antalet bostäder i området och förstärker det intryck av ett ingemansland desto närmare Nationalstadsparken man kommer. YIMBY ser mycket positivt på förslaget att bygga en skola i området. Skolan bör integreras i kvartersstrukturen. Exempelvis kan Matteus skola och Gustav Vasa skola tjäna som inspiration.

Kvartersstruktur

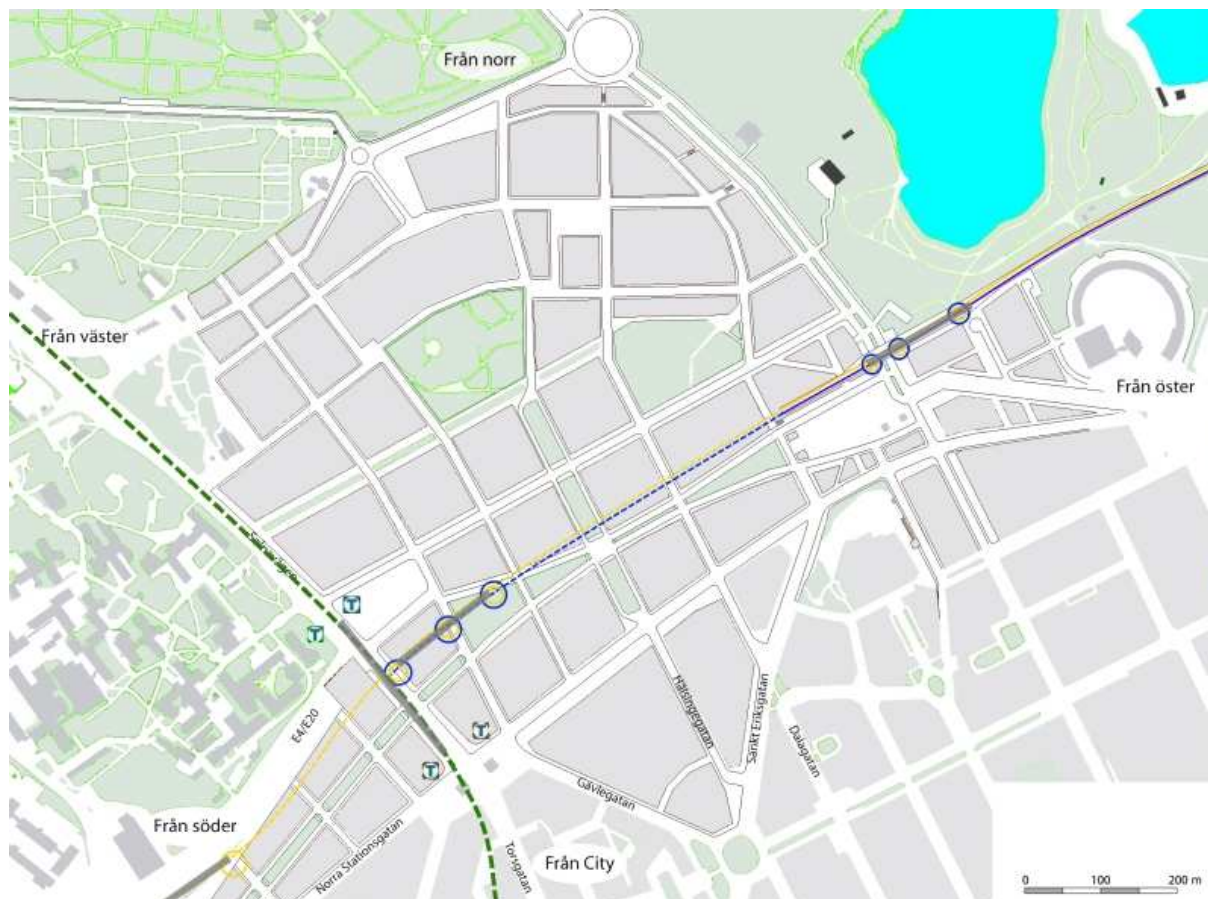
I YIMBY:s förslag har ett antal kvarter slagits ihop. Syftet är att minska de många bakgator som lätt kan uppfattas som tomma och otrygga under dygnets mörka timmar. YIMBY föreslår att kvarteren sluts samman genom lägre bebyggelsevolym. Se vidare i stycket om kvarteren.



Bilden visar köriktningar i området. En stor skillnad från planförslaget är att fler stråk öppnas upp. Detta innebär att trafiken sprids ut på fler gator och man kan undvika den typ av trafikcentrering som exempelvis Hornsgatan lider av.



Förslag på busslinjesträckningar i området. Stombusslinje 2 får en rakare sträckning än i planförslaget och rundar området på sin väg till Tomtebodan. Observera att dragningen genom rondellen vid Haga Södra grindar är medveten – linjen går rakt fram i rondellen, med signalprioritering. Stombusslinje 3 förlängs till Solna C. Linje 59 löper från Norrtullsplatsen, förbi Uppsalavägen och sjukhusets entrégata till Karolinska. Därifrån fortsätter den via Solnavägen och Karolinska till sjukhusets nuvarande huvudentré. Linje 65 och 77 löper parallellt inom området. Stombusslinjerna bör genomgående få tillgång till kollektivtrafikkörfält och signalprioritering. Planeringen bör också så långt som möjligt ske så att en konvertering av stombusslinjerna till spårväg i framtiden är möjlig.



Förslag på dragningar av spårtrafik.

Streckad linje = tunneldragning

Grå yta = perroglägen

Ringar = Uppgångar

Grön streckad linje = Tunnelbana mot Karolinska och framtida vidaredragning till Solna station.

Blå streckad linje = Förlängd Roslagsbana med slutstation vid Karolinska

Gul linje = Eventuell framtida tvärbana.

YIMBY stöder Cecilia Obermüllers (mp) förslag att dra Roslagsbanan till området. I YIMBYs förslag utnyttjas Värtabanan för både Roslagsbanan och en lightrail-linje som kopplar samman Norra Stationsområdet med det nya stadsutvecklingsområdet vid Värtan. En station anläggs på viadukt mellan Norrtullsplatsen och Stallmästargården. Denna station är tänkt att få kontakt med å ena sidan den storstadsmässiga atmosfären vid Norrtullsplatsen, dels de gröna parkerna vid Haga och Bellevue. Väster om denna station löper linjerna in i kvarteret norr om Norrtullsplatsen i en nedförsbacke och in i en tunnel. Ytterligare en station läggs i anslutning till den planerade tunnelbanestationen vid Karolinskaplan. Denna station blir en viktig knutpunkt. Bilden visar ett förslag på en eventuell framtida förlängning av denna linje mot Västra skogen och en eventuell ihopkoppling med tvärbanans Kistagren. I den nedre vänstra hörnet av bilden visas ett förslag på ytterligare en tvärbanestation vid Tomtebodavägen. Detta skulle kunna bli verklighet om tvärbanelinjen förlängdes till Västra skogen och kopplades ihop med Tvärbanans kistagren.

Att utnyttja Värtabanan är strategiskt klokt då den på ett effektivt sätt fysiskt kan binda samman de tre lärosätena Stockholms Universitet, KI och KTH. Förslaget innebär att värtabanan behöver kompletteras med ytterligare spår. Roslagsbanan är smalspårig och lösningen är, såsom Cecilia Obermüller (mp) föreslår, att bygga trespår. Detta utnyttjande av Värtabanan kräver tunnelutrymme för perronger vid Solnavägen/Karolinskaplan.

Även om behovet av alla dessa kollektivtrafikdragningar inte finns i dagsläget är det viktigt att ha ett framtidsperspektiv för att undvika fastlåsningsområden som omöjliggör en utbyggnad. Redan idag går det tre spår under det mesta av området. Även om man idag inte ser behovet av dessa kollektivtrafikdragningar bör staden ha ett framtidsperspektiv och inte bygga fast sig i lösningar som omöjliggör framtida utbyggnad.

- Om YIMBY

YIMBY är ett nätverk bestående av drygt 3800 personer, med åsikter över hela det politiska spektrumet som engagerar sig för Stockholmsregionens fortsatta utveckling. Det handlar om stadsmässighet, miljö, effektivitet, konkurrenskraft, effektivare kollektivtrafik, större variation inom arkitektur, mer levande gatuliv och mycket mer som förenar oss i önskemålet om att staden skall få vara just stad.

Vi har en hemsida på:

<http://www.yimby.se/>

Kontaktperson för detta yttrande är:

Anders Gardebring
Strindbergsgatan 44
115 31 Stockholm
Epost: anders.gardebring@yimby.se