



Tid: 9 juni 2009 kl 16.30 – 17.10

Plats: Bråvallasalen, Stadshuset

Justerat: 9 juni 2009

Ulla Hamilton

Jan Valeskog

Närvarande

Ledamöter:

Ulla Hamilton (m), ordförande

Jan Valeskog (s) vice ordförande

Berthold Gustavsson (m)

Tord Bergstedt (m)

Anna Johansson (m)

Annika Davidsson (m)

Annika Ödebrink (s)

Jimmy Lindgren (s)

Birgit Marklund Beijer (s)

Mats Lindqvist (mp)

Kajsa Stenfelt (v)

Ersättare:

Datevig Mardirossian Lönn (m)

tjänstgörande

Christoffer Kuckowski (m)

Anna Manhag (m)

Inga-Lill Larsson (m)

Per Johansson (fp)

tjänstgörande

Lars Randerz (s)

Milly Namiro Darlsson (s)

Margareta Stavling (s)

Jonas Larsson (v)

Hampus Rubaszkin (mp)

Sebastian Wiklund (v)

Tjänstemän:

Trafikdirektör Magdalena Bosson och nämndsekreteraren Åse Geschwind.

Vidare tjänstemännen vid kontoret Fredrik Alfredsson, Louise Bill, Ted Ell, Mats

Fager, Lars Jolerus, Erica Lawesson, Eva Olofsson, Ulla Ritzén, Anette Scheibe och

Marita Söderqvist samt biträdande borgarrådssekreteraren Magnus Thulin från roteln.

§ 13

Detaljplan för Norra station. Svar på remiss

Dnr T2009-512-01473

Protokollsutdrag

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Ulla Hamilton m fl (m) och tjänstgörande ersättaren Per Johansson (fp):

- 1 Kontorets förslag godkänns i huvudsak.
- 2 Därutöver anføres följande:

Karolinska - Norra Stationsområdet är ett av Stockholms viktigaste utvecklingsområde. Utvecklingen tillika utformningen av området är mycket angeläget för att Norra stationsområdet skall bli en modern och funktionell stadsdel, men också för att den skall kunna fungera med andra delar av staden. Det är även viktigt att stadsdelen blir tillgänglig för funktionshindrade, så att den kan inkludera alla invånare på ett funktionellt och bra sätt.

I och med att mycket tyder på att det inte blir någon t-baneutbyggnad understryker nämnden vikten av att en ordentlig trafikanalys genomförs. Det krävs ett helhetsperspektiv för att skapa ett fungerande och attraktivt stadsrum för alla trafikslag inklusive cyklar, bilar, kollektivtrafik, nyttotrafik och gående. Med tanke på bland annat närheten till E4/E20 får inte stadsdelens vägnät bli en flaskhals som skapar framkomlighetsproblem i resten av staden.

Framkomlighet och infrastrukturfrågorna måste ovillkorligen ges en särskild plats i det vidare arbetet genom att trafikkontoret medverkar och tar del i ansvaret för det operativa infrastrukturarbetet kring projektet. Utbyggnaden av Karolinska – Norra Station påverkas också av omgivande större projekt som t.ex. Norra Länken. Tidsplaner och utbyggnad måste samordnas så att effektiva lösningar skapas inom området, i omgivningen samt för regionen.

Det ankommer därmed på samtliga instanser att planera för och operativt samarbeta för att skapa trafiklösningar som främjar den regionala och lokala framkomligheten.

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 25 maj 2009. I utlåtandet har kontoret föreslagit följande:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som svar på remissen överlämna och åberopa kontorets utlåtande.
- 2 Nämnden beslutar ge kontoret i uppdrag att göra kompletterande utredningar enligt utlåtandet.
- 3 Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m fl (m) och tjänstgörande ersättaren Per Johansson (fp) ställer sig bakom ett eget förslag till beslut. (se beslutet)

- 2) Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s) föreslår följande:
- 1 Kontorets yttrande godkänns i huvudsak.
 - 2 Nämnden uttalar att projektet förutsätter att en tunnelbana till Norra stationsområdet byggs.
 - 3 Därutöver anføres följande:

Projektet motarbetas dessvärre av moderaterna i staden och länet som uttalat att man inte avser att bygga någon tunnelbana överhuvudtaget i Stockholmsregionen i framtiden. Det är mycket märkligt mot bakgrund av att regionen kommer att växa med omkring en halv miljon människor till år 2030.

En tunnelbana till Norra stationsområdet kommer att kosta mellan 2,5 -3 miljarder kronor och dagligen transportera minst 30 000 människor. De borgerliga satsar nu istället på en spårväg city som kommer att kosta lika mycket, men som mellan centralen och Djurgården endast transporterar knappt 20 000 personer dagligen och på övriga sträckor ännu färre. Samhällsekonomiskt är en tunnelbana till Norra stationsområdet väldigt mycket mer lönsam och dessutom enligt vår uppfattning en förutsättning för projekts genomförande.

Det är bra att förvaltningen framhåller de stora risker som finns med projektet, och som socialdemokraterna tidigare varnat för, att utomhusmiljön och kvarterens små innegårdar kommer att få en undermålig kvalitet. Den föreslagna kvartersstorleken riskerar att innebära att utemiljön för de tusentals barn som kommer att bo i området kommer att vara i en orimligt låg standard.

Bullerstörningarna måste med avskärmningar och kontorsbebyggelse längs bullerstörda vägar som exempelvis Solnavägen hanteras så att man i de flesta lägenheter kan klara tysta sidor i enlighet med statens regler för detta. Förutsättningarna för detta verkar enligt förslaget också relativt goda.

Positivt är att exploateringsgraden har minskat mot tidigare förslag men utformningen kan behöva justeras ytterligare för att kunna få ett projekt med tillräckligt god boendekvalitet som människor är beredda att betala relativt höga boendekostnader för.

- 3) Ledamoten Mats Lindqvist (mp) förslög följande:
- 1 Trafik och renhållningsnämnden beslutar att som svar på remissen överlämna och återopa Trafikkontorets tjänsteutlåtande.
 - 2 Trafik och renhållningsnämnden beslutar att ge kontoret i uppdrag att göra kompletterande utredningar enligt tjänsteutlåtandet samt bifogade uttalande.
 - 3 Trafik och renhållningsnämnden förklarar paragrafen för omedelbart justerad.

Förslaget till detaljplan är till stora delar välbearbetad och välbalanserad. Områdets trafikplanering förutsätter mycket riktigt en tunnelbanestation. Men för den framtida utvecklingen så är det viktigt att man i framtiden även kan anlägga en pendeltågsstation under området, utefter den nuvarande Värtabanan. Antingen för en eventuell framtida pendeltågslinje mot Roslagen, eller en möjlig alternativ dragning av Roslagsbanan ner till Centralen. Rörande parkeringstalet, så tänker kontoret riktigt när man menar att områdets centrala och väl kollektivtrafikförsörjda läge motiverar lägre parkeringstal. Men vi menar att detta parkeringstal kan sänkas ytterligare. Modernt stadsbyggande förutsätter att tillgänglig mark används till nyttigare ändamål än

parkeringsplatser, förutom de platser som behövs för handikappade, varustransporter och teknisk försörjning.

På grund av de höga bullernivåer som delar av området kommer att vara utsatt för, så bör biltrafik i området inte uppmuntras mer än nödvändigt.

Rörande parkstråk, så behöver tillgängligheten till andra parkstråk, Hagaparken/Brunnsviken i öster och Karlberg/Karlbergskanalen i väster, behöver utvecklas.

De i området föreslagna parkstråken är, på grund av sin utformning och utsatthet för buller, tveksamma ur rekreationssynpunkt. Tanken med ett sammanhängande parkstråk är god, men den avsmalnande midjan på parken är ur parksynpunkt omotiverad och gör att parken snarare kommer att upplevas som två separata gröna fläckar. För barn är det tveksamt om barnen verkligen kommer att uppleva miljön som så upplevelserik som det beskrivs i förslaget.

Barns behov av fri lek och eget skapande beaktas inte någonstans i förslaget. Inte heller förefaller det finnas plats för någon parklek eller bollplan.

Kommer det att finnas någon skola eller förskola i området och var kommer denna i så fall att ligga?

Avfallshanteringen behöver mera bearbetning. Sopsugssystem och utrymme för återvinning är bra, men hur ska möjligheterna till källsortering beaktas? Hur mycket utrymme får återvinningen? Ska det ställas upp återvinningsstationer på gatorna eller kan behovet av dessa byggas in i strukturen till exempel genom källsortering i fastigheterna med goda möjligheter till hämtning av de utsorterade avfallsfraktionerna? Hur ska de kommersiella lokalernas behov och möjligheter till en god källsortering beaktas?

För dagvatten, så behöver även planeringen för omhändertagandet av detta vidareutvecklas.

Området ligger angående ytdagvatten både inom Mälarens och Brunnsvikens tillrinningsområden. På grundvattennivå så ligger hela planområdet inom Brunnsvikens grundvattenområde. Dagvatten från tak och motsvarande kan förvisso tillföras grundvattnet i området för att bidra till en god grundvattennivå. Men det dagvatten som hamnar på de mer trafikerade gatorna behöver någon form av rening innan det släpps ut. Vilket även stipuleras i Stockholms stads vattenprogram.

4) Ledamoten Kajsa Stenfelt (v) föreslår följande:

- 1 Förvaltningens förslag till beslut bifalls i huvudsak.
- 2 Därutöver anför följande:

Den planerade tunnelbanegrenen Odenplan- Karolinska måste byggas parallellt med bostäderna i Norra station. Det gäller alla stadsutvecklingsområden i Stockholm - utbyggnad av kollektivtrafik och bostäder måste ske parallellt för att inte bygga in området i ett bilberoende. De som flyttar till Norra station ska inte behöva vara beroende av bil, parkeringstalen ska hållas låga, bilpooler ska initieras och områdets planering ska främja gång- cykel och kollektivt resande.

Norra station utgör idag en plats med stora topografiska skillnader, något som också tas till vara i utformningen av kvarter och parker. Höjdskillnader kan många gånger ge en spännande och dynamisk stadsmiljö men får inte innebära en begränsad tillgänglighet för funktionshindrade. Då Stockholm har som mål att bli Europas mest tillgängliga huvudstad måste självklart tillgängligheten få hög prioritet i området. Bostäder, kollektivtrafik, gator, gårdar, parker och promenadstråk måste tillgänglighetsanpassas.

Norra station har i dagsläget stora möjligheter att bli en riktigt grön stadsdel. Den planerade Norrtullsparken, Hälsingeparken, Karlbergs slott, Hagaparken, Bellevue och hela Brunnsviken är fantastiska grönytor som de boende, besökare och verkande i området självklart ska ha tillgång till. Därför ser vi med oro på området kring den planerade rondellen där Uppsalavägen och Sveavägen möts. Området är inte utformat så att det på bästa sätt garanterar en koppling mellan Norra station och Hagaparken. Vi vill se ett tydligare grönstråk och att barriäreffekter genom trafik elimineras i större utsträckning än i föreliggande förslag.

Norra station är inte ett uttalat miljöprofilområde men vi ser ingen anledning att inte använda erfarenheter inom miljöområdet från exempelvis Hammarby sjöstad även i Norra station. Vi anser att sopsug och/eller fastighetsnära insamling ska finnas i området. Det måste vara enkelt att återvinna sopor både för boende och de som hämtar/hanterar avfallet.

Omröstning

Ordföranden ställer de framlagda förslagen mot varandra och nämnden beslutar enligt förslag från Ulla Hamilton m fl (m) och tjänstgörande ersättaren Per Johansson (fp).

Reservation

Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s) med hänvisning till sitt förslag.

Ledamoten Mats Lindqvist (mp) med hänvisning till sitt förslag.

Ledamoten Kajsa Stenfelt (v) med hänvisning till sitt förslag.

Ersättaryttrande

Ersättaren Hampus Rubaszkin (mp) instämmer i förslaget från (mp).

Ersättaren Sebastian Wiklund (v) instämmer i förslaget från (v).

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:
