

**Lägesredovisning och begäran om gemensamt plansamråd för
Stockholm och Solna kring Norra Station, Dp 2000-00916-53
Remiss från stadsbyggnadsnämnden**

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Lägesredovisningen om gemensamma planeringsförutsättningar för den nya stadsdelen kring Norra Station godkänns, *bilaga*.
2. Marknämnden uppmanas, att efter samråd med andra berörda nämnder, pröva Norra Stationsprojektet enligt stadens gällande regler för styrning och uppföljning av investeringar samt därefter fatta inriktningsbeslut.

Föredragande borgarrådet Kersti Py Börjeson anför följande.

Ärendet

Stadsbyggnadsnämnden har den 20 januari 2005 beslutat om gemensamt programsamråd med Solna stad. Nämnden har till kommunstyrelsen överlämnat stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande jämte ett gemensamt missiv från Stockholm och Solna samt en lägesrapport om gemensamma planeringsförutsättningar för den nya stadsdelen kring Norra Station.

Det är ett stort och komplicerat projekt där Stockholm och Solna samverkar kring möjligheten att bygga ihop de bägge kommunerna. I programhandlingen beskrivs visioner och förutsättningar, utgångspunkter för stadsstrukturen, den kommunala planprocessen och miljökonsekvenser.

Remisser

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret anser att berörda nämnder måste komma in i ett tidigt skede av planeringsprocessen och att planarbetet ska grundas på de riktlinjer som kan följa av nämndernas prövning av projektets ekonomiska förutsättningar. Stadsledningskontoret efterlyser ekonomiska konsekvenser och inriktningsbeslut.

Mina synpunkter

Jag ser med spänning fram mot kommande arbete med Norra Stationsområdet och att få följa och påverka utvecklingen från dagens spår- och trafikområde till morgondagens nya innerstadsdel med inriktning mot forskning och vetenskap. Norra Stationsområdet är beläget mitt emellan Stockholm och Solna vid Karolinska Universitetssjukhuset och Karolinska Institutet och utgör en del av Vetenskapsstaden. I närområdet och i stockholmsregionen finns ett stort antal företag inom bioteknik och landstinget förväntas besluta om en satsning på en ny sjukhusbyggnad för specialiserad vård på Karolinska Universitetssjukhusets område. Den nya stadsdelen gör det möjligt att bygga

ihop Stockholm och Solna samt världsledande forskning med innerstadens dynamik som gemensamt bidrar till att Stockholm utvecklas som en av Europas mest framgångsrika bioregioner.

Läget innebär omfattande förändringar för infrastrukturen. Det är viktigt att möjligheterna för kollektivtrafiken förbättras. Det finns underlag som visar att en tunnelbanestation i området redan idag är samhällsekonomiskt lönsamt, men även spårvagn och andra moderna kollektivtrafiklösningar bör prövas för området. Framtidens utveckling med ett nytt universitetssjukhus innebär att behovet av kollektivtrafik ökar. Finansieringen av Mälartunneln är nu klar och en byggstart rycker allt närmare. Den nya pendeltågsstationen vid Odenplan innebär att Norra Stationsområdet får en regional tillgänglighet. Busstrafiken måste utvecklas. Jag förutsätter att planeringen sker i nära samarbete med SL. Norra Stationsområdet ska bli välförsörjt med kollektivtrafik.

Den nya stadsdelen kommer att få goda förutsättningar att bli en bra omgivning för både barn och vuxna. Grönytor bör kunna nås av både gående och cyklister utan att tungt trafikerade vägar behöver korsas och närheten till de unika parkerna Haga och Bellevue användas på ett bra sätt. Idrottsparken kan utformas ur ett ekologiskt perspektiv, med aktiviteter för både stora och små barn.

Det strategiska läget mellan centrala staden och Solna/Sundbyberg ger goda möjligheter att också samordna viktig infrastruktur för tankstationer och avfallshantering samt att knyta ihop cykelvägnäten bättre.

Jag delar stadsledningskontorets synpunkter. Det är viktigt att involvera samtliga berörda nämnder i ett tidigt skede av planeringsprocessen och belysa olika utgångspunkter för byggandet så att det inte sker någon låsning i tekniska detaljer utan att de ekonomiska villkoren beaktas.

Jag föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Lägesredovisningen om gemensamma planeringsförutsättningar för den nya stadsdelen kring Norra Station godkänns, *bilaga*.
2. Marknämnden uppmanas, att efter samråd med andra berörda nämnder, pröva Norra Stationsprojektet enligt stadens gällande regler för styrning och uppföljning av investeringar samt därefter fatta inriktningsbeslut.

Stockholm den 24 maj 2005

KERSTI PY BÖRJESON

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden *Mikael Söderlund* (m) och *Jan Björklund* (fp) enligt följande.

Det är glädjande att socialdemokraterna valt att ompröva sitt motstånd och nu fortsätter det arbete som den förra borgerliga majoriteten startade för att skapa förutsättningar för byggandet av en helt ny stadsdel på Norra stationsområdet. För att Stockholm ska kunna fortsätta att växa och dessutom minska sin sårbarhet krävs att regionen satsar på flera olika tillväxtområden. Stockholmsregionen är redan stark inom biomedicin – men kan bli ännu starkare inom området om de rätta förutsättningarna ges. Mötespunkten mellan Karolinska Institutet, Kungliga tekniska högskolan och Stockholms universitet finns i Norra stationsområdet – ett faktum som ger planerna goda förutsättningar för att bli lyckosamma.

Inom området bör det finnas utrymme både för nya företag, forskning, forskarbostäder, hotell och studentbostäder. Men också för vanliga bostäder och lokal service som t ex affärer, idrottshall och bensinmack.

För att tillgodose goda kommunikationer till området bör möjligheten för en spårbunden parkbana utredas parallellt med utredningen om tunnelbanesträckning till området. En fungerande spårbunden kollektivtrafiklösning är en av de viktigaste förutsättningarna för att stadsutvecklingsområdet Norra station skall bli ett väl fungerande bostads- och arbetsområdet.

För att få bättre ekonomi i planerna bör naturligtvis staden sälja den aktuella marken vid en exploatering.

ÄRENDET

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 20 januari 2005 att överlämna tjänsteutlåtandet och ett samfällt missiv från Stockholm och Solna samt en lägesrapport, som redovisar projektets gemensamma planeringsförutsättningar, till kommunstyrelsen.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vidare om programsamråd för den nya stadsdelen kring Norra Station, Dnr 2000-00916-53. Programsamrådet hålles gemensamt med Solna stad samt att därutöver anföras följande.

Nämnden anser att lägesredovisningen utgör ett gott underlag för ett gemensamt programsamråd.

Den nya stadsdelen som planeras kommer att få goda förutsättningar till att bli en bra omgivning för både barn och vuxna. Det är särskilt viktigt att barnens boendemiljö utformas utifrån deras förutsättningar och med deras perspektiv. Grönytor bör i möjligaste mån kunna nås utan att behöva korsa tungt trafikerade vägar. Idrottsparken kan utformas ur ett ekologiskt perspektiv, med aktiviteter för både stora och små.

Norra Stationsområdet ska bli välförsörjt med kollektivtrafik där det finns möjligheter till olika lösningar som exempelvis tunnelbanetrafik. Där är härutöver ytterst önskvärt att området planeras så att framtida spårbundna förbindelser möjliggörs. Det gäller även i öst-västlig riktning mot Albano, Frescati och Hjorthagen-Värtan – Loudden som exempelvis tunnelbanan.

Det är naturligt att Norra Stationsområdet får en innerstadskaraktär eftersom den nya stadsdelen direkt knyter an till Vasastaden.

Reservation anfördes av vice ordförande *Lotta Edholm* (fp), *Katariina Güven* (fp), *Mats G. Nilsson* (m), *Ingvar Snees* (m), *Regina Öholm* (m) och *Kerstin Rossipal* (kd) till förmån för kontorets förslag till beslut.

Särskilt uttalande gjordes av *Cecilia Obermüller* (mp) enligt nedan.

Miljöpartiet i Stockholm välkomnar en utbyggnad av bostäder och arbetsplatser i ett överdäckt Norra Stationsområde. Dock anser vi som tidigare att Norra Länken är ett för samhället allt för kostsamt motorvägsprojekt. Stor hänsyn måste tas till den angränsande Nationalstadsparken (Ekoparken).

Gatu- och kvartersstrukturen känns mer varierad och mångfacetterad i illustration "Hallman", vilken vi därför förordar.

Utöver tunnelbanesatsningen bör även lämnas möjlighet för spårvägslösning och/eller nya smarta kollektivtrafiklösningar för att knyta samman Stockholm, det nya området och Solna. Området bör planeras så att införandet av spårvägstrafik underlättas, såväl på tvären som i riktning mot Stockholms innerstad.

Vi vill redan i ett tidigt planskede påminna om servicefunktioner i den nya stadsdelen. Det måste t.ex. finnas utrymme för förskolor och Stockholm behöver nya lokaliseringar av bensinstationer som även tillhandahåller alternativa bränslen.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande av den 21 november 2004 har följande lydelse.

SAMMANFATTNING

Stockholms och Solnas stadsbyggnadskontor har formulerat ett gemensamt missiv där de två kommunerna redogör för en samfällad uppfattning om programområdets grundläggande förutsättningar. Missivet bifogas detta tjänsteutlåtande.

Det samlade utredningsarbete som bedrivits sedan halvårsskiftet 2003 har letts av en politisk styrgrupp, där representanter för Stockholm och Solna, Landstinget, Jernhusen och KI ingått. Arbetet har resulterat i en rapport, *Gemensamma planeringsförutsättningar för den nya stadsdelen kring Norra Station*, som både redovisas och bifogas detta tjänsteutlåtande. De utgångspunkter, förslag och illustrationer som redovisas i rapporten är avsedda att tjäna som underlag för ett samordnat programsamråd. Rapporten är en gemensam programhandling för de flertalet detaljplaner som kommer att tas fram i nästa skede.

Läget för den nya stadsdelen kring Norra Station intar en nyckelposition i staden och regionen och området har goda förutsättningar att utvecklas till att bli en ny del av innerstaden, med bostäder arbetsplatser, service och kultur och samtidigt ett centrum för världsledande forskning och högspecialiserad sjukvård. Även tidpunkten är av strategisk betydelse, då en utbyggnad av området kan samordnas med Norra Länkens och universitetssjukhusets uppförande.

För att projektet ska lyckas bör en rad villkor uppfyllas. En förutsättning är att motor- och järnväg förläggs i tunnlar och stadsbebyggelsen etableras ovanpå. Utbyggnaden av tunnelbanan är en annan viktig förutsättning.

Under hösten 2004 har Stockholms stad köpt marken av Jernhusen AB och staden är nu ensam ägare i områdets stockholmsdel. Goda möjligheter föreligger därför att både planera och genomföra detta tekniskt komplicerade stadsbyggnadsprojekt.

Inom Karolinska sjukhusområdet pågår ett utredningsarbete i syfte att möjliggöra etablering av ett nytt universitetssjukhus och det finns ett starkt gemensamt intresse från de två kommunerna att samarbeta över kommungränserna, i syfte att samordna stadsstrukturen och skapa förutsättningar för integration och kontinuitet.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Norra Stationsområdet har varit föremål för planeringsförsök vid flera tillfällen under lång tid. År 1999 togs flera initiativ för att ånyo studera områdets möjligheter. Under 2002 och första halvåret 2003 har till följd av dessa initiativ ett omfattande arbete genomförts i syfte att klargöra områdets förutsättningar. Deltagare i arbetet har varit staden och Jernhusen AB, Stockholms stad som markägare, SLL/Locum, Karolinska Institutet, HSB, JM, NCC, och Skanska. Detta arbete redovisades i Gatu- och fastighetsnämnden och Stadsbyggnadsnämnden i oktober 2003.

Under hösten 2003 bildades, på initiativ av finansborgarrådet, en politisk styrgrupp för det fortsatta arbetet. Styrgruppen, där representanter från Stockholm, Solna, Landstinget, Jernhusen och KI ingår, har tagit fram riktlinjer för de gemensamma planeringsförutsättningarna.

Det fortsatta arbetet kom att ske i en markägardominerad ledningsgrupp bestående av Jernhusen AB, Stockholm, Solna, Locum och Akademiska Hus.

En stadsstrukturgrupp med representanter från Stockholm, Solna, KI, KI/Bio Science, Akademiska Hus, Locum och Jernhusen har arbetat med att utveckla stadsstrukturer där Stockholm, Solna, innerstaden och institutionerna förenas i en stadsdel som integrerar bebyggelsen över kommungränsen och skapar förutsättningar för en urban stadsmiljö.

En infrastrukturgrupp bestående av Stockholm, Solna, Vägverket, Banverket, Locum och SL har analyserat de tekniska möjligheterna att förlägga motorväg och järnväg i tunnlar som medger ovanpåliggande stadsbebyggelse, vidare har gruppen studerat samordningen av Norra Länkens, liksom tunnelbanans och citypendelns, utbyggnad.

Under hösten 2004 har Stockholm stad köpt marken av Jernhusen AB och dessa ingår inte längre som en part i projektet.

Landstingets förslag att förlägga ett nytt universitetssjukhus inom Karolinska sjukhusområdet, har lett till fördjupade studier av det befintliga Karolinska sjukhusets område och dess framtida roll i bebyggelsemönstret. Landstinget väntas ta beslut i slutet av 2004. Ett långtgående samarbete mellan Stockholm och Solna har utvecklats, i syfte att samordna stadsstrukturen och skapa förutsättningar för integration och kontinuitet.

Ett direkt samarbete mellan Stockholm och Solna har setts som både angeläget och nödvändigt, då samverkan ger större möjligheter att fullt ut utnyttja områdets miljömässiga och ekonomiska potential för tillväxt och utveckling.

Rapporten

Den föreliggande rapporten *Gemensamma planeringsförutsättningar för den nya stadsdelen kring Norra Station* är en redovisning av det aktuella planeringsläget. De utgångspunkter, förslag och illustrationer som redovisas i rapporten är avsedda att tjäna som underlag för ett kommande samordnat programsamråd. Rapporten är en gemensam programhandling för de flertalet detaljplaner som kommer att tas fram i nästa skede.

Fortsatt arbete

För att lyckas med det stora och komplicerade projektet har det varit angeläget att, inför det fortsatta arbetet, enas kring några viktiga frågor: Det krävs en tydlig vision av en ny stadsdel vars roll är att stimulera utveckling och tillväxt i stockholmsregionen. För att förverkliga visionen är en effektiv och handlingskraftig organisation nödvändig att skapa, för att säkerställa kontinuiteten i genomförande av infrastrukturen. Även en gemensam planprocess och samrådsförfarande för de två kommunerna bidrar till ett konstruktivt och tryggt samarbetsklimat.

REMISSER

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande av den 8 mars 2005 har följande lydelse.

Ärendets beredning

Kommunstyrelsen har remitterat ärendet till stadsledningskontoret. Inom stadsledningskontoret har ärendet beretts av finansavdelningen. Samråd har skett underhand med gatu- och fastighetskontoret.

Ärendet

Stadsbyggnadsnämnden har den 20 januari 2005 beslutat om gemensamt program-samråd med Solna stad. Nämnden har vidare överlämnat till kommunstyrelsen stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande och ett samfällt missiv (Program för detaljplanering) från Stockholm och Solna samt en lägesrapport om gemensamma planeringsförutsättningar för den nya stadsdelen kring Norra Station.

I tjänsteutlåtandet ges en bakgrund till detta mycket stora och komplicerade projekt, inklusive hur utredningsarbete nu förs och samt hur fortsatt arbete avses bedrivas. I programhandlingen beskrivs visioner och förutsättningar, utgångspunkter för stadsstrukturen, den kommunala planprocessen och miljökonsekvenser. Programhandlingen hänvisar till rapporten "*Gemensamma planeringsförutsättningar för Norra Stations-, KI¹- och KS²-området, Stadsutveckling i gränslandet mellan Stockholm och Solna*".

¹ KI = Karolinska institutet

² KS = Karolinska sjukhuset

Av programhandlingen framgår att programsamråd avses äga rum under januari och februari 2005. Vidare framgår att beslut om programmet som underlag för fortsatt detaljplanering bedöms kunna tas i Stockholms stadsbyggnadsnämnd och Solnas byggnadsnämnd före sommaren 2005.

Stadsledningskontorets synpunkter

Enligt Stockholms stads regler för styrning och uppföljning av investeringar och andra betydande projekt ska beslut om investeringar ske i två steg – initialt ett inriktningsbeslut och senare även ett genomförandebeslut. I kommunstyrelsens anvisningar anges:

"Inriktningsbeslutet innebär en första avstämning mellan nämnd och förvaltning avseende en investerings innehåll och beräknade utgifter och inkomster samt en information till utomstående parter om att ett projekt planeras. Ett inriktnings-beslut innebär inte att investeringen ska genomföras, utan endast att det skall utredas vidare, d.v.s. ett planeringsprojekt."

Inriktningsbeslut ska således ske tidigt i planeringsprocessen, egentligen redan i början av programskedet när investerande nämnd gör planbeställning och stadsbyggnadskontoret upprättar startpromemoria. Projektet Norra Station har redan kommit ganska långt i programskedet eftersom programhandlingar har upprättats och utsänts för samråd. Något ärende om inriktningsbeslut har dock ännu inte presenterats för gatu- och fastighetsnämnden eller någon annan investerande nämnd.

Stadsledningskontoret anser att berörda nämnder måste komma in i ett tidigt skede av planeringsprocessen och att planarbetet ska grundas på de riktlinjer som kan följa av nämndernas prövning av Norra Stationsprojektets ekonomiska m.fl. förutsättningar. Även om fortfarande mycket är oklart kring detta stora och komplicerade projekt är det viktigt att belysa olika utgångspunkter för byggandet så att man inte låser fast sig i tekniska lösningar utan att beakta ekonomiska villkor.

I programhandlingen och tillhörande rapport saknas en belysning av projektets ekonomiska konsekvenser. Däremot finns där tydligt angivet som en förutsättning att motor- och järnväg ska förläggas i tunnlar och stadsbebyggelsen etableras ovanpå. Gatu- och fastighetskontoret har kostnadsberäknat överdäckningarna till ca 2,5 mdr kr. I vilken utsträckning som andra markägare än staden kan komma att bidra till överdäckningskostnaderna är ännu okänt.

Kommunfullmäktige beslöt 2005-03-07 att förvärva Jernhusen Norra Stations AB:s fastighet Vasastaden 1:17, vilket gör att staden nu äger all mark på Norra stationsområdet inom kommungränsen. I beslutsunderlaget för förvärvet har angetts att 200 000 m² BTA kan exploateras med blandad bostads- och kommersiell bebyggelse om överdäckning ej sker. Enligt stadsledningskontorets investeringsbedömning skulle en sådan investering ha ett positivt nuvärde.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen godkänner lägesredovisning om gemensamma planeringsförutsättningar för den nya stadsdelen Norra Station, som överlämnats av stadsbyggnadsnämnden. Stadsledningskontoret föreslår samtidigt att kommunstyrelsen uppmanar gatu- och fastighetsnämnden att i samråd med andra berörda nämnder pröva Norra Stationsprojektet enligt stadens gällande regler för styrning och uppföljning av investeringar och därefter fatta inriktningsbeslut.



STADSBYGGNADS
KONTORET

Bilaga



SOLNA STAD



Norra Stations-, KI- och KS-området

Program för detaljplanering

Samrådshandling

November 2004

Stockholms stadsbyggnadskontor och Solna stadsarkitektkontor har upprättat denna gemensamma handling, där de två kommunerna redogör för en samfällad uppfattning om programområdets grundläggande förutsättningar. Programhandlingen hänvisar till rapporten ”*Gemensamma planeringsförutsättningar för Norra stations-, KI- och KS-området, Stadsutveckling i gränslandet mellan Stockholm och Solna*”, som ger en mer fördjupad bild av projektets olika förutsättningar.

I separata tjänsteutlåtanden till respektive kommuners stadsbyggnadsnämnder hemställer stadsbyggnadskontoren om gemensamt programsamråd.

Ingela Lindh
Stadsbyggnadsdirektör Stockholm

Per Linder
Stadsarkitekt Solna

PROGRAMHANDLINGAR

Utöver denna beskrivning finns för programsamrådet följande handling:

Rapport

Rapporten, *Gemensamma planeringsförutsättningar för Norra stations-, KI- och KS-området, Stadsutveckling i gränslandet mellan Stockholm och Solna*, är en gemensam programhandling som redovisar utgångspunkter, förslag och illustrationer. Dessa är avsedda att tjäna som underlag för ett samordnat samråd om program för detaljplanering. Rapporten är en gemensam programhandling för de detaljplaner som kommer att tas fram i nästa planskede i de båda kommunerna.

Rapporten beskriver den vision och de förutsättningar som Stockholms stad, Solna stad, Stockholms läns landsting, Karolinska Institutet och Jernhusen tillsammans tagit fram när det gäller Norra stations-, KI- och KS-områdets framtida utveckling.

Rapporten består av tre huvuddelar som behandlar dels de speciella möjligheter för stockholmsregionen som kan tas till vara genom en medveten utveckling mot den gemensamma visionen, dels den grundläggande infrastrukturen och dels program för detaljplanering.

PROGRAMOMRÅDE



I programområdet ingår Norra stationsområdet, Karolinska sjukhusområdet och Karolinska Institutet, med vissa omgivande delar.

VISION OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

Den nya stadsdelen kring Norra Station förenar i en unik miljö stadens kvaliteter med världsledande forskning, företagande och boende i Europas mest spännande tillväxtregion.

Läget för Norra stations-, KI- och KS-området intar en nyckelposition i staden och regionen. Området har goda förutsättningar att utvecklas till en självklar del av innerstaden, med bostäder, arbetsplatser, service och kultur och samtidigt vara ett centrum för världsledande forskning och högspecialiserad sjukvård. Även tidpunkten är av strategisk betydelse, då en utbyggnad av området kan samordnas med byggandet av Norra Länken.

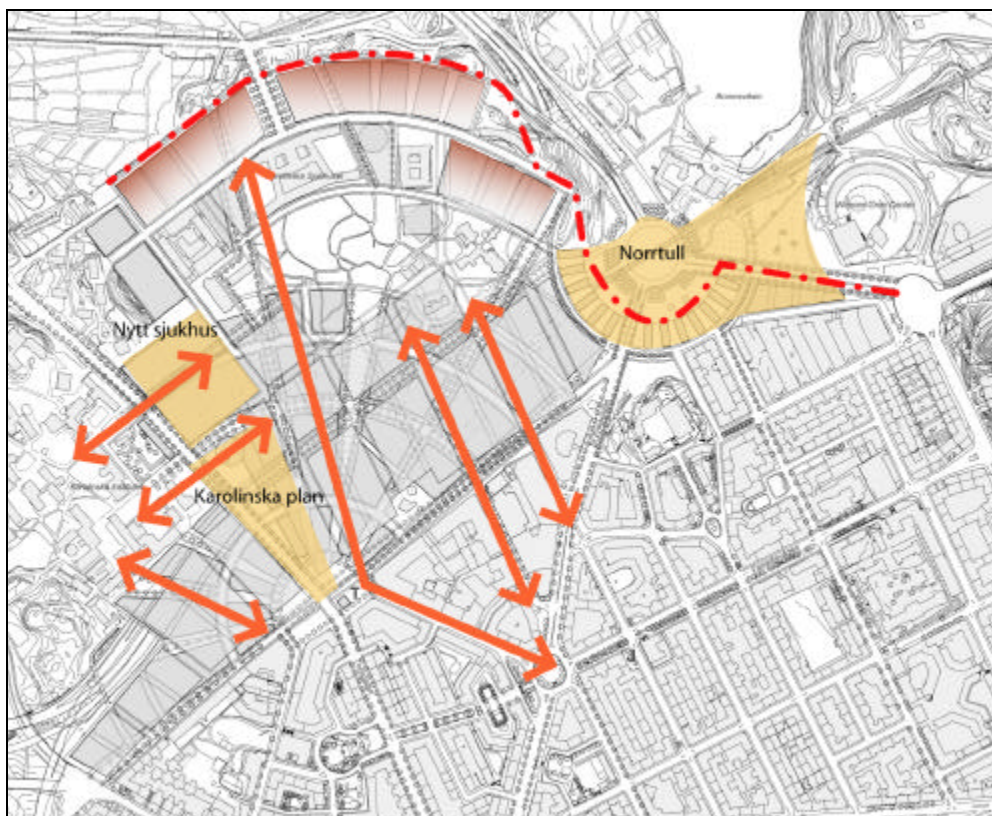
För att projektet ska fullbordas på ett tillfredsställande sätt bör en rad villkor uppfyllas. En förutsättning är att motor- och järnväg förläggs i tunnlar och stadsbebyggelsen etableras ovanpå. Utbyggnaden av tunnelbanan är en annan viktig förutsättning.

Läget i regionen är exklusivt, vid innerstadens norra entré. Här, i mötet mellan innerstad och det historiska parklandskapet verkar upp emot 6000 forskare och 50 000 studenter. Denna kreativa verksamhet samlas under begreppet Vetenskapsstaden. I stadsdelen kring Norra station, som ingår i Vetenskapsstaden, finns ett stort antal företag inom bioteknik. Karolinska Institutet har världsrenommé för sin forskning och som hemvist för Nobelpriserna i fysiologi/medicin. Grundforskningen inom KI kompletteras i allt högre grad av klinisk forskning vid Karolinska universitetssjukhuset. Karolinska Institutet driver tillsammans med en rad intressenter forsknings- och utbildningsprojekt *Stockholms Bio Science* och närheten till KI och KS är avgörande för projektets lokalisering. Landstinget planerar att uppföra ett nytt universitetssjukhus inom sjukhusområdet. Det nya universitetssjukhuset ska inta en central roll i utvecklingen av regionen som biomedicinskt och bioteknologiskt centrum.

Som stadsbyggnadsprojekt ger en utbyggnad av Norra stations-, KI- och KS-området en unik möjlighet att eliminera barriären mellan Vasastaden och KS-området. En sammanhängande stadsdel, där kommungränsen inte längre gör sig gällande i den fysiska verkligheten, kan växa fram. Med en stadsstruktur som direkt knyter an till innerstadens gatunät, integreras hela sjukhusområdet som en naturlig del av innerstaden. Den nya attraktiva stadsdelen med urbana kvaliteter och stort inslag av bostäder kommer att vitalisera stora delar av norra Vasastan och utgöra en stark länk mot Solna centrum. Områdets sammanhängande kvartersstruktur kommer att fyllas med en blandning av upp emot 3000 lägenheter, detaljhandel, forskning och kultur.

UTGÅNGSPUNKTER FÖR STADSSTRUKTUREN

Följande utgångspunkter föreslås gälla som gemensamt program för fortsatt planering i de två kommunerna.



- ? En ny stadsfront etableras, i mötet mellan staden och det stora parkrum som utgörs av Nationalstadsparken med Haga/Brunnsviken samt Norra begravningsplatsen/Solna kyrkogård.
- ? Norrtullsplatsen – huvudstadens nya entré gestaltas med en cirkulationsplats över vilken Värtabanans nya järnvägsbro löper.
- ? En kvartersstruktur utformas som ger goda förutsättningar att etablera ett nytt sjukhus, integrerat med såväl KI som staden.
- ? Längs Solnavägen anläggs *Karolinska plan* som blir en tydlig entréplats till KI och Karolinska universitetssjukhuset samt utgör en stark länk mellan Stockholm och Solna.
- ? Gatu- och kvartersstrukturen ska ge förutsättningar för stadsrum med för innerstaden karaktäristiska urbana kvaliteter.
- ? En kvartersstruktur skapas som ger förutsättningar för en blandning av bostäder, kultur och verksamheter, biomedicinsk och bioteknisk utveckling.
- ? Inom KS-området ska den aktuella kvartersstrukturen integrera den befintliga institutionsbebyggelsen, som delvis bevaras.
- ? Dalagatan och Hälsingegatan förlängs över väg- och järnvägstunnlarna och skapar samband med KS-området.
- ? Från pendeltågsstationens uppgång vid Vanadisplan skapar den förlängda gatan norrut en tydlig koppling med den nya stadsdelen.
- ? Norra Stationsgatan ska vara öst-västlig förbindelse mellan Norrtull/Sankt Eriksgatan och Solnavägen/Torsgatan. Dess roll som stadsrum är beroende av bebyggelsestrukturen som helhet.

Gatu- och kvartersstruktur

Det hittillsvarande arbetet har resulterat i två illustrationer av gatu- och kvartersstrukturer, som redovisar olika principer för förlängning av innerstadens gatusystem och tillgodoser utgångspunkterna för stadsstrukturen. De skilda gatumönstren illustrerar viktiga kommunikationssamband, för såväl bil- som gångtrafik. En diskussion om planmönstrets konsekvenser beträffande befintlig bebyggelse, etapputbyggnad, trafik och inte minst de arkitektoniska kvaliteterna ska leda vidare till ett slutgiltigt ställningstagande.

Det beslut om stadsstruktur som blir aktuellt efter samrådet behöver inte vara ett ställningstagande mellan de två illustrationerna som redovisas nedan. Ett nytt stadsplanemönster som ytterligare stödjer en gränsöverskridande stadsdel med stark urban prägel kan komma att utvecklas. För Karolinska sjukhusområdet behövs fördjupade studier av användningssätt, bevarande- och stadsbilsfrågor samt avvägningar mellan olika intressen.

Illustration
”Lindhagen”
Sthlm skk,
Aleksander Wolodarski,
i samråd med Solna stadsarkite

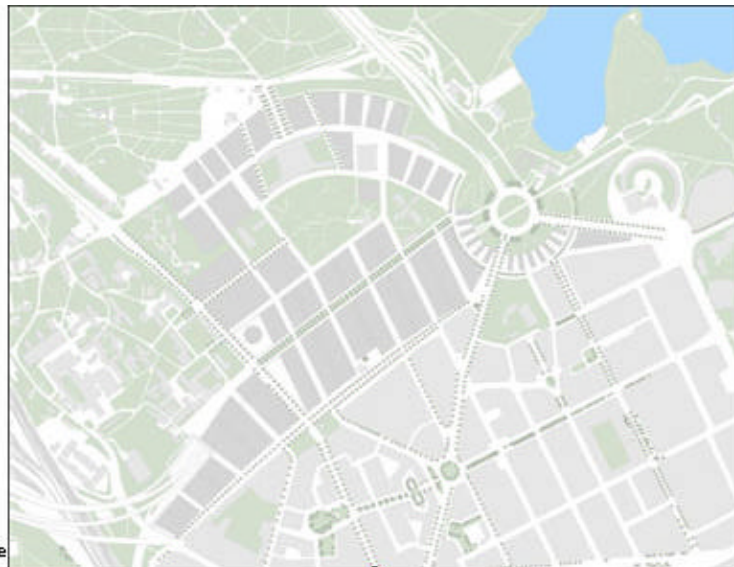


Illustration
”Hallmaran”
Sthlm skk,
Aleksander
Wolodarski,
i samråd med Solna
stadsarkitektkontor

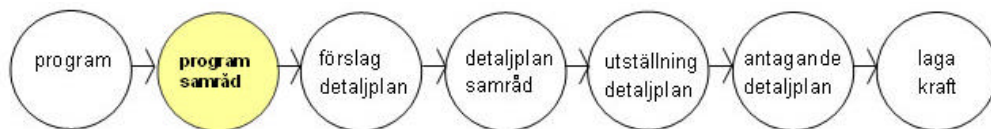


DEN KOMMUNALA PLANPROCESSEN

Gemensamt programsamråd

Stockholms stad och Solna stad genomför gemensamt detta programsamråd, som avses äga rum under våren 2005. Ett beslut om programmet som underlag för fortsatt detaljplanering, bedöms kunna tas i Stockholms stadsbyggnadsnämnd och Solnas byggnadsnämnd under 2005.

Arbetet med att ta fram en detaljplan sker normalt med ett planförfarande som innehåller följande skeden: programsamråd, detaljplanesamråd, utställning samt antagande av planen. Syftet med programskedet är att redovisa kommunens avsikter med området, att förbättra underlaget för kommande detaljplanearbete samt att ge sakägare och andra berörda möjlighet till insyn och påverkan i planeringens tidiga skede.



Planprocessen

De synpunkter som framförts under programsamrådet kommer, tillsammans med de olika parternas överväganden och förslag till eventuella revideringar av programförutsättningarna, att redovisas i en samrådsredogörelse.

Fortsatt planering

Beslutet om programförutsättningarna kommer att utgöra grunden för fortsatt planering av olika delområden i Solna och i Stockholm. Att överdäcka Norra Stationsområdet och att bebygga den nya stadsdelen är en process som sträcker sig 10-15 år framåt i tiden. Det är viktigt att genomförandet inte försvåras av att stadsdelen ligger i två kommuner.

Första etappen som blir aktuell för detaljplanering väntas i både Solna och Stockholm bli området kring Uppsalavägen – Norrtullsplatsen, inför byggandet av Norra Länken samt i Solna planeringen av det nya universitetssjukhuset. Inom Stockholm kan området utmed Norra Stationsgatan bebyggas relativt tidigt.

MILJÖKONSEKVENSER

Miljövinster

Den föreslagna exploateringen vid Norra Stationsområdet innebär stora miljövinster i jämförelse med dagens situation. En överdäckning av E4/E20 samt Värtabanan läker det stora såret i stadslandskapet och leder till förbättrade samband mellan Vasastan och KI-, och KS-området. I och med detta kan även kontakten mellan Solna centrum och Stockholms innerstad stärkas, liksom förbindelsen mellan innerstaden och Hagaparken. Projektet medför också minskade bullernivåer då genomfartstrafiken förläggs i tunnel.

Betydande miljöpåverkan

Projektet medför betydande miljöpåverkan på omgivningen. Med hänsyn till programmets översiktliga karaktär, redovisas en övergripande miljöbedömning som ger grund för ett koordinerat samråd enligt Plan- och bygglagen och Miljöbalken. Ett tidigt samråd om miljöbedömningen har inför detta programsamråd hållits med Länsstyrelsen.

Programmet kommer att följas upp av detaljplaner med tillhörande miljökonsekvensbeskrivningar, MKB, som belyser de miljöfrågor som speciellt är kopplade till exempelvis det nya universitetssjukhuset eller tunnlarna för väg och järnväg. Fortsatt arbete med arbetsplaner för E4/E20 och järnvägsplan för järnvägsspåren med tillhörande MKB, får också utvisa vilka åtgärder som måste vidtas.

Väsentliga miljöfrågor

De väsentligaste miljöfrågorna är buller samt säkerhetsrisker till följd av transporter av farligt gods och helikopter verksamhet. Även luftföroreningssituationen, grund- och dagvattenfrågor samt risk för påverkan av markföroreningar utgör viktiga miljöfrågor att beakta i kommande planering. Projektet påverkar även kulturhistorisk bebyggelse, grönstrukturen samt Nationalstadsparken då den s.k. bensinstationstomten och del av den nya Norrtullsplatsen ligger inom Nationalstadsparken. I övrigt gränsar programområdet mot Nationalstadsparken och är väl synligt från området kring Brunnsviken.