

Från ingenmansland till innerstad –
omvandling av Norra stationsområdet
i Stockholm

Erik Isacson
Programmet för fysisk planering



Erik Isacsson
Från ingenmansland till innerstad - omvandling av Norra
stationsområdet i Stockholm

Examensarbete 20 poäng
Programmet för fysisk planering, Blekinge Tekniska Högskola
Handledare Gösta Blücher, examinator Eva Öresjö

Tack till Sundell Arkitekter, Stockholm

Stockholm 2004-01-28

Innehåll

Sammanfattning	6	Tillgänglighet	34
Bakgrund	7	<i>Tunnelbanans förlängning</i>	34
Problemformulering och avgränsning	8	<i>Biltrafik</i>	34
Syfte	8	Hållbarhet och trygghet	38
Metod och upplägg	9	Del tre: Analys – Genius Loci	40
Planområdet	9	Place?	41
Del ett: Stockholm blir stor stad	12	Natural place	41
Åren innan 1900	13	Man made place	42
Åren efter 1900	19	Place	46
Del två: Förutsättningar för utvecklingen av Norra station	28	Place today	46
Begränsningar/barriärer	29	Del fyra: Genius loci Norra station	51
<i>Norra länken</i>	29	Image	49
<i>Buller och luftföroreningar</i>	31	Space	49
<i>Järnvägen</i>	31	Character	50
<i>Markföroreningar</i>	31	Genius loci – från ingenmansland till innerstad	51
<i>Kopplingen till omvärlden</i>	31	Del fem: Förslag	52
Markanvändning	32	Storgårdskvarteret	55
Integration av verksamheter och bostäder	33	Byggnader	57
<i>Tredimensionella detaljplaner</i>	33	Grönområden	58
<i>Tredimensionell fastighetsbildning</i>	33	Trafik och parkering	59
Grönstruktur	34	Kommentarer och slutsatser	61
		Källförteckning	62

Sammanfattning

Examensarbetet är ett planeringsprojekt i direkt anslutning till Stockholms innerstad. Planområdet är ett avvecklade stations- och spårområde, där framför allt gods har hanterats under det senaste seklet. Den ursprungliga användningen av området har successivt avvecklats, och ersatts av andra verksamheter i de gamla magasinsbyggnaderna i området. Spårområdena har omvandlats till parkerings- och uppställningsplatser.

Sedan SJ lämnade området har planer tagits fram för en förnyelse av området. Det har funnits många idéer om hur det gamla spårområdet ska användas, allt från park till bioteknikcenter. Stockholms stad har dock ett skriande behov av bostäder, i januari 2004 stod enligt www.bostad.stockholm.se nästan 95000 personer i kö för att få en bostad i Stockholm.

Del ett i arbetet består i en beskrivning hur Stockholm har vuxit genom århundradena, med fokus på de senaste 50 åren, och de stadsbyggnadsideologier som har legat till grund för stadens utveckling. Beskrivningarna koncentreras på hur tillägg till innerstaden har gjorts, och på stadsförnyelse.

Del två innehåller mer detaljerade beskrivningar om hur området kring Norra station kommer att förändras de närmsta åren i enlighet med redan fattade beslut, och en rad andra förändringar som måste genomföras för att området ska få goda förutsättningar att bli ett trevligt område att bo och vistas i. Dessa kommande förändringar som blir förutsättningar för utbyggandet av Norra stationsområdet består till största delen av ett stort infrastrukturprojekt, nämligen att förlägga E4:an i tunnel under området.

I del tre analyseras området utifrån en stadsanalysmodell skapad av Christian Norberg-Schulz, kallad Genius loci. Kapitlet inleds med en beskrivning av analysmodellen, dess olika beståndsdelar och moment.

Del fyra innehåller förslaget. I denna del presenteras planen för hur ett nytt Norra station kan gestaltas för att bli ett attraktivt tillägg till Stockholms innerstad.

Förslaget baseras på en stadsbyggnadstypologi kallad storgårdskvarteret. Denna kvartersform har en del speciella fördelar gentemot det konventionella innerstadskvarteret med gårdsbebyggelse, en fördel är att gården kan helt och hållet användas som trädgård eller park. Det slutna, stora kvarteret med sitt grönskande gårdsrum bildar också en avskärmning mot trafiken på de omkringliggande gatorna. Byggnaderna som omsluter gården är relativt smala för att lägenheterna ska kunna göras genomgående, och på så sätt få största möjliga del i den tillgång som gården är.

Bakgrund

Stockholm expanderar. "Stockholm 2030", en utredning från SBK Stockholm som tar sin utgångspunkt i översiktsplanen ÖP 99, anger att Stockholm år 2030 kan husera 900 000 personer, d.v.s. en ökning med 150 000 personer på 30 år. Samtidigt måste det, enligt utredningen "Stockholm 2030", finnas en beredskap för upp till 2,4 miljoner invånare i Stockholmsregionen år 2030.

Var ska alla de människorna bo och arbeta? Redan idag är det stor brist på bostäder i hela Stockholmsregionen. En stor del av arbetsplatserna i Stockholm finns i innerstaden, samtidigt som många människor vill bo där, med närhet till butiker, restauranger, kultur mm. Folk söker mångfald och utbud – detta finns i innerstaden.

I ÖP 99 anges att nybyggnation ska ske på redan exploaterad mark, såsom övergivna hamn- och fabriksområden. I ÖP anges även att "staden ska byggas inåt", alltså förtäta innerstaden och närförorter istället för att exploatera jungfrulig mark i stadens ytterområden.

Exempel på förtättnings- och återanvändning av redan exploaterad mark i Stockholm är t.ex. Hammarby Sjöstad och Södra Stationsområdet. Förslag för liknande projekt finns för Värthamnen och nordvästra Kungsholmen.

Stockholms norra station var när den anlades norra stambanans södra ändstation. Västra stambanans norra ändstation, anlades vid Tanto på Södermalm (numera Stockholm södra). Detta var Stockholms huvudstation. Dock var det opraktiskt att de norra och västra stambanorna inte hade någon förbindelse, det skulle medföra att huvudstaden skulle få två huvudstationer,

Stockholm och Stockholm norra. Därför beslutades 1862 att en sammanbindningsbana skulle byggas för att länka de båda stambanorna med varandra och för att få möjligheten att bygga en ny mer centralt belägen station i Stockholm.

Denna byggnation av dubbelspår genom och under Stockholm, den s.k. sammanbindningsbanan, var ett av dåtidens största och mest komplicerade infrastrukturprojekt med ett flertal nya broar, viadukter, storskaliga sprängningar och utfyllnader. 1871 kunde så banan öppnas för allmän trafik och Stockholms nya centralstation invigas. Efter det tappade norra station sin betydelse för persontrafik, men godshanteringen fortsatte till slutet av 1980-talet, då SJ lade ner verksamheten vid norra station. Fortfarande går dock enstaka godståg till framför allt Värthamnen via norra station.

Området kring Norra Station utnyttjas idag av olika företag, både detaljhandel och kontorsverksamhet. Detta är dock bara en liten del av områdets ostligaste hörn, resterna av det gamla spårområdet används som parkering, uppställning och upplag. Sammanlagt finns i området kring Norrtull ungefär 150 företag med ca 2500 anställda. Största branscher är IT, partihandel och konsultverksamhet. Bland större företag kan nämnas OK-Q8, Fujifilm, Apollo och DHL.

Området närmast Norrtull är skräpigt och igenvuxet. Dock har området stora möjligheter att bli ett attraktivt område att bo, arbeta och vistas i. Närhet till grönområden: Haga och Karlberg, och vatten: Brunnsviken och Karlbergssjön. Norra Stationsområdet har möjligheten att binda samman dessa grönområden och forma ett sammanhängande stråk.

Kommunikationerna med omvärlden är goda, åtminstone med bil och buss. Spårbunden trafik finns lite längre bort, tunnelbana vid Odenplan eller S:t Eriksplan, pendeltåg vid Karlbergs station. Tillgängligheten med tunnelbana kan komma att bli mycket bättre, då det finns förslag på att grena av tunnelbanan från Odenplan för att få en tunnelbanesträckning mot Solna och Karolinska. Om detta förslag skulle bli verklighet kommer förmodligen en station att läggas i Norra stationsområdet/Norr-tull.

Närheten till utbildningsinstitutioner av olika slag skulle också kunna sätta sin prägel på det nya Norra stationsområdet. Högre utbildningar inom alla tänkbara ämnesområden finns på gångavstånd. Karolinska Institutet ligger på andra sidan Norra länken/E4, med alla sina utbildningar inom medicin, mm. Universitetet har sina utbildningar i sociologi vid Sveaplan, KTH finns ytterligare en bit österut. Inom en kilometers radie från området finns även Handelshögskolan och Militärhögskolan vid Karlberg. En bit längre bort (ca tre km, fortfarande på cykelavstånd) finns Idrottshögskolan och Konstfack.

Norra stationsområdet finns med i översiktsplanen som stadsutvecklingsområde. Utredningsarbete för området pågår på Stockholms Stadsbyggnadskontor, skisser finns presenterade som visar en blandad bebyggelse med kvartersstruktur.

Problemformulering och avgränsning

Att förändra Norra station från ett spår- och trafikområde till ett attraktivt bostads- och arbetsområde medför problem. Trots dessa problem har området en stor potential att bli ett attraktivt område i framtiden. Examensarbetets problemformulering är:

- Innerstadens utveckling. Hur kan en ny del av innerstaden gestaltas med grund i en stadsanalysteori?
- Hur har tillägg till innerstaden gjorts tidigare? Kan man se trender och gemensamma nämnare som man kan använda sig av?
- Områdets gestaltning. Hur ska området gestaltas för att vara ett attraktivt område att bo, arbeta och vistas i?

Planeringsproblemen kan delas in i följande:

- Barriärer. Området isoleras effektivt mot norr av E4:an. Kan barriären göras mindre påtaglig, och kan kommunikationen norrut förbättras?
- Buller. Trafiken kring området skapar en mängd buller. Finns det åtgärder att vidta för att minimera bullret i området?
- Tillgänglighet. Området är lätt att ta sig till om man kör bil, däremot är det sämre närhet för kollektivtrafikresenärer. Vad finns det för möjligheter att förbättra tillgängligheten?

Dessa problem är de problem som kommer att beröras främst i examensarbetet, dock finns det en mängd andra problem i ett område som detta, t.ex. mark- och luftföroreningar, m.m., som inte kommer att beröras mer än ytligt.

Syfte

Syftet med examensarbetet är att belysa planeringsproblematiken kring Norra stations förändring från godsbangård till en attraktiv del av innerstaden med fokus på:

- utvecklingen av innerstaden ur ett historiskt perspektiv,
- hur en stadsanalysteori kan användas för att lösa problem,
- den fysiska gestaltningen i detta nya område.

Metod och upplägg

- Arbetet börjar med litteraturstudier rörande området, de historiska förutsättningarna, för att få en grundkunskap om varför området ser ut som det gör idag.
- Områdets problem (ex. barriärer, buller) och sätt att bemöta problemen listas och utreds.
- Studierna fortsätter med inläsning på liknande områden i Stockholm för att få en uppfattning om problematiken i projekt som detta.
- Exempel letas upp på hur tillägg till innerstaden har gjorts historiskt.
- Området analyseras utifrån en teori i stadsanalys.
- Planförslag för området.
- Slutsatser.

Planområdet

Planområdet omfattar hela det gamla stationsområdet kring Norra station, inklusive rangerbangård och magasinsbyggnader. Området sträcker sig från Norrtull i nordost, till Karlberg i sydväst. I nordväst avgränsas området av E4 (Norra länken), och gränsen mot sydost går vid Norra stationsgatan.

- Stationen
Godshanteringen vid Norra station har pågått sedan bygget av Värtabanan. Värtabanan byggdes för att knyta samman Värthamnen och Frihamnen med stambanan.

Godshanteringen vid Norra station har numera upphört.

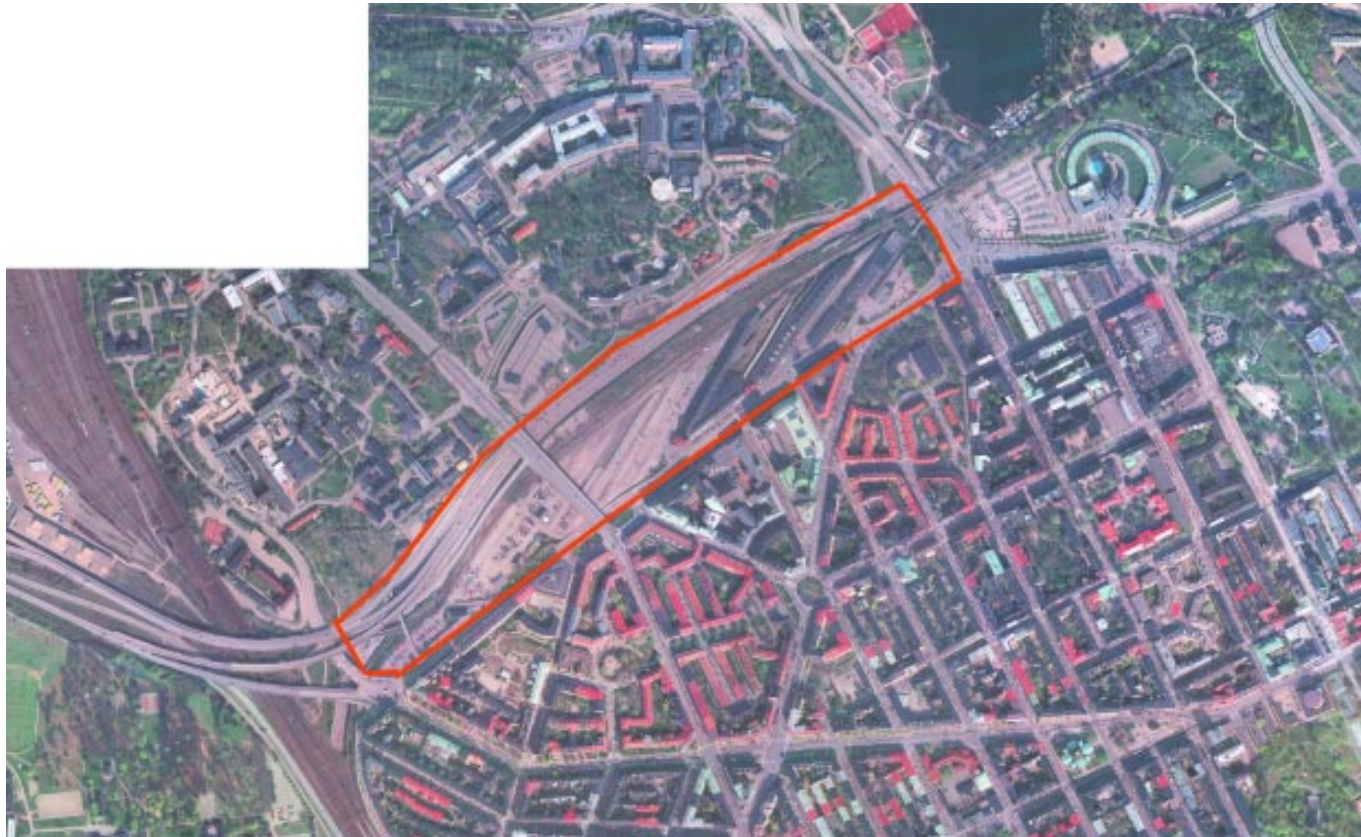
Idag finns det inte mycket kvar som minner om järnvägens en gång stora inflytande på området. SJ:s gamla magasinsbyggnader hyser idag en mängd företag, de flesta helt utan anknäring till SJ och järnvägen. De mest påtagliga företagen i området idag är nog Systembolaget och Prisextra, med sin lågpris-/storköpsbutik. När Prisextra etablerade sig i byggnaden, drogs en stor mängd kunder (främst bilburna) till området. Dessa kunder gav ett tillräckligt underlag för att kunna öppna en hel mängd med butiker, bl.a. lunchrestauranger, sportaffärer och även Systembolaget. Detta har gjort att Norra station idag är ett komplett köpcentra, med allt som behövs i butiksväg för till exempel helginköpen.

De flesta som handlar på Norra station bor förstås i innerstan, men en förvånande stor del av kunderna bor en bra bit utanför stan, t.ex. på Lidingö. Att butikerna vid Norra station drar så mycket kunder utifrån beror förmodligen på att Prisextra är en av få fullsortimentsbutiker med låga priser som ligger i anslutning till innerstan. Inne i stan är butikerna mindre, butikshyror är högre och sortimentet mindre.

Norra station är mycket praktiskt att handla på för folk som jobbar i innerstan, men bor en bit utanför. Man kan åka förbi på vägen från jobbet, och därmed slippa en resa. Att så många gör på detta sätt, beror förstås på att Norra station är så lättillgängligt för folk med bil. Man tar sig mycket enkelt vidare från Norra station, både norr- och söderut på E4, mot Valhallavägen och Lidingö, och dessutom ligger ju innerstan på ett stenkasts avstånd.



Planområdets och andra viktiga platsers lägen i Stockholm



Planområdets avgränsning