



Detaljplan för **ALBANO**

Miljökonsekvensbeskrivning för samråd

Juni 2011

DP 2008-21530-54

Medverkande

I denna miljökonsekvensbeskrivning (MKB) dokumenteras resultatet av den miljöbedömning som genomförts inom ramen för arbetet med ny detaljplan för Albano. Miljökonsekvensbeskrivningen utgör en del av underlaget för samråd om detaljplanen. Uppdragsgivare för MKB-arbetet är Akademiska Hus Stockholm AB. Ansvarig för detaljplanen är Stockholms stads stadsbyggnadskontor.

Miljökonsekvensbeskrivningen har tagits fram av Tyréns AB med Elin Forsberg som uppdrags- och MKB-ansvarig. Carina Öberg (Tyréns) har ansvarat för kultur- miljö- och landskapsfrågor med stöd av Hanna Gårdstedt (Tyréns) och Catarina Holdar (Tengbom), vilka ansvarade för dessa frågor i programskedet. Sonia Wal-
lentinus (Conec) har ansvarat för naturmiljöfrågor. I MKB-arbetet har även följande utredare från Tyréns deltagit: Maria Broberg, Susanna Bruzell (klimatanpassning och dagvatten), Johan Ekvall (dagvatten), Sofia Kämpe och Anna Fröberg Flerlage (markföroreningar) samt Åsa Norman (buller). I programskedet deltog även Åsa Wisén. Sonia Ekström har ansvarat för layouten och granskning har utförts av Åsa Norman.

Intern sökväg: J:_Uppdrag\228512\Teknik\DB\InDesign\Pdf\Albano_MKB_110607.pdf

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING.....	4	4 PLANFÖRSLAG.....	17	6 AVSTÄMNING MOT MILJÖMÅL.....	69
1.1 Bakgrund	6	4.1 Markanvändning och gestaltning	17	6.1 Nationella miljö kvalitetsmål.....	69
1.2 Syfte med miljöbedömningen	6	4.2 Universitetens behov	19	6.2 Stockholms stads miljömål	71
1.3 Genomförandet av miljöbedömningen	7	4.3 Trafik	20	7 SAMLAD BEDÖMNING.....	74
2 AVGRÄNSNING OCH ALTERNATIV.....	8	5 KONSEKVENSER.....	22	7.1 Påverkan på riksintressen	75
2.1 Avgränsning av alternativ	8	5.1 Stads- och landskapsbild	22	8 FORTSATT ARBETE.....	76
2.2 Utformningsalternativ	8	5.2 Kulturmiljö	30	8.1 Planeringsprocessen	76
2.3 Nollalternativ	8	5.5 Markföreningar	53	8.2 Förslag till åtgärder och fortsatta utredningar.....	76
2.4 Avgränsning av miljöaspekter	10	5.6 Brunnsviken och dagvatten.....	56	8.3 Förslag till uppföljning.....	76
2.5 Geografisk avgränsning	10	5.7 Risk och säkerhet.....	59	REFERENSER OCH UNDERLAGSMATERIAL.....	77
2.6 Tidsmässig avgränsning	10	5.8 Magnetfält.....	60	ORD- OCH BEGREPPSFÖRKLARINGAR.....	80
3 FÖRUTSÄTTNINGAR.....	11	5.9 Luftkvalitet	61	BILAGA 1.	
3.1 Översiktlig beskrivning av planområdet	11	5.10 Buller och vibrationer.....	62	Buller, vibrationer och stömljud – bakgrundsfakta och riktvärden	82
3.2 Riksintressen	12	5.11 Klimat och hushållning med naturresurser	65		
3.3 Nationalstadsparken	13	5.12 Klimatanpassning.....	66		
3.4 Översiktsplan för Stockholm	14	5.13 Byggskedets konsekvenser.....	67		
3.5 Tidigare program och detaljplaner	15				
3.6 Trafik	16				

SAMMANFATTNING

Stockholms stad har upprättat ett förslag till detaljplan för att utveckla området Albano, som ligger strax norr om Roslagstull och Stockholms innerstad. Inriktningen är att bebygga området med universitetsbyggnader samt student- och gästforskarbostäder. Detta dokument är en miljökonsekvensbeskrivning (MKB), som sammanfattar resultatet av den miljöbedömning som genomförts.

Miljökonsekvensbeskrivningen utgör, tillsammans med övriga planhandlingar, underlag för det samråd som genomförs i juni 2011. I dokumentet redovisas miljömässiga förutsättningar, miljökonsekvenser samt förslag till åtgärder och fortsatt arbete. Fokus ligger på planförslagets konsekvenser för landskapet och dess värdefulla natur- och kulturmiljöer, både inom och kring Albano. I dokumentet behandlas även rekreation och friluftsliv, markföreningar och dagvatten, risk- och säkerhetsfrågor, magnetfält, luftkvalitet, buller och vibrationer, klimat och hushållning, klimatanpassning samt miljökonsekvenser under byggskedet.

Albano är en del av Nationalstadsparken, som till följd av sina unika natur- och kulturvärden är av riksintresse och dessutom omfattas av ett särskilt skydd enligt miljöbalken. Enligt Stockholms stads fördjupade översiktsplan för Nationalstadsparken ingår Albano i en del av Nationalstadsparken som betecknas som mer bebyggd och anlagd. Detta innebär att området ”kan förändras och kompletteras med ny bebyggelse och anläggningar under förutsättning att detta inte medför skada på det historiska landskapets natur- och kulturvärden”.

Albano är relativt avskärmat från övriga delar av Nationalstadsparken, till följd av de kraftiga barriärer i form av Roslagsvägen och Roslagsbanan som kringgärdar området. Södra Albano utgörs till största delen av före detta industrimark, där nästan all bebyggelse är riven. Området genomkorsas av industrispåret Värtabanen och används idag endast i begränsad omfattning, bland annat för etableringar för bygget av Norra länken.

Att utveckla Albano som en del i Vetenskapsstaden har stöd i Stockholm stads fördjupade översiktsplan för Nationalstadsparken. Ambitionen är att utbyggnaden av Albano ska kunna ske samtidigt som Nationalstadsparkens värden värnas och då så är möjligt förstärks. Planförslaget berör en begränsad del av Nationalstadsparken och bedöms inte medföra betydande negativa konsekvenser för det historiska landskapets natur- och kulturvärden sett till parken som helhet. Planförslaget medför dock såväl positiva som negativa konsekvenser för enskilda element och värden som ingår i Nationalstadsparken.

Planförslaget bedöms medföra negativa konsekvenser för vissa siktstråk som är värdefulla ur kulturmiljö- och landskapsbildssynpunkt. Byggnaders placering och höjder har anpassats för att mildra de negativa konsekvenserna, men fortfarande är bedömningen att det uppstår negativa konsekvenser för utblickarna från Bellevue, pelousen och Kungliga begravningsplatsen i Hagaparken, samt från Roslagsvägen. Bellevue och Hagaparken är delar i Gustav III:s engelska park vid Brunnsviken, som är en av världens bäst bevarade engelska parker. Roslagsvägen fick sin nuvarande dragning redan år 1702 och Albanoberget (där Roslagstulls sjukhus ligger) har sedan dess markerat entrén till sta-

den. Hur stora konsekvenserna för de kulturhistoriskt värdefulla utblickarna blir beror i stor utsträckning på bebyggelsens detaljutformning och på hur ny eller befintlig vegetation förmår att mjuka upp det visuella intrycket.

Främst är det den föreslagna bebyggelsen i södra Albano som påverkar utblickarna från Hagaparken och Bellevue. De ekar som föreslås planteras utmed Roslagsvägen gör att konsekvenserna för utblickarna från Bellevue och Kungliga begravningsplatsen blir mindre än vad de annars skulle ha blivit. Byggnadshöjder i norra Albano samt utmed Roslagsvägen och Björnnäsvägen i södra Albano har anpassats för att mildra de negativa konsekvenserna. Trots detta bedöms planförslaget medföra att kontrasten mellan stenstadens front och grönskan utmed Roslagsvägen blir mindre tydlig.

Ur kulturmiljösynpunkt medför planförslaget även positiva konsekvenser. Planförslaget ger möjlighet att tydliggöra en kulturhistoriskt viktig entré till den forna jaktparken på Norra Djurgården. Universitetslokaler i Albano stärker också den funktionella kopplingen mellan den värdefulla bebyggelsemiljön i Kräftriket och omgivande områden. De fysiska kulturmiljövärden som finns inom själva planområdet, historiska vägsträckningar och en före detta industribyggnad, bedöms inte påverkas av planförslaget.

För naturmiljövärden medför planförslaget huvudsakligen positiva konsekvenser. Inom planområdet finns ett par områden med naturmark: Albanoskogen i planområdets centrala del och ett område med ekskog i planområdets nordligaste del. De båda förbinds idag genom en trädridå utmed Roslagsbanans banvall. Ekskogen i norr berörs inte av planförslaget. Träden utmed banvallen (mestadels alm) tas ned, men ersätts med ekar

som planteras utmed Roslagsvägen. Några träd (5-7 st) behöver också tas ned i utkanten av Albanoskogen samt i södra Albano. De större ekarna (klass 3) sparas och bedöms inte påverkas. Planförslaget har också anpassats för att inte påverka spridningssambanden för eklevande insekter negativt, genom att siktlinjer mellan större träd behålls. På sikt kan de nyplanteringar av ek som föreslås stärka spridningssambanden för eklevande insekter, framförallt sambanden till Bellevue, där det idag finns mycket ung ek. Förutsatt att gestaltungsprogrammet genomförs medför planförslaget att det blir större andel grön mark, fler träd och fler ekar än idag i Albano. Gestaltungsprogrammet innehåller också förslag till dammar och grodtunnlar, som kan stärka områdets kvaliteter för groddjur och andra vattenlevande organismer.

Planförslaget innebär att Roslagsvägen motorvägsraktär mildras genom att vägen får en grön mittremsa och att träd (ekar) planteras längs vägen. I planförslaget ingår även en ny gång- och cykelbro över Roslagsvägen, parallellt med Värtabanan. Den nya bron minskar Roslagsvägens barriäreffekt.

Trädplanteringar utmed Roslagsvägen är viktiga eftersom de kan mildra de negativa konsekvenserna för kulturmiljön och landskapsbilden, samt erbjuda en ny spridningsväg, som på sikt kan stärka den gröna kopplingen från Albano och Norra Djurgården mot Kräftriket och Bellevue.

Byggnaderna planeras uppföras med så kallade gröna tak, vilket är positivt ur dagvattensynpunkt, liksom den ökade andelen grön mark och föreslagna dammar. Planförslaget bedöms därmed medföra att belastningen på Brunnsviken minskar. Vägdayvattnet från Roslagsvägen är den största källan till förorenat dagvatten

inom området och det skulle därmed vara mycket positivt om detta vatten renades.

Marken i södra Albano är förorenad till följd av tidigare verksamheter inom området. Det är viktigt att föroreningarna inte sprids till omgivningen i samband med att området bebyggs. Om förorenade massor schaktas bort och tas omhand på ett miljöriktigt sätt bedöms det medföra positiva konsekvenser.

Det är positivt att byggnaderna uppförs på mark som sedan tidigare är urbaniserad, eftersom det, under förutsättning av Nationalstadsparkens värden värnas, ger en god hushållning med marken och minskar behovet av att ta orörda områden i anspråk. En tät och blandad stad bedöms vara positiv ur ett hushållnings- och klimatperspektiv. Förutsatt att gång- och cykeltrafiken och kollektivtrafiken byggs ut i enlighet med planförslagets intentioner, väntas resor till och från Albano i första hand ske med kollektivtrafik eller gång-/cykeltrafik. Detta är positivt ur klimatsynpunkt.

Husen kommer att byggas för låg energiförbrukning och området kommer att förses med ett system för att distribuera överskottsvärme och kyla mellan fastigheterna. Man har också diskuterat att göra Albano till ett forskningslaboratorium inom hållbar stadsbyggnad, där man kan utveckla och testa olika lösningar i fullskala. Dessa idéer bör vidareutvecklas och tas tillvara.

Stora delar av planområdet är, till följd av trafiken på de vägar och spår som omgärdar och genomkorsar Albano, utsatt för bullernivåer över de riktvärden som gäller för bostäder. När Värtabanan däckas över elimineras bullret från godstrafiken på Värtabanan. Den sänkta hastigheten från 70 till 50 km/h som föreslås på Roslagsvägen kan ge en hörbar minskning av bull-

ret utmed vägen. Med föreslagna planlösningar och fasad- och fönsteråtgärder kommer avstegsfall B att klaras och därmed bedöms bostäderna få en acceptabel ljudmiljö. Universitetslokalerna bedöms kunna få en god ljudmiljö genom att tillämpa modern byggnadsteknik med bullerdämpande fönster etcetera. Stomljuddämpande åtgärder behövs för byggnader i närheten av såväl Värtabanan som tunnelbanan, vars röda linje passerar under planområdet.

Riskenivån inom planområdet är relativt hög, främst till följd av de transporter av farligt gods (främst brandfarlig vara) som sker på Roslagsvägen och Värtabanan. En fördjupad riskanalys har genomförts och en rad riskreducerande åtgärder har föreslagits. Vissa skyddsavstånd kommer att införas i planbestämmelserna. Övriga riskreducerande åtgärder ska vidtas vid detaljprojektering.

Av planbestämmelserna kommer det att framgå att magnetfältsnivåer inte får överskrida miljöförvaltningens rekommendation där människor ska vistas stadigvarande. Planförslaget bedöms därmed inte leda till att människor exponeras för hälsofarliga magnetfältsnivåer.

Albano har god luftkvalitet och planförslaget väntas inte leda till risk för att miljökvalitetsnormerna för luft överskrids i Albano.

När det gäller transporter till och från området är det ur miljösynpunkt viktigt att man i den fortsatta planeringen säkerställer att gång-, cykel- och kollektivtrafik gynnas, i enlighet med planförslagets intentioner. Möjligheterna att på sikt anlägga en ny station för kollektivtrafik utmed något av de spår som finns inom området bör utredas vidare.

1 INLEDNING

1.1 Bakgrund

Stockholmsregionens befolkning ökar, vilket innebär ett ökat behov av bostäder, arbetsplatser, service, områden för rekreation med mera. Ett av de områden som i Stockholms stads översiktsplan anges som ett strategiskt viktigt stadsutvecklingsområde är Albano, som ligger strax norr om Roslagstull, mellan Roslagsvägen och Roslagsbanan. Stora delar av området har tidigare utgjort industrimark, men idag används området endast i begränsad omfattning.

Albano ligger inom Kungliga Nationalstadsparken, som till följd av sina unika natur- och kulturvärden i sin helhet är av riksintresse och även omfattas av ett särskilt skydd enligt miljöbalken. För Nationalstadsparken har Stockholms stad tagit fram en fördjupad översiktsplan, där Albanoområdet pekas ut som ett förändringsområde för den högre utbildningen inom det område som sedan länge kallas Vetenskapsstaden.

Albano har ett strategiskt läge, centralt placerat mellan tre universitet (Kungliga tekniska högskolan, Stockholms universitet och Karolinska institutet), som alla befinner sig i dynamiska perioder, med en hög efterfrågan på lokaler inom eller i anslutning till befintliga etableringar. Albano har också ett attraktivt läge i och med närheten till innerstaden och stora rekreativsområden. För Stockholms universitet är Albano den enda möjligheten att växa och samtidigt behålla ett samlat campusområde.

Baserat på den inriktning för området som tidigare angetts i Stockholms stads översiktsplan och fördjupade översiktsplan för Nationalstadsparken, har Stockholms

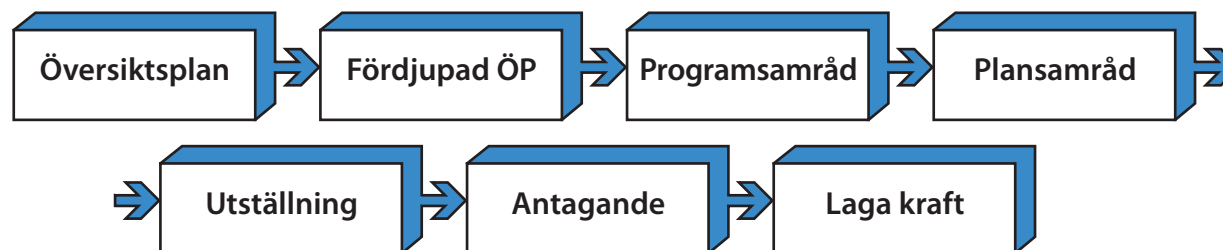
stad genomfört ett programarbete för att pröva en lämplig bebyggelsestruktur i Albano och hur utvecklingen av området kan ske samtidigt som Nationalstadsparkens värden värnas och utvecklas.

Samråd om planprogrammet genomfördes december 2010 till januari 2011. Därefter påbörjades arbetet med att upprätta en detaljplan. I maj 2011 fattade stadsbyggnadsnämnden beslut om att genomföra plansamråd i enlighet med stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande (Stockholms stad 2011). Den stegvisa planprocessen beskrivs i figur 1.1.

Planförslaget syftar till att skapa förutsättningar för ett område för högre undervisning och forskning, där ett

större inslag av student- och gästforskarbostäder ska bidra till en attraktiv undervisningsmiljö och ett rikt stadsliv. Planförslaget avser också skapa ett område med högt ställda miljöambitioner, där innovationer och funktionalitet går hand i hand med hänsyn till befintliga värden. (Stockholms stad 2011)

Planförslaget innebär att Värtabanan däckas över. Överdäckningen frigör mark och undanröjer en kraftig barriär som idag splittrar södra Albano. Den möjliggör en friare planering av området och underlättar att skapa de stråk genom området som möjliggör Albanos funktion som nav i Vetenskapsstaden och är viktiga för att ge området liv.



Figur 1.1 Planering enligt plan- och bygglagen sker stegvis.

1.2 Syfte med miljöbedömningen och MKB-dokumentet

Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöfrågorna i planeringen, vilket möjliggör en ökad miljöhänsyn och främjar en hållbar utveckling. Planen bedöms medföra betydande miljöpåverkan. Särskild vikt har lagts vid att bedöma konsekvenser för landskapet samt dess natur- och kulturmiljövärden, eftersom planområdet ligger inom Nationalstadsparken. Miljöbedömningen omfattar dock även en rad andra aspekter, se kap 2. I detta dokument sammanfattas den miljöbedömning som hittills genomförts.

Syftet med miljökonsekvensbeskrivningen (MKB:n) är att utgöra underlag för samråd och för den fortsatta planeringen av området. Syftet är också att ge beslutsfattarna tillgång till underlag som leder fram till bättre beslut ur miljösynpunkt.

Miljökonsekvensbeskrivningen redovisar områdets miljömässiga förutsättningar, planförslagets inriktning och intentioner, samt miljökonsekvenser av planförslaget. De förslag till åtgärder och fortsatt arbete som anges i miljökonsekvensbeskrivningen är att betrakta som rekommendationer.

1.3 Genomförandet av miljöbedömningen

Arbetet med planen och miljöbedömningen har skett parallellt och integrerat under flera års tid. Under denna tid har det skett ett omfattande utbyte av idéer mellan många olika aktörer, där Akademiska Hus Stockholm AB och Stockholm stads stadsbyggnadskontor har haft

nyckelroller. För miljöbedömningen ansvarade fram till och med hösten 2009 Sweco. Uppdraget övergick sedan till Tyréns, som upprättade miljökonsekvensbeskrivningen till programsamrådet 2010 och även upprättat denna MKB till plansamrådet.

Att utveckla Albano till ett nav i Vetenskapsstaden innebär en utmaning, eftersom delvis svårförenliga önskemål ska tillgodoses. Både för Stockholmsregionen och nationellt är universiteten viktiga. Utvecklingen av Albano som en del av Vetenskapsstaden har stöd i den fördjupade översiktsplanen för Nationalstadsparken. Samtidigt är det viktigt att värna och utveckla de unika natur- och kulturvärden som finns inom Nationalstadsparken. Länsstyrelsen har ett särskilt ansvar för att tillse att Nationalstadsparkens värden värnas.

För att i ett tidigt planeringsskede skapa ett gemensamt och stabilt planeringsunderlag för Albanoområdet utarbetades under programskedet ett gemensamt förhållningssätt till befintliga natur- och kulturvärden i Albano. Förhållningssättet dokumenterades i ett PM med gemensamma planeringsförutsättningar (Stockholms stad 2010a). Arbetet genomfördes i dialog mellan bland andra Stockholms stad, länsstyrelsen, Stockholms universitet, Akademiska Hus och Svenska Bostäder. Det dokumenterade förhållningssättet har använts i arbetet med miljöbedömningen.

Albano har också studerats av arkitekter och landskapsarkitekter tillsammans med forskare inom ekologi och hållbart stadsbyggande. Arbetet har genomförts på uppdrag av Akademiska Hus och dokumenterats i Q-book Albano (Akademiska Hus 2010).

Miljöbedömningen har baserats på befintlig information om området, tidigare genomförda utredningar och inventeringar samt platsbesök. Vissa kompletterande utredningar och inventeringar har gjorts. För att kunna bedöma påverkan på ekmiljöer och eksamband har en inmätning av träd (framförallt ekar) genomförts. Med hjälp av denna har en analys gjorts av planförslagets påverkan på ekmiljöer och eksamband (Conec 2011). Planförslaget har därefter anpassats så att några negativa konsekvenser för ekmiljöer och eksamband inte ska uppstå.

Påverkan på kulturmiljö samt stads- och landskapsbild har studerats genom platsbesök och med hjälp av 3D-visualiseringar. Byggnadshöjder har i viss mån justerats för att minska de negativa konsekvenserna för landskap och kulturmiljö, till exempel genom att hålla nere byggnadshöjderna i Uggleviksdalgången i södra Albano (utmed Roslagsvägen respektive Björnnäsvägen). Husen i norra Albano (utom det runda huset) har placerats längre söderut än i programskedet och dess höjder har sänkts.

I programskedet genomfördes en fördjupad riskanalys för området. Den har i planskedet kompletterats med en riskanalys rörande överdäckningen av Värtabanan (Faveo 2011) och uppdaterats (Briab 2011). En bulrutredning för planområdet har också genomförts (ÅF 2011). Tyréns har tagit fram fördjupnings-PM om dagvatten, förorenad mark och klimatanpassning.

2 AVGRÄNSNING OCH ALTERNATIV

2.1 Avgränsning av alternativ

Enligt 6 kap 12 § miljöbalken ska en miljöbedömning identifiera, beskriva och bedöma rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmens syfte och geografiska räckvidd. Med rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmens syfte och geografiska räckvidd menas olika alternativa sätt att uppnå målen med planen eller programmet. När det gäller markanvändningsplaner är uppenbara alternativ att områden som avdelats för en viss typ av verksamheter eller ändamål utnyttjas för annat ändamål, liksom att alternativa områden väljs ut för sådana verksamheter och ändamål. (prop 2003/04:116 sid 64)

Planens ändamål är att utveckla Albano till ett nav i Vetenskapsstaden. Stockholms universitet förlades till Frescati i samband med att universitet bildades år 1959, då Stockholms högskola blev det statliga Stockholms universitet. Alltsedan dess har universitet strävat efter att samla verksamheten i Frescati. Ett samlat campusområde har många fördelar, bland annat eftersom det förenklar möten mellan olika discipliner och därmed höjer kvaliteten på forskning och utbildning. Ett sammanhållet campus gör det också lättare att dela på administrativa och tekniska funktioner.

Universitetet behöver expandera och tillföras inte minst studentbostäder för att kunna bibehålla och utveckla sin konkurrenskraft. Att förlägga student- och gästforskarbostäder inom universitetsområdet bidrar också till en mer allsidig och attraktiv undervisningsmiljö och ett tryggare och mer levande område. Albano är det enda större sammanhängande område där Stockholms universitet kan

expandera. KTH ligger till största delen utanför Nationalstadsparken, men gränsar på den ena sidan till denna och på den andra sidan till innerstaden.

Albano har sedan 1880-talet använts som industriområde, och används i dagsläget i begränsad omfattning för tillfälliga verksamheter. Området utgör sålunda inte något av Nationalstadsparkens parklandskap eller naturmiljöer som enligt 4 kap 7 § miljöbalken ska bevaras. Tanken på att utveckla Albano för högre utbildning och forskning samt till forskning knuten verksamhet framhölls av lagstiftaren i samband med att Nationalstadsparken inrättades (prop 1994/95:3 s. 45). Det finns därmed inget allmänt motstående intresse till den i planförslaget föreslagna markanvändningen.

En utveckling av Albano i enlighet med planförslaget har stöd i Stockholms stads översiktsplan och i den fördjupade översiktsplanen för Nationalstadsparken. Ett utnyttjande av ett alternativt område för fullföljandet av planens ändamål, Hagastaden vid Norra station har föreslagits, skulle innebära att Hagastaden ges ett annat innehåll än i nuvarande intentioner och planer för området samt, inte minst, ett sämre och ej resurseffektivt utnyttjande av Albanoområdet.

Med hänsyn till ovanstående torde alternativa användningsområden för Albano, såsom förvandling till park eller grönområde, vara uteslutna liksom det torde vara uteslutet att förlägga den planerade bebyggelsen till någon alternativ lokalisering. I denna miljökonsekvensbeskrivning redovisas och bedöms därmed planförslaget och ett nollalternativ.

2.2 Utformningsalternativ

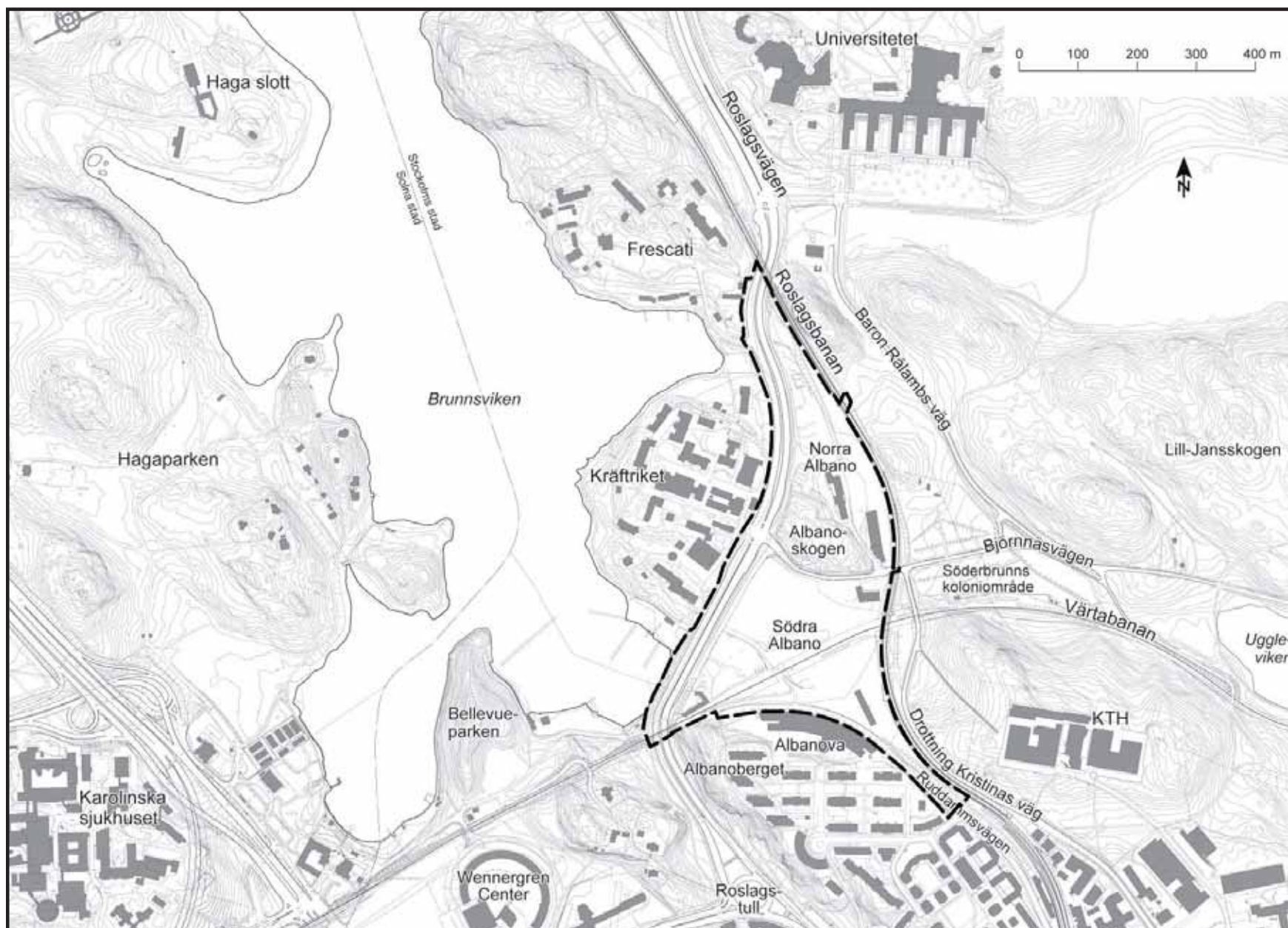
Planförslaget redovisar ett förslag till hur området kan användas och disponeras. Till planförslaget hör också ett gestaltungsprogram som redovisar gestaltungsprinciper för byggnader och utomhusmiljöer (gårds-, gatu- och parkmiljöer etcetera) i området. Förslaget kan komma att förändras efter samråd och i det fortsatta planarbetet.

Tidigare förslag till utformning av området redovisades kortfattat i den MKB som utgjorde underlag för programsamråd.

2.3 Nollalternativ

Nollalternativet beskriver en rimlig framtida situation i området, om det inte utvecklas i enlighet med planförslaget. I denna MKB används år 2030 som målar vid beskrivningen och jämförelsen av nollalternativet och planförslaget.

Vid beskrivningen av ett nollalternativ och dess konsekvenser utgår man från en framskrivning av dagens situation och det man i övrigt känner till om områdets utveckling. För det aktuella planområdet i Albano finns antagna detaljplaner (se 3.5), men i dagsläget finns det bara intresse av att genomföra detaljplanen för Norra länken och det underjordiska teknik- och servicehus i planområdets sydvästra del som ska användas vid driften av Norra länken (Dp Teknikhuset). För övriga detaljplaner och byggrätter finns inte längre någon intressent som har för avsikt att utveckla området i enlighet med planerna.



Figur 2.1 Planområdet med omgivning.

Nollalternativet innebär därmed:

- Att detaljplanen för Teknikhuset genomförs och eventuellt utökas. (Trafikverket önskar utöka utbyggnaden om detaljplanen inte genomförs.)
- Att Norra länken öppnar för trafik, vilket innebär att Roslagsvägen kommer att övergå till att bli en kommunal väg och avlastas från tung trafik. Även den totala trafikmängden på Roslagsvägen väntas minska när Norra länken öppnar, men trafikprognoserna är osäkra. Någon förändring av Roslagsvägens utformning är inte beslutad och motorvägs-karaktären väntas därmed bestå i nollalternativet.
- Att Värtabanan kvarstår som idag.
- Att resterande delar av planområdet kvarstår i stort sett som idag. Norra länkens arbetsområden avvecklas, men det bedöms som troligt att delar av området upplåts för andra tillfälliga verksamheter, i väntan på beslut om vad som långsiktigt ska ske med området. Skötseln av området antas fortsätta som idag, vilket bland annat innebär att den pågående igenväxningen av Albanoskogen antas fortsätta.

2.4 Avgränsning av miljöaspekter

En miljöbedömning bör fokusera på de miljöfrågor som är centrala med anledning av områdets eller planens karaktär, det vill säga miljöaspekter för vilka planen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. De miljöaspekter som tillmätts störst betydelse är planförslagens inverkan på natur- och kulturmiljövärden. Dessa frågor har lyfts fram både av länsstyrelsen och av frivilligorganisationer. Det är också dessa frågor som är anledningen till att stadsbyggnadskontoret, tillsammans med länsstyrelsen, bedömt att en utveckling

av Albano kan antas medföra betydande miljöpåverkan (Stockholms stad 2010b).

Miljöförvaltningen har framfört att ”miljöaspekter avseende naturmiljöer, buller och markföroreningar utgör väsentliga miljöfrågor att belysa i miljökonsekvensbeskrivningen och beakta i detaljplaneringen” (Stockholms stad 2010b). Buller och markföroreningar behandlas i denna MKB, liksom dagvatten, landskaps- och stadsbild, risk- och säkerhetsfrågor, magnetfält, vibrationer, luftkvalitet, klimat- och hushållningsfrågor, klimatanpassning samt byggskedets miljökonsekvenser.

I miljökonsekvensbeskrivningen görs ingen bedömning av hur konsekvenserna förhåller sig till miljöbalkens begrepp skada och påtaglig skada.

2.5 Geografisk avgränsning

Avgränsningen av planområdet framgår av figur 2.1. Den geografiska avgränsningen av miljökonsekvensbedömningen inkluderar utöver planområdet även det område där miljöförhållandena kan påverkas betydligt till följd av planen. Påverkansområdet är olika stort för olika miljöaspekter. Påverkan på kulturmiljö- och landskapsvärden har studerats bland annat från Hagaparken, Bellevue och Söderbrunn. Påverkan på Stockholms stadssiluett har även analyserats från Söders höjder och Norra Djurgården. I MKB:n beskrivs även påverkan på ekologiska spridningssamband inom Nationalstadsparken.

I figur 4.3.1 redovisas en del nya gång- och cykelstråk som är viktiga för att förbättra de lokala och regionala gång- och cykelförbindelserna, norrut mot universitetet och västerut mot Bellevue. De delar av de föreslagna gång- och cykelvägarna som ligger utanför planom-

rådet har inte hanterats inom ramen för denna miljöbedömning.

2.6 Tidsmässig avgränsning

Albano kan komma att bebyggas i etapper, där man sannolikt bebygger den södra delen av området först. Miljökonsekvensbeskrivningen beskriver miljökonsekvenserna av en fullständig utbyggnad av området enligt planförslagens intentioner. Bedömningen av miljökonsekvenser av planförslaget och nollalternativet avser år 2030.

3 FÖRUTSÄTTNINGAR

3.1 Översiktlig beskrivning av planområdet

Planområdet omfattar ett omkring 17 hektar stort område, beläget norr om Stockholms innerstad och Roslagstull. Området avgränsas i väster av Brunnsviken och Kräftriket (före detta Veterinärhögskolan), i öster av Roslagsbanan och i söder av Albanoberget och Albano (Fysikcentrum) (figur 3.1 - 3.3). Strax norr om Albano ligger Stockholms universitet och Frescati. Sydost om Albano ligger KTH (Kungliga tekniska högskolan). Hela planområdet ligger inom Kungliga Nationalstadsparken, se kapitel 3.3.



Figur 3.1 Vy över Albano sett från Valhallavägen i sydost.



Figur 3.2 Vy över södra Albano sett från väster.



Figur 3.3 Vy över Albano med rutnätsstaden i bakgrunden sett norrifrån.

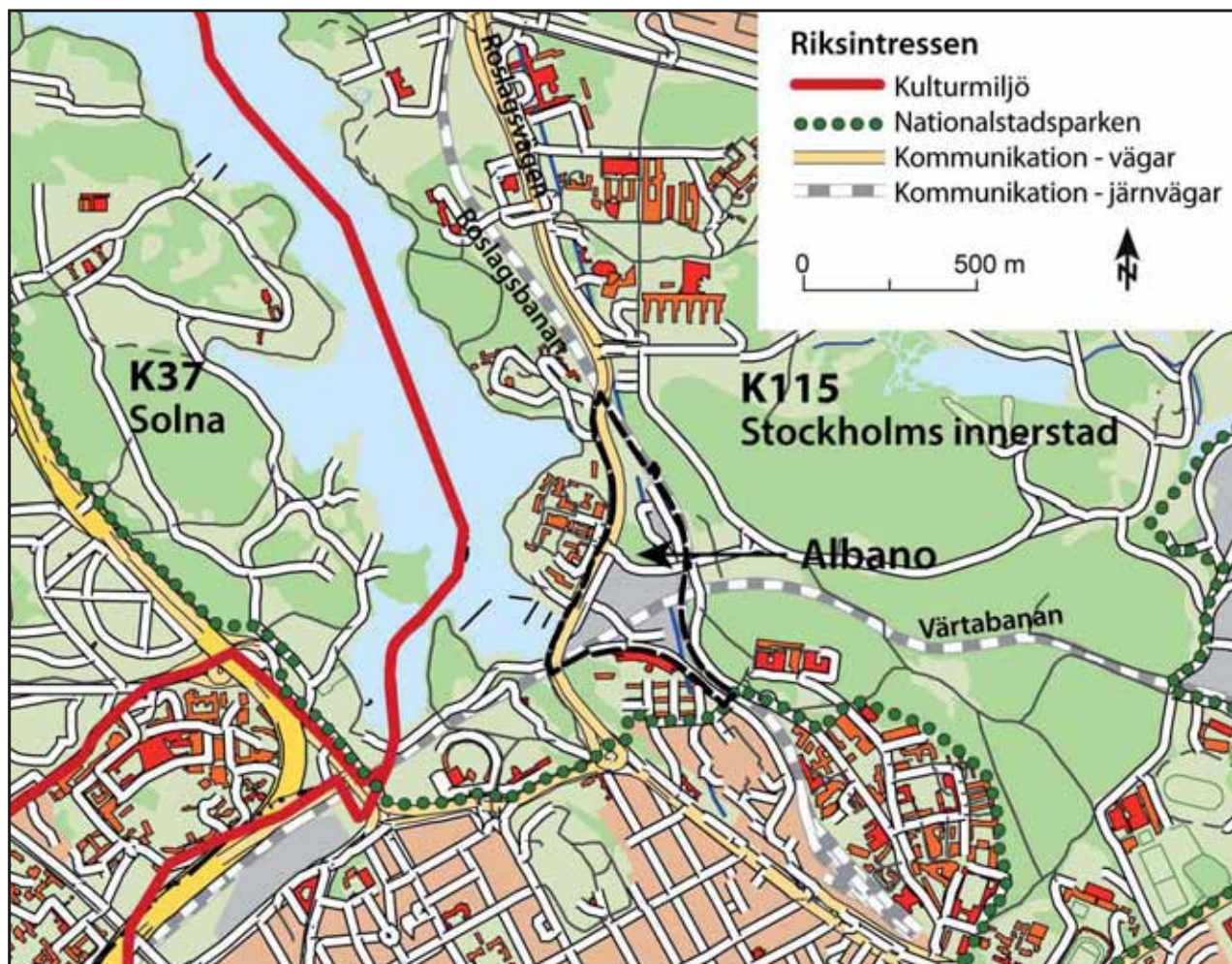
Planområdet har tidigare använts för småskalig industri med verkstäder, lager och parkeringsytor etcetera. Idag är det mesta rivet och stora delar av framför allt södra Albano utgörs av oanvänd öppen mark i form av en grusplan. I mindre delområden finns fortfarande vissa verksamheter, bland annat etableringsområden för bygget av Norra länken. Den naturmiljö som finns utgörs främst av en skogsbevuxen höjd, Albanoskogen, i planområdets mellersta del, samt ett mindre område med ädellövskog i områdets nordligaste del.

Albano är tämligen avskärmat från övriga delar av Nationalstadsparken, med Roslagsvägen, Roslagsbanan och Värtabanan som de främsta barriärerna. Värtabanan är ett industrispår som löper genom planområdets södra del, mellan stambanan vid Karlberg och Värtahamnen/Frihamnen.

3.2 Riksintressen

Inom eller i närheten av planområdet finns flera riksintressen (figur 3.4). Dessa är:

- Kungliga Nationalstadsparken. Planområdet ligger i sin helhet inom Kungliga Nationalstadsparken, som är av riksintresse. Se vidare kapitel 3.3.
- Stockholms innerstad med Djurgården (K115) är av riksintresse för kulturmiljövården.
- Solna (K37) är av riksintresse för kulturmiljövården.
- Roslagsvägen är av riksintresse för kommunikation. För delar av Roslagsvägen kan riksintresset komma att ersättas av Norra länken.
- Värtabanan är av riksintresse för kommunikation.
- Roslagsbanan är av riksintresse för kommunikation.



Figur 3.4 Riksintressen inom och i närheten av planområdet.

3.3 Nationalstadsparken

Albano ligger inom Nationalstadsparken, som är utpekad som riksintresse och dessutom har ett särskilt skydd enligt 4 kap 7 § miljöbalken:

4 kap 7 § Inom en nationalstadspark får ny bebyggelse och nya anläggningar endast komma till stånd och andra åtgärder vidtagas endast om det kan ske utan intrång i parklandskap eller naturmiljö och utan att det historiska landskapets natur- och kulturvärden i övrigt skadas.

I förarbetena till lagskyddet har det förutsatts att kommunerna i sina översiktsplaner ska redovisa vilka områden inom Nationalstadsparken som bör skyddas som parklandskap eller naturmiljö liksom de zoner som präglas av mer omfattande bebyggelse. Avsikten är att denna precisering ska ge vägledning för tillämpningen av lagskyddet. Stockholms stad har gjort en sådan precisering i den fördjupade översiktsplanen för Nationalstadsparken, som antogs av kommunfullmäktige den 20 april 2009, men som inte vunnit laga kraft. Den fördjupade översiktsplanen anger att planområdet i sin helhet är en del av ett område som betecknas som ett bebyggt och anlagt område och alltså inte parklandskap eller naturmiljö (figur 3.5).

Nationalstadsparkens särskilda värden beskrivs i Stockholms stads fördjupande översiktsplan för Nationalstadsparken enligt följande:

"Nationalstadsparken innehåller stora natur- och kulturvärden. Områdets särprägel grundas på att man här kan uppleva ett historiskt landskap där värdefulla företeelser samspelar och förstärker varandra till en unik helhet. Inom Nationalstadsparken flätas park-, natur- och bebyggelsemiljöer samman till ett



Markering mellan de delar av Nationalstadsparken som den 1 januari 1995 utgjorde parklandskap och naturmiljö respektive mer bebyggda och anlagda områden.

Figur 3.5 Gräns mellan parklandskap och naturmiljö respektive bebyggda och anlagda områden i Nationalstadsparken, Källa: Fördjupad översiktsplan för Nationalstadsparken, Stockholms stad 2009.

unik historiskt landskap av riksintresse. Området är av särskild betydelse för det nationella kulturarvet, för stockholmsregionens ekologi och för människors rekreation."

En del av Nationalstadsparken benämns Vetenskapsstaden (figur 3.6). Området fick detta namn redan på 1910-talet och kallas så även i den fördjupade översiktsplanen. Vetenskapsstaden är ett av de sex delom-

råden i parken som pekas ut som mer bebyggda och anlagda områden. Dessa områden avses enligt den fördjupade översiktsplanen *"utgöra sådana zoner inom Nationalstadsparken som kan förändras och kompletteras med ny bebyggelse och anläggningar under förutsättning att detta inte medför skada på det historiska landskapets natur- och kulturvärden. Områdesnamnen ger vägledning om markanvändningens huvudsakliga inriktning inom respektive område."*

Den fördjupade översiktsplanen anger följande vägledning för markanvändning och utveckling av Vetenskapsstaden:

- Vetenskapsstaden ingår i Nationalstadsparken som en mer bebyggd och anlagd del.
- Vetenskapsstaden vidareutvecklas, i första hand för forskning och utbildning, med bevarade natur- och kulturvärden.
- Den högre utbildning och forskning som bedrivs inom området har nationell betydelse och dess utveckling betydelse för Stockholm som kunskapsstad.
- Utbyggnadsmöjligheter finns inom Vetenskapsstaden samtidigt som landskapets karaktär, natur- och kulturvärden bevaras. Albano reserveras som ett förändringsområde med tät bebyggelse.
- Kulturhistoriskt och arkitektoniskt särskilt värdefulla byggnader och miljöer bevaras. Närmast Brunnvikens vattenspegel bevaras landskapets karaktär.
- Naturmark, vegetation och landskapsstruktur som har särskild betydelse för den ekologiska spridningsfunktionen bevaras. Möjligheten att förstärka spridningsfunktionen tas till vara.
- Stockholms universitet, KTH och Norra Station-Karolinska behöver förbindas med gång- och cykelvägar.
- Gång- och cykelförbindelserna från Vasastaden och Östermalm till Bellevue och Hagaparken bör utvecklas.
- Tillgängligheten till omgivande friområden bör förbättras genom tydliga entréer och bättre passager mellan områdena.
- Roslagsvägens barriäreffekt och bullerstörningar behöver minska. Reservat för en sk Roslagstunnel redovisas för eventuell framtida utbyggnad.



Figur 3.6 Vetenskapsstaden. Källa: Fördjupad översiktsplan för Nationalstadsparken, Stockholms stad 2009.

3.4 Översiktsplan för Stockholm

Den 15 mars 2010 antog kommunfullmäktige ”Promenadstaden - Översiktsplan för Stockholm”. Översiktsplanen har överklagats till Förvaltningsrätten och har därmed inte vunnit laga kraft (www.stockholm.se 2010-09-25). Angående utvecklingen av Albano anger översiktsplanen att den inriktning som formuleras i den fördjupade översiktsplanen för området gäller.

Utdrag ur översiktsplanen för Stockholm

Ett programarbete har inletts för att pröva en lämplig bebyggelsestruktur och hur viktiga värden kan utvecklas och beaktas. Albanos viktiga funktion som nav mellan universitetet, KTH och KI ska uppmärksammas särskilt.

• Albano utvecklas för högre utbildning och forskning inom ramen för det historiska landskapets värden

Området utvecklas för högre utbildning och forskning. För att uppnå en levande och trygg miljö behövs även inslag av student- och forskarbostäder, service med mera. En sammankoppling med gång- och cykelvägnät mellan de olika områdena inom Vetenskapsstaden är särskilt prioriterat. Det är även angeläget att skapa attraktiva entréer till omgivande rekreationsområden.

• Tillgängligheten till kollektivtrafik förbättras

På sikt kan Albano tillsammans med närliggande institutionsområden rymma verksamheter för ett mycket stort antal studenter och forskare. Planerna idag är att bussförsörja området, men då både Roslagsbanan och tunnelbanan passerar området bör möjligheten till nya stationer inom området prövas.

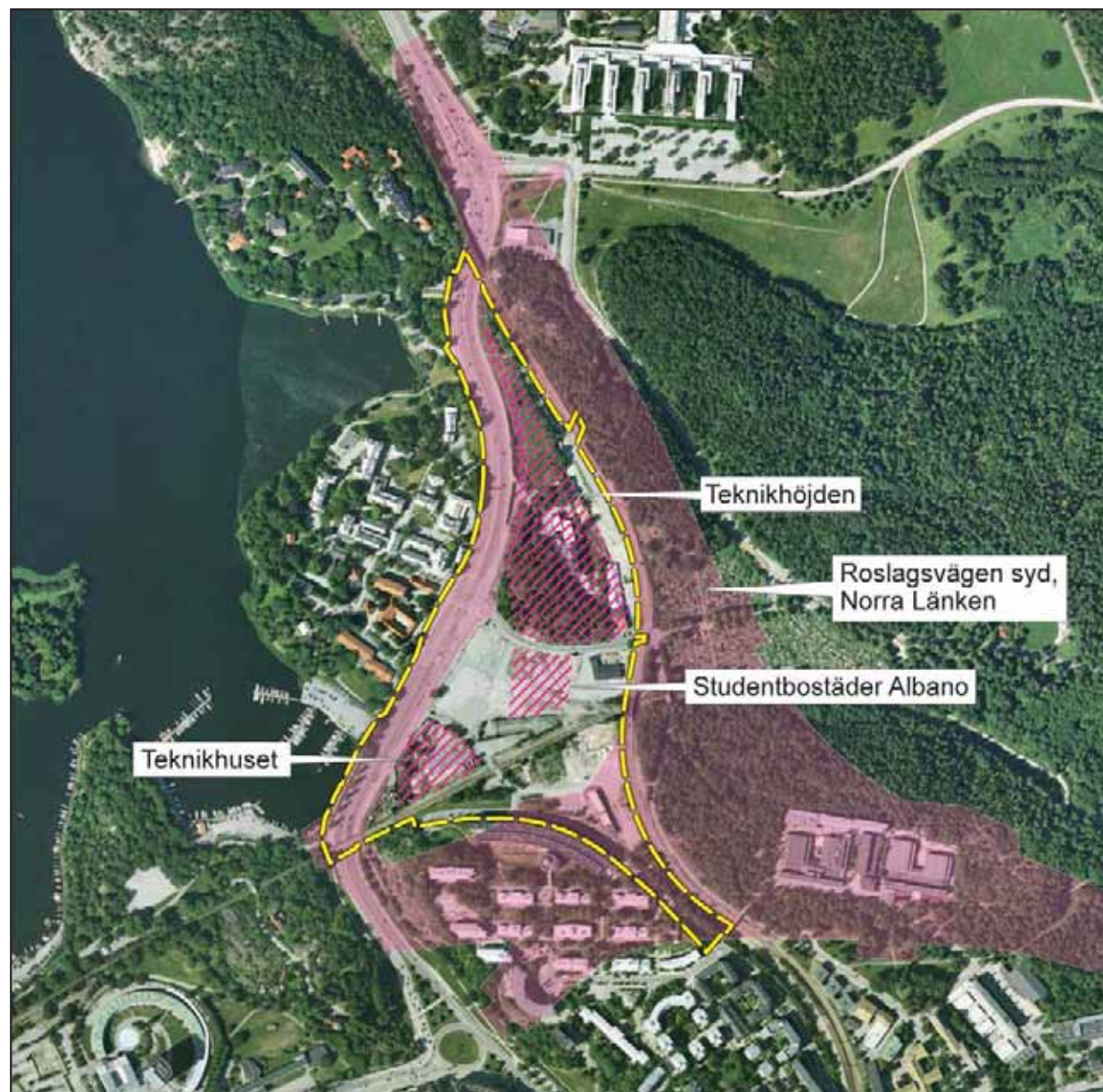
3.5 Tidigare program och detaljplaner

År 2004 presenterades ett tidigare planprogram för Albano, Planprogram för Albano Norra Djurgården. Även i detta program var intentionen att utveckla området genom en utbyggnad av institutioner och studentbostäder (figur 3.7). Därefter har universitetens behov förändrats. Till exempel har behovet av nya lokaler i närheten av Frescati ökat. Staden har också beslutat att inkludera även norra delen av Albano i planområdet. Sedan år 2004 har staden också antagit en ny översiktsplan och en ny fördjupad översiktsplan för området. Utifrån dessa nya förutsättningar genomfördes under 2010 ett nytt programarbete, som detta förslag till detaljplan bygger på.

För delar av planområdet finns även detaljplaner (figur 3.8).



Figur 3.7 Planprogram från 2004.



Figur 3.8 Befintliga detaljplaner inom planområdet. Markerade områden är ungefärliga.

Teknikhöjden (Dp 1999-07647-54)

Detaljplanen omfattar utbyggnad av ny bebyggelse i form av kontorslokaler för forskning och utveckling. Planen omfattar ett område vid Albanoskogen och norrut. Planens genomförandetid har inte gått ut, men då förutsättningar och behov har förändrats, finns inte längre någon som är intresserad av att utveckla området i enlighet med planen. Planen bedöms därmed inte längre vara aktuell.

Studentbostäder Albano (Dp 2004-05707-54)

Detaljplanen omfattar ett område med studentbostäder och/eller forskarbostäder i södra Albano, med huvudentré från Björnnäsvägen. Planen bedöms inte längre vara aktuell.

Teknikhuset (Dp/TDp 2004-05427A-54)

Detaljplanen omfattar utbyggnad av ett teknik- och servicehus samt servicetunnel, för drift av Norra länken. Planen omfattar ett område i planområdets sydvästra del och förväntas genomföras inom kort.

Roslagsvägen syd, Norra länken (Dp 93001)

Detaljplanen omfattar gata, lokalgata, genomfartstrafik, teknisk anläggning och park vid Roslagsvägen i syfte att möjliggöra bygget av Norra länken (som ligger under mark).

3.6 Trafik

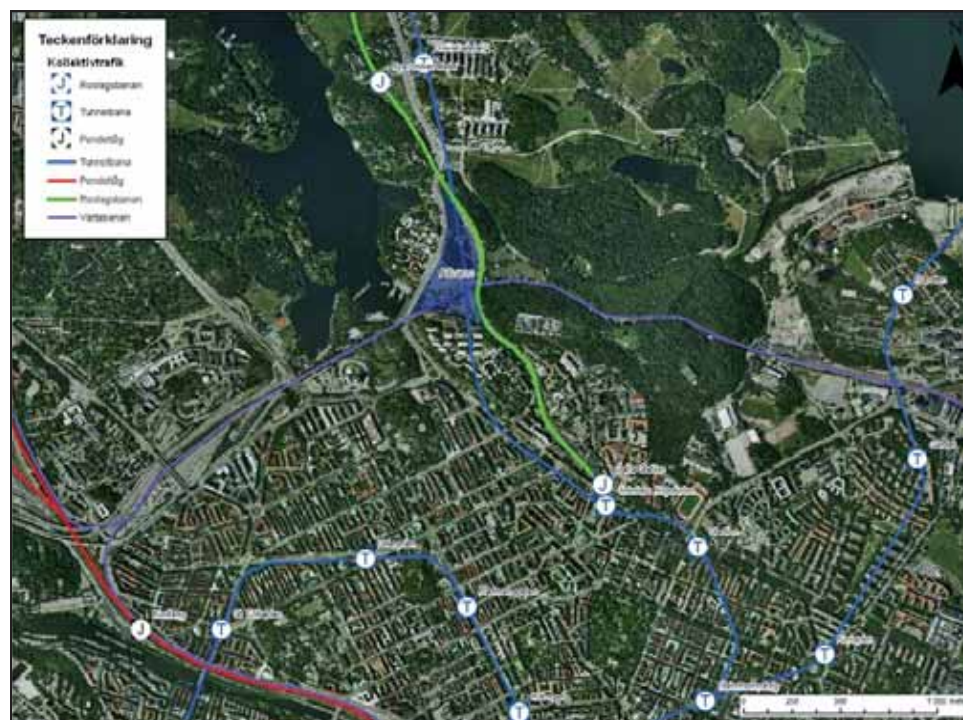
Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelvägar finns på ömse sidor om Roslagsvägen. Även längs Baron Rålamb's väg finns en gång- och cykelväg, medan det saknas gång- och cykelväg längs Björnnäsvägen.

Kollektivtrafik

Vid Roslagsvägen, nära korsningen med Björnnäsvägen, finns en busshållplats där innerstadsbussarna 40 och 70, samt bussar mellan Tekniska högskolan och Vaxholm, Norrtälje, Vallentuna och Åkersberga stannar.

Utmed planområdets östra kant går Roslagsbanan (se figur 3.9). Närmaste stationslägen är Östra station och Universitetet. Station Universitetet (Frescati) låg till och med år 2009 inom planområdet men flyttades sedan längre norrut, närmare de centrala delarna av universitetet. Under planområdet går tunnelbanans röda linje. Närmaste hållplatser är Tekniska högskolan och Universitetet.



Figur 3.9 Befintlig spårbunden trafik i området.

Genom planområdet går Värtabanan. Idag går endast godstrafik på banan, men att öppna den för persontrafik har diskuterats. Detta förutsätter dock troligen att godstrafiken läggs ned och eventuellt att dubbelspår anläggs. Värtabanan är av riksintresse för kommunikation och spårhållare är Trafikverket.

Biltrafik

Roslagsvägen upplevs idag som en barriär som separerar KTH, Stockholms universitet och Albanova från Kräftriket och Karolinska institutet. Roslagsvägen fungerar i dagsläget som en av Stockholms huvudinfarter och trafikeras av mer än 32 000 fordon per dygn (Trafikverkets trafikflödeskarta 2006). För närvarande byggs Norra länken som kan förväntas avlasta denna

del av Roslagsvägen från en del genomfartstrafik.

4 PLANFÖRSLAG

4.1 Markanvändning och gestaltning

Planens syfte är att ge möjligheter att skapa en attraktiv utbildnings- och forskningsmiljö som blir ett nav mellan KTH, Stockholms universitet och Karolinska institutet. Planområdet omfattar omkring 17 hektar och föreslås bebyggas med universitetslokaler (omkring 100 000 kvadratmeter) och omkring 800 student- eller gästforskarbostäder. Bostäderna placeras i östra delen av planområdet och längst i norr, se figur 4.1.1. Byggnaderna blir i de flesta fall tre till fyra våningar höga. I planområdets sydöstra del uppförs ett 16 våningar högt hus.

Albano ska bli en lärande miljö där stad och universitet kan mötas. Det ställer krav på kommunikationerna mellan universitetsområdena och stadens centrum. Se vidare avsnitt 4.3.

Området ska innehålla kreativa miljöer för möten som bidrar till samverkan lokalt, regionalt och internationellt. Inom området ska det också finnas kommersiell service och lokaler för kultur.

Bebyggelsen planeras utifrån universitetets långsiktiga behov och med stor hänsyn till Nationalstadsparkens landskaps- och kulturmiljövården. Den europeiska universitetstraditionen utgår ifrån en tät och låg stadsbebyggelse, där kvarteren erbjuder omväxlande och levande stadsrum i kombination med parker och öppna ytor med vårdad grönska. Topografin i Albano kan möjliggöra att en sådan tradition fullföljs när den nya stadsdelen ska växa fram.



Figur 4.1.1 Planförslaget med universitetslokaler (ljusare ton) och student- och gästforskarbostäder (mörkare ton). I bilden syns även befintlig och ny vegetation, gator, dammar med mera.



Figur 4.1.2 Flygvy som visar planförslaget sett mot staden. Jämför figur 3.3.



Figur 4.1.3 Albanovaparken, vy mot väster. Till vänster i bilden syns Albanova.



Figur 4.1.4 Björnnäsparken, vy mot Albanobacken (mot sydost). I bilden syns även det 16 våningar höga huset som ska inrymma student- eller gästforskarbostäder.

Med en intunnling av Värtabanan kan området disponeras fritt och med en låg och tät bebyggelse kan det aktuella lokalbehovet tillgodoses, samtidigt som siktstråken från Hagaparken skyddas mot alltför stora byggnadsvolymer. Planförslaget redovisas i figur 4.1.1-4.1.4.

4.2 Universitetens behov

Albano är det enda större område där Stockholms universitet kan expandera. Det är angeläget att planförslaget säkerställer dessa lokalbehov. För universitetens konkurrenskraft är det också viktigt att det finns tillgång på studentbostäder.

För universitetsverksamheten är det även viktigt att det inom området skapas mötesplatser i form av gemensamma träffpunkter, knutpunkter och entréer. Huskropparna ska kunna inrymma hela institutioner på helst ett eller två våningsplan. För universiteten är det också viktigt att området görs tillgängligt för människor med funktionsnedsättning. En förutsättning för universitetsverksamheten är tillgång till goda allmänna kommunikationer. Det är också viktigt att säkerställa att området fungerar redan från början, även om utbyggnaden av området sker i etapper.

4.3 Trafik

Resbehov

Uppskattat resbehov till och från det framtida Albano framgår av tabell 4.3.1.

Tabell 4.3.1 Antagen färdmedelsfördelning för personer med Albano som målpunkt.

Färdmedelsfördelning		personer/rörelser per dygn*
Kollektivtrafik:	70%	17 000 personer/dygn => ca 32 000 resor per dygn
Bil	2%	1400 rörelser/dygn
Cykel	25%	12 000 rörelser/dygn
Gående	3%	700 gående/dygn

*) Olika färdmedel kan kombineras. Siffrorna anger ungefärlig omräkning mellan fordonsrörelser/personer per dygn. Slutsatsen är att biltrafiken ej är dimensionerande.

Gång- och cykeltrafik

Planförslaget innebär förstärkta kopplingar för gång- och cykeltrafik till/från och genom Albano, såväl i öst-västlig som i nordsydlig riktning (se figur 4.3.1).

I den öst-västliga riktningen skapas ett nytt gång- och cykelstråk genom planområdet kallat Bellevuestråket, ovanpå den överdäckade Värtabanan. Stråket blir cirka 18 meter brett och täcks till två tredjedelar av ett högt sittande glastak. Stråket ska vara körbart för angöring och för utryckningsfordon.

Möjligheten att korsa Roslagsvägen kommer att förbättras genom en ny gång- och cykelbro, som förläggs söder om Värtabans befintliga bro. Detta stråk förbinder Albano med Norrtull, Hagastaden och Karolinska. De befintliga övergångsställena vid korsningen

med Björnnäsvägen vid Kräftriket kommer att finnas kvar. Man har också studerat möjligheten att placera ett nytt övergångsställe över Roslagsvägen i södra Albano.

Möjlighet att korsa Roslagsbanan kommer liksom idag att finnas vid Björnnäsvägen. För att förstärka kopplingen till Frescati skapas även en ny planskild förbindelse under Roslagsbanan, en gång- och cykelväg kallad Frescatistråket (se figur 4.3.1), som föreslås ansluta till Baron Rålamb's väg. Själva anslutningen ligger dock utanför planområdet.

Kollektivtrafik

En utbyggnad av kollektivtrafiken till Albano är nödvändig för att uppfylla resbehovet enligt tabell 4.3.1. På kort sikt föreslås området försörjas med buss (Atkins 2011). Nya linjer och en ökad turtäthet krävs. Med förlängning av busslinjerna 43 och 44 ner genom området och vidare mot universitetet tillfredsställs delar av behovet. Det krävs även att bussarna på Roslagsvägen gör fler uppehåll i anslutning till området för att ge Albano bättre tillgänglighet till regionala stombusslinjer.

På längre sikt krävs en komplettering med ytterligare kollektivtrafik för att uppfylla resbehovet. Ett spårtaxinät genom Albano har utretts (Logistikcentrum 2009) översiktligt men inte studerats i detalj. Någon exakt dragning inom Albano har inte studerats.

Värtabanan tunnlas in i stort sett genom hela planområdet. Tunneln utformas för att inrymma ett dubbelspår. Ambitionen är att även ett framtida stationsläge ska inrymmas.

I tidigare skeden utreddes möjligheten att skapa en ny station på Roslagsbanan i Albano, söder om Björnnäsvägen. En station där är dock inte möjlig på grund av Roslagsbanans spårgeometri. En station längre norrut hamnar nära den tidigare rivna stationen och ligger i förhållande till den nya bebyggelsen ganska perifer.

Biltrafik och transporter

Endast två procent av områdets besökare väntas resa med bil, se tabell 4.3.1. Därmed förväntas planförslaget inte leda till några kapacitets- eller framkomlighetsproblem som kan anses vara avvikande från övriga innerstadens trafiksituation.

Roslagsvägens funktion och kapacitet föreslås bestå som idag, med tre körfält i vardera riktningen där två av sex körfält är förbehållna kollektivtrafiken. Vägen föreslås få en annan gestaltning, med en ny grön mittremsa, smalare körfält, sänkt hastighet och nya trädplanteringar på ömse sidor.

I planområdets norra del skapas en ny korsning på Roslagsvägen. Denna korsning utformas för medlöpande högersvängar in och ut från området. Den föreslagna korsningen innebär att korsningen vid Björnnäsvägen belastas mindre och att trafiken kan fördelas bättre.

Flertalet leveranser, servicefordon, avfallstransporter etcetera föreslås ske under mark. Tillfarten till service-tunneln under mark föreslås ske från Björnnäsvägen (under huset närmast Roslagsbanan).

Parking

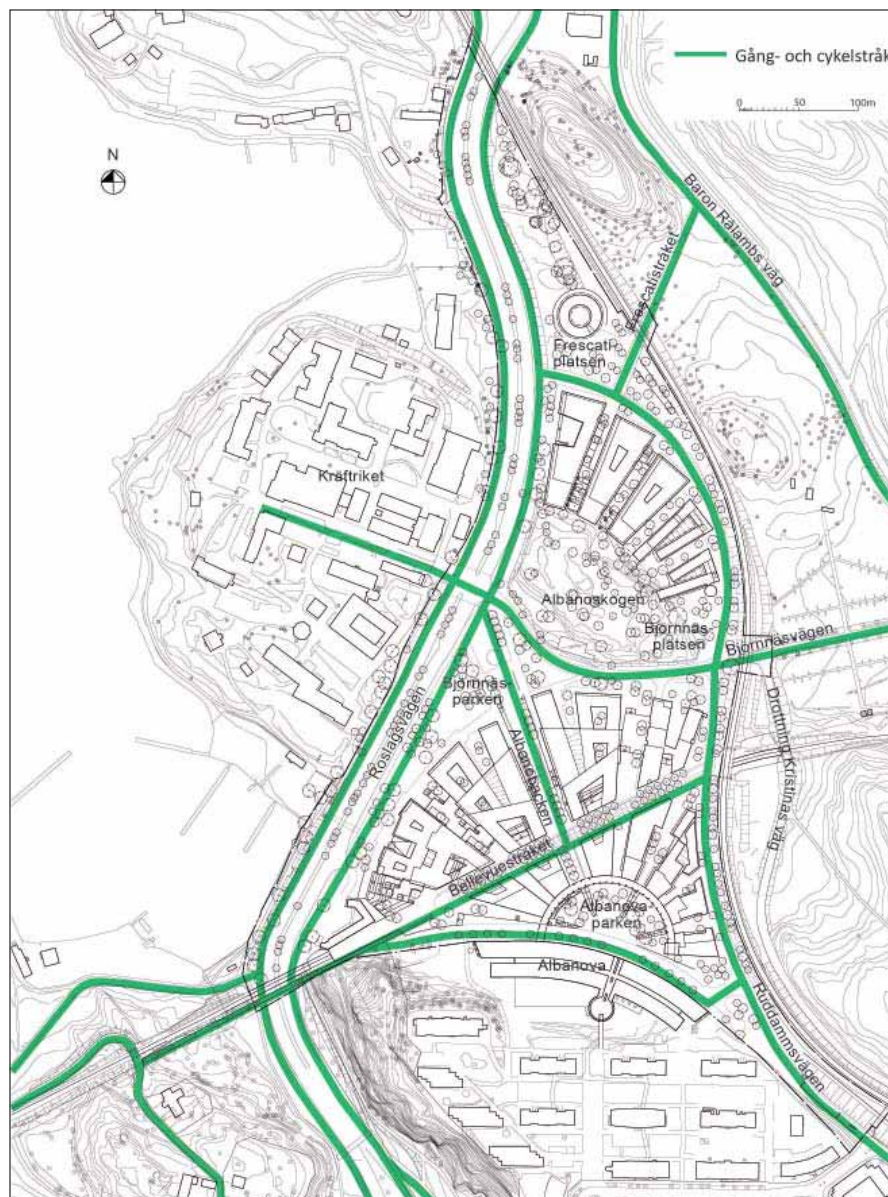
Avsikten är att Albano ska bli en stadsdel där gång- och cykeltrafiken dominerar över biltrafiken. Av denna anledning kommer utbudet av gatuparkering för bilar att vara begränsat. I södra Albano föreslås bilparkering ske garage under byggnaderna och under överdäckningen av Värtabanan. I norra Albano är enkelsidig gatuparkering aktuell. Totalt föreslås omkring 340 till 430 bilparkeringsplatser inom planområdet (Atkins 2011). Det totala antalet cykelparkeringsplatser förslås bli cirka 5000 - 5500 stycken.

Gatunät

En ny sammanhängande gata parallellt med Roslagsbanans banvall föreslås genom att Ruddammsvägen förlängs (se figur 4.3.1). Denna huvudlokalgata kommer att avlasta Björnnäsvägen och öka kapaciteten för kollektivtrafiken genom området.

Trafikmängden på huvudlokalgatan genom området blir uppskattningsvis 1000 - 2000 fordon per dygn och den skyltade hastigheten sätts till 30 km/h.

Björnnäsvägens nuvarande tunnel under Roslagsbanan bibehålls som gång- och cykelväg men stängs av för biltrafik.



Figur 4.3.1 Befintliga och föreslagna gång- och cykelstråk.