

Program för område vid västra Valhallavägen

Samrådshandling

DNR 2012-08809

Samråd 13 maj till 29 augusti



Stockholms
stad



Roslagstull

Ruddamsparken

Programområde

KTH (Kungliga Tekniska Högskolan)

Ingemarsgatan

Birger Jarlgatan

Frejatan

Valhallavägen

Odengatan

Välkommen med dina synpunkter!

I det här programmet redovisas ett förslag till ny bostadsbebyggelse, skola och idrottshallar invid västra delen av Valhallavägen och Ruddammen. Programmet är på samråd från den 13e maj till den 29e augusti 2014. Under programsamrådet har remissinstanser, sakägare, allmänhet, organisationer och intressegrupper möjlighet att framföra sina synpunkter på förslaget. Efter samrådstidens slut kommer inkomna synpunkter och remissvar att sammanställas och redovisas för stadsbyggnadsnämnden som tar ställning till planeringens fortsatta inriktning. Därefter kan stadens arbete med detaljplaner påbörjas.

Under samrådstiden arrangeras ett samrådsmöte med föredragning och tid för frågor den 19e maj. Förslaget kommer också att finnas utställt i Tekniska nämndhuset, Fleminggatan 4. Programförslaget visas även på KTH Bibliotek, Osquars backe 31, de tider då lokalen har öppet samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner och på projektets webbplats www.stockholm.se/vastravalhallavagen.

Senaste informationen om tid och plats för möten och utställningar finns på projektets webbplats.

Samrådet pågår från den 13e maj till och med den 29e augusti 2014

Skriftliga synpunkter lämnas senast den 29e augusti 2014 till:

Stadsbyggnadskontoret

Registraturen

Box 8314

104 20 Stockholm

Alternativt via e-post:

stadsbyggnadskontoret@stockholm.se

Ange diarienummer: 2012-08809

Information om programmet lämnas av:

Julia Nedersjö

08 - 508 27 585

julia.nedersjo@stockholm.se



SAMMANFATTNING

Programförslaget innebär en omvandling av ett stads- och parkrum som idag är präglad av trafik, till en tät, varierad bebyggelsemiljö med en struktur som är anpassad till den dramatiska topografin. Bebyggelsen som klättrar upp för branten vid västra Valhallavägen länkar samman stenstadens liv med Ruddammen och förstärker upplevelsen vid Roslagstull av att det är här staden börjar. Förslaget innebär nya och justerade sammanlänkande stråk, nya och upprustade urbana och gröna mötesplatser, samt en omvandling av delsträckan västra Valhallavägen till en väl gestaltad gata som erbjuder goda promenad- och cykelmöjligheter.

Programförslaget innebär:

- Cirka 700 lägenheter
- Två idrottshallar – en fullstor bollhall och en gymnastikhall
- Grundskola samt eventuellt ett gymnasium
- Nya förskolor
- En nytolkning av stenstaden med bebyggelse som har hög täthet, omväxlande höjder och som är uppdelad i mindre fastigheter
- Nya och justerade gator som kopplar ihop det nya med stenstadens gatustruktur
- En upprustning av västra delen av Valhallavägen med nya trädplanteringar samt utrymme för gång- och cykeltrafik
- Nya och upprustade torg, platsbildningar och parker
- Vackra och aktiverade bottenvåningar med krav på lokaler i strategiska lägen
- Höga krav på byggnadernas gestaltning
- Gröna promenadstråk som leder genom området vidare ut mot Nationalstadsparken
- Sparad grönska kompletteras med nya parkytor och byggnadernas väggar och tak nyttjas för grönska



Bild: David Wiberg



Illustration ur 3d-modell över området idag.



Illustration ur 3d-modell över förslaget. Befintlig bebyggelse i grått och ny bebyggelse i vitt.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

BAKGRUND

Syfte och avgränsning.....	10
Politiskt ställningstagande.....	10
Processen och fortsatt arbete.....	11
Pågående planering och stadsutveckling..	11
Styrdokument.....	12
Vision 2030.....	12
Den gröna promenadstaden.....	12
Arkitektur Stockholm.....	13
Framkomlighetsstrategin.....	13

FÖRSLAG

Vision.....	14
Strukturplan.....	15
Användning av kvartersmark.....	16
Bostäder.....	16
Handel och service.....	16
Förskola.....	16
Grundskola och idrottshallar.....	16
Gymnasieskola.....	17

Stadsbyggnadsstrategier.....19

En nytolkning av stenstadstraditionen.....	19
Koppla samman staden.....	19
Möte mellan gammalt och nytt.....	19

Stadsbyggnadsprinciper.....21

Stadsliv.....	21
Uttryck.....	23
Höjd och täthet.....	25

Grönstruktur.....28

Trafik och gaturum.....30

Valhallavägen.....	32
Lokaligator.....	35
Parkering.....	36

Platser och parker.....37

Esplanadplatsen.....	37
Entréplatsen.....	38
Kiltorget.....	39
Nyponparken och fickpark.....	40
Ruddammsparken.....	41
Bergslekplatsen.....	41
Scillabacken.....	42

Miljöutmaningar och hållbarhetsfrågor.....43

Kimatanpassning.....	43
Dagvatten.....	43

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH KONSEKVENSER

Miljöbedömning.....	46
Platsen idag och dess historia.....	47
Enkätundersökning.....	47
Landskapsbild	50
Stadsbild.....	52
Kulturmiljö.....	54
Naturmiljö.....	54
Parktillgång.....	54
Dagvatten.....	55
Ljusförhållanden.....	56
Tillgänglighet.....	59
Luftkvalitet.....	59
Boendemiljö.....	60
Barnkonsekvenser.....	61
Trafik.....	61
Parkering.....	62

Trafikbuller.....	62
Engelska Skolan Norr.....	62
Risker.....	63

GENOMFÖRANDE

Etappindelning	64
Ledningar.....	64
Tunnelbana och andra bergrum.....	64
Markägaförhållanden.....	64
Avfallshantering.....	64
Kvartersmark respektive offentliga ytor...	64

UTREDNINGAR OCH REFERENSER

Utredningar.....	65
Bilder, illustrationer och kartor.....	65
Medverkande.....	65

BAKGRUND

Stockholm växer. De senaste åren har befolkningstillväxten i Stockholm ökat och inom tio år kommer det att bo en miljon invånare i Stockholm. Att människor vill flytta till Stockholm är positivt för stadens utveckling. Det finns en bred politisk samsyn kring att staden ska växa och stadsbyggnadskontoret arbetar med att planera för 140 000 nya bostäder fram till år 2030.

Syfte och avgränsning

Syftet med programmet är att ta fram ett förslag till strukturplan för området mellan Ruddammen och västra delen av Valhallavägen för att bidra till bostadsmålet om 140 000 nya bostäder fram till år 2030, samt att utveckla en mångsidig stad, rik på upplevelser utefter Promenadstadens (översiktsplanens) intentioner. Programmet ska ligga till grund för kommande detaljplaneläggning av området.

Den geografiska avgränsningen för programområdet har minskats från det område som angavs vid starten av programarbetet och omfattar nu föreslaget område för ny bebyggelse, delar av angränsande befintlig bebyggelse samt parker och stråk av betydelse för förslagets utformning. Programmet behandlar exempelvis inte sträckan

mellan Albano och Roslagstulls rondellen eller delar av bussterminalen framför Kungliga Tekniska Högskolan.

Tematisk innehåller programmet förslag till bebyggelsestruktur, användning av kvartersmark och offentliga rum med principer för utformning av dessa, samt konsekvensbedömning och genomförandeaspekter av framtaget förslag.

Politiskt ställningstagande

Stadsbyggnadsnämnden gav stadsbyggnadskontoret i uppdrag att inleda programarbetet vid sammanträde den 16:e augusti 2012. Stadsbyggnadsnämnden beslutade att i huvudsak bifalla kontorets förslag till beslut samt att därutöver anföra följande:

”I Stockholmsområdet råder det brist på riktigt urbana miljöer. På den aktuella platsen ska därför ny stadsbebyggelse tillföras på ett sätt som nytolkar stenstadstraditionen. En viktig utgångspunkt är således stenstadens slutna kvartersformer, varför tillkommande bebyggelse ska ordnas i kvarter som till storlek och placering i så hög grad som möjligt samspelar med de befintliga kvarteren på andra sidan Valhallavägen. Kvarteren ska vara slutna på minst tre sidor; mot Valhallavägen liksom mot

de tvärgator till denna som existerar eller som tillkommer. Inom ramen för dessa kvartersformer ska det tydliggöras att detta, liksom närbelägna Hagastaden, är en ny årsring.

För att skapa stad och inte bara bygga bostadsområden krävs en stor variation av uttryck som kan blandas relativt fritt. De enskilda byggnaderna ska därför sinsemellan variera avseende arkitektoniska uttryck och byggnadshöjd. Antalet tillkommande bostäder bör maximeras.

Idag har Valhallavägen söder om Odengatan karaktären av paradgata, något som också är möjligt att åstadkomma inom programområdet tack vare den tillkommande bebyggelsen. Det är viktigt att Valhallavägen i sin nya utformning erbjuder goda promenadmöjligheter. Det esplanadmotiv som präglar gatan från Tekniska högskolan och österut, med en allé med en kombinerad gång- och cykelväg i mitten, bör därför om möjligt förlängas till Roslagstull. I allén bör olika aktiviteter kunna inrymmas, som caféer, kiosker och blomsterbutiker.”

Strukturen för ny bebyggelse har studerats utifrån stadsbyggnadsnämndens uppdrag. Stadsbyggnadskontoret bedömer att uppdraget vad gäller utformning och innehåll i området till största del är uppfyllt. Förslag till bebyggelse

är en nytolkning av stenstadstraditionen. Tätheten, byggnadernas placering invid gata, bottenvåningar med butiker och verksamheter förlänger innerstadskaraktären från stenstaden över Valhallavägen och upp mot Ruddammen. I arbetet har stadsbyggnadskontoret tillsammans med arkitekter och byggherrar valt att utveckla en typ av kvarter som inte är slutna på tre sidor. Området är smalt med stora höjdskillnader och den föreslagna strukturen ger höga upplevelsevärden, är anpassad till de stora höjdskillnaderna och medger en urban gata som klarar stadens riktlinjer för högsta lutning.

Processen och fortsatt arbete

Programarbetet med programsamråd är det första skedet i processen för att utveckla området. Ett förverkligande av programförslaget beräknas ta mellan 10-15 år och kommer att genomföras i etapper. Efter programsamrådet kommer synpunkter som inkommit att sammanställas och redovisas för stadsbyggnadsnämnden. Nämnden kommer att besluta om inriktningen för det fortsatta arbetet med området, därefter revideras programmet i enlighet med nämndens beslut. Sedan startas en eller flera detaljplaner för området.

Pågående planering och stadsutveckling

Programområdet ligger i närheten av utvecklingsområdena Albano och Hagastaden som bidra till att utveckla Vetenskapsstaden med högre utbildning och forskning. På KTH Campus

som ligger öster om programområdet planeras nya studentbostäder och institutionslokaler. Inom Ruddammen pågår detaljplaner för studentbostadshus och vanliga bostadshus.



Vision 2030

Stockholms kommunfullmäktige har fattat beslut om en samlad och långsiktig framtidsbild för Stockholm; Vision 2030 – ett Stockholm i världsklass. Centralt i visionen är en stad med stark tillväxt och god välfärd för alla. I visionen lyfts särskilt tre teman fram; att Stockholm ska vara en mångsidig stad som är rik på upplevelser, en innovativ och växande stad, samt en stad för medborgarna.



Promenadstaden – översiktsplan för Stockholm

Stockholms översiktsplan Promenadstaden bygger vidare på Vision 2030 och föreslår fyra strategier för att staden ska kunna växa på ett hållbart sätt;

- Den centrala staden utvidgas och närförorterna utvecklas mot högre täthet och starkare samband.
- Satsning på attraktiva tyngdpunkter i ytterstaden som utvecklas med fler bostäder, arbetsplatser, service och parker till täta och attraktiva komplement till Stockholms innerstad.

- Stockholm utvecklas till en mer sammankopplad stad, där det är lätt och naturligt att röra sig mellan olika stadsdelar.
- En levande stadsmiljö i hela staden främjas med utveckling och upprustning av torg, gator och parker samt kompletteringsbyggande utifrån lokala behov.

I Promenadstaden ligger programområdet inom området för innerstadsbebyggelse där planeringsinriktningen är att öka mångfalden av lokaler och offentliga miljöer för kultur och upplevelse.



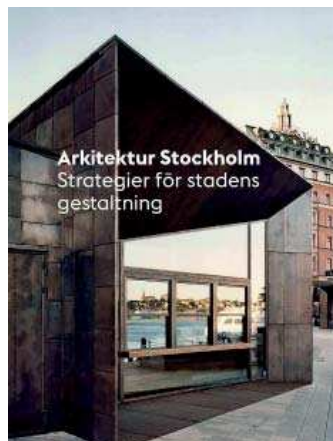
Den gröna promenadstaden

Den gröna promenadstaden är ett tematiskt tillägg till översiktsplanen och beskriver strategier för hur stadens parker och natur ska utvecklas. De huvudsakliga målen är att bevara och förvalta Stockholms gröna karaktärsdrag och kulturvärden, att berika staden med nya parker och naturområden som bidrar till ett rikt och hälsosamt stadsliv och möter den växande befolkningens behov samt att Stockholm ska ha ett rikt växt- och djurliv och vidareutveckla en hållbar grönstruktur som kan bidra till stadens klimatanpassning och andra ekosystemtjänster. Den gröna promenadstaden godkändes av Stadsbyggnadsnämnden den 13 december 2013.



Arkitektur Stockholm

Arkitektur Stockholm är en strategi för kvalitet i stadens gestaltning och beskriver hur stadens vision och översiktsplan ska förverkligas. Den beskriver bland annat hur nytänkande, hållbarhet och variation och flexibilitet över tid ska arbetas in i arkitekturen i Stockholm och hur de offentliga rummen i staden ska utvecklas för ett rikt stadsliv med närhet, sammanhang och tillgänglighet. Arkitektur Stockholm godkändes av Stadsbyggnadsnämnden den 14 november 2013.



Framkomlighetsstrategin

Framkomlighetsstrategin beskriver hur ett förändrat synsätt på resande och trafik kan skapa plats för de nya stockholmarna i den växande staden. Strategin har fyra huvudinriktningar: mer plats för bussar och cyklister, trafiken ska bli mer pålitlig (oavsett färdssätt), gångtrafikanterna ska få bättre förutsättningar och trafikens negativa effekter på storstadslivet ska minskas genom satsningar på nya vägar och ny kollektivtrafik avleder trafik från innerstaden. Framkomlighetsstrategin antogs av Kommunfullmäktige i januari 2013.



FÖRSLAG

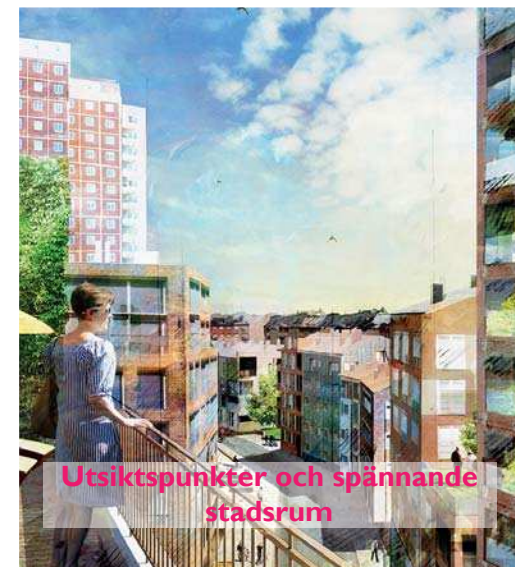
Vision

Här börjar staden. Den nya bebyggelsen klättrar uppför branten vid västra Valhallavägen och förstärker intrycket vid Roslagstull om att det är här staden börjar. Stenstadens liv och rörelse kopplas ihop med Ruddammen och gröna promenadstråk leder vidare till Nationalstadsparkens natur och parkmiljöer. Idrottshallarna är en självklar målpunkt inom området.

Förkastningsbrantens höjdskillnader har gett upphov till en ny spännande arkitektur med en stor variation i uttryck mellan byggnaderna. Bottenvåningarnas verksamheter och inbjudande lokaler, tillsammans med den täta bebyggelsen, utgör grunden för de livfulla kvarteren. Byggnadernas tak används ofta till utevistelse vilket gör taklandskapet till en attraktion i sig. Vid Odengatan har en vacker ny platsbildning med fondbyggnad skapats som en entréplats för det nya området.



Vackra stads- och parkrum



Utsiktspunkter och spännande stadsrum



Valhallavägen - en vacker gång- och cykelvänlig stadsgata



Nya gröna stråk

Bilder: David Wiberg

VÄSTRA VALHALLAVÄGEN

Antal bostäder: ca 700

Ljus BTA: ca 70 000 m²

Byggnadshöjd: 5-20 vån

Upplåtelseformer: hyres- och bostadsrätter

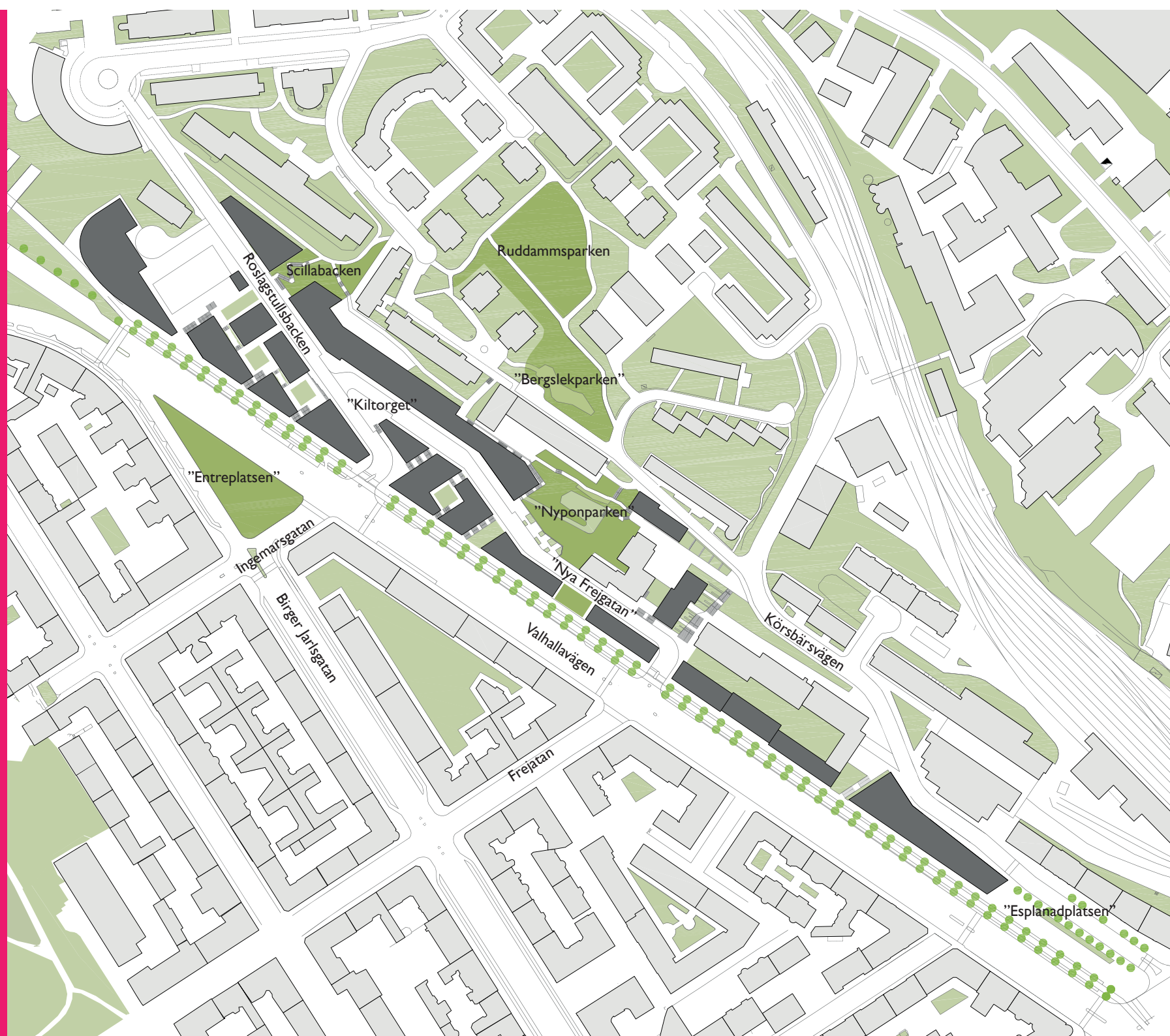
Nya parker: "Nyponparken", "Scillabacken" samt fickpark.

Torg; Två nya torgtytor: Esplanadplatsen och Kiltorget

Skola: 1 ny grundskola samt möjligt läge för ny gymnasieskola

Förskola: ca 10 avdelningar

Idrottshall: En ny sporthall med bollhall och gymnastikhall



Användning av kvartersmark

Bostäder

Större delen av den nya bebyggelsen föreslås innehålla bostäder. Uppskattningsvis kan cirka 700 lägenheter byggas, eller fler om det är en större andel mindre lägenheter.

Handel och service

Idag är utbudet av dagligvaruhandel inom närområdet begränsat till några mindre livsmedels- och servicebutiker. I den handelsutredning som tagits fram (*Förstudie: Handel i västra Valhallavägen*) konstateras att det redan idag finns efterfrågan på mer dagligvaruhandel och service som med tillkommande bebyggelse kommer att öka. Den handel som på sikt bedöms ha utvecklingsmöjlighet inom området är dagligvaruhandel, restauranger samt privat- och offentlig service. Sällanköpshandeln inom närområdet är begränsad idag och bedöms vara det även framöver.

I bottenvåningarna längs med Valhallavägen, och i andra strategiska lägen, ställs krav på lokaler för handel eller mindre kontorsverksamhet, för att ge förutsättningar för kommersiella aktörer att etablera sig inom området. I handelsutredningen anges möjligheten att skapa en naturlig målpunkt inom programområdet genom till exempel en medelstor livsmedelsbutik i närheten av tunnelbanan vid Odengatan. En etablering i detta läge skulle kunna stärka andra kommersiella aktörer inom programområdet. Med tiden kan en levande gatumiljö med handel, kontor, restauranger och service utvecklas.

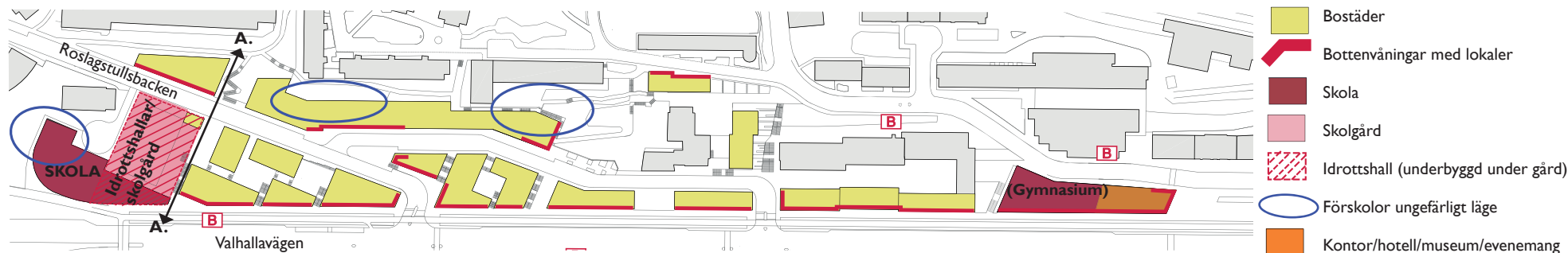
Förskola

Staden bedömer att det för den tillkommande bebyggelsen behövs ca tio förskoleavdelningar. Tre möjliga lägen för placering av förskolor i föreslås, två i varsin del av suterrängkvarteret norr om Roslagstullsbacken/”Nya Frejgatan” och en i skolbyggnaden vid Roslagstull (se blå ringar på

karta nedan). En placering av förskoleverksamhet i suterrängkvarteret innebär att det skulle vara näbart från Ruddammen vilket är positivt då det är lätt att nå parker och lekplatser utan att behöva ta trappor eller gå i uppförsbackar. De föreslagna lägena innebär en begränsad storlek på förskolegårdarna, som bedöms kunna vara mellan 350 till 500 kvadratmeter, varför det är viktigt att Ruddammsparken kompletteras med en ny lekpark (se karta sida 16). Förskoleverksamhet i suterrängkvarteret behöver förläggas på plan 4 till 6 för att få tillgängligheten till Ruddammen och kan då behöva en egen separat hiss till köket från gatunivå på ”Nya Frejgatan” (se sektion B på sida 31).

Grundskola och idrottshallar

Idrottshallar och en ny skolbyggnad, som kan ersätta befintliga Engelska skolan, föreslås i kvarteret närmast Roslagstull. För att uppnå en effektiv markanvändning föreslås idrottshallarna,

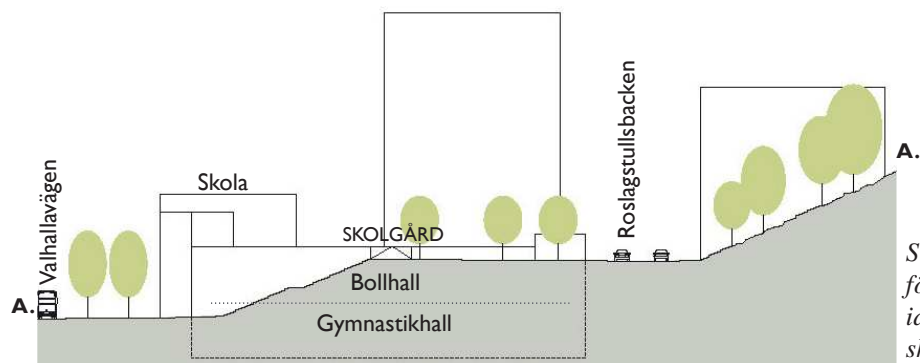


bestående av bollhall och gymnastikhall, placeras ovanpå varandra och hallarnas tak utnyttjas för skolgård.

Skolans entré och gård vetter mot Roslagstullsbacken, medan idrottshallen har sin huvudentré mot Valhallavägen. Skolgården får en bullerskyddad miljö med liten påverkan av Valhallavägen sämre luftkvalitet genom att skolans och idrottshallens entré- och kanslidel är högre än gården och skärmar av gården från Valhallavägen. Idrottshallen är nedsänkt i förhållande till Valhallavägens och dess tak (skolgården) ligger i nivå med Roslagstullsbacken. Ett alternativ för att minska kostnaderna för en nedgrävd hall är att gymnastikhallen förläggs bredvid den större bollhallen. Då skulle även gymnastikhallens tak kunna användas som skolgård vilket är positivt då den föreslagna

skolgården är liten i förhållande till planerat antal elever. Detta alternativ innebär dock färre bostäder då en del av föreslagen bostadsyta tas i anspråk av gymnastikhallen. Det behöver även utredas om det är ekonomiskt genomförbart att uppföra bostadsbebyggelse ovanpå gymnastikhallen med tanke på stora spännvidder och tunga laster över hallen. Föreslagen placeringen av skola och idrottshallar innebär krav på samordning mellan dessa, men även möjligheter till gynnsamma samarbeten. Skolan kan använda idrottshallen för idrottslektioner och idrottshallen kan komma att behöva använda skolgården för utrymning.

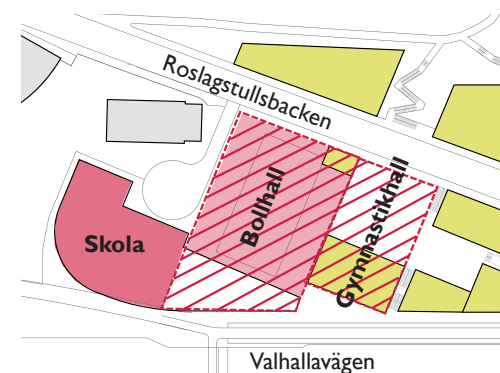
Idrottshallens kollektivtrafiknära läge innebär att ingen parkering bedöms behövas (mer om parkering i stycket *Trafik och gaturum – parkering*). Lagbussar med tävlande lag kan angöra från Roslagstullsbacken. Parkering för dessa behöver dock utredas i nästa skede.



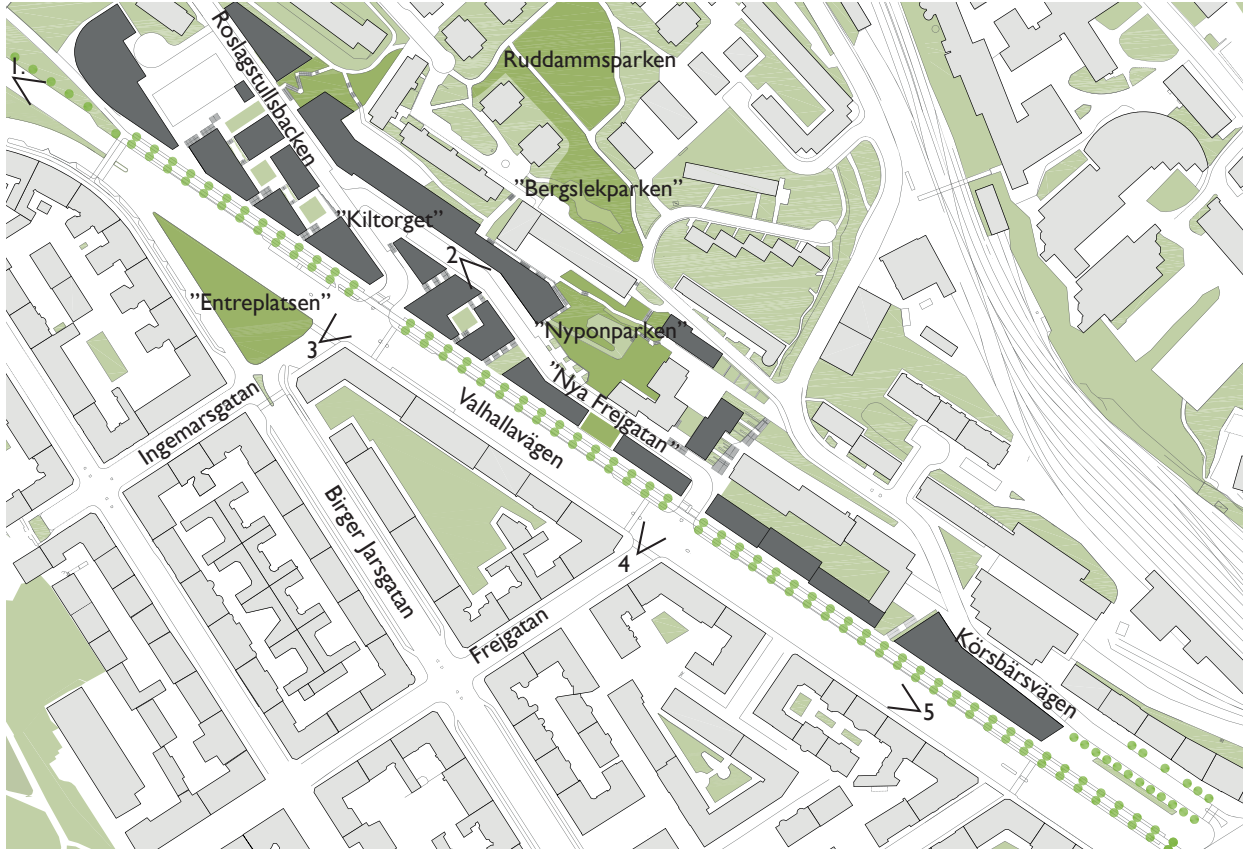
Sektionen visar föreslagen placering av idrottshallarna samt skolgården.

Gymnasieskola

Det finns behov av fler gymnasium i innerstaden, speciellt kommunala gymnasieplatser, då elevkullarna kommer att öka kraftigt. Utbildningsförvaltningen bedömer att läget mellan Körsbärsvägen och Valhallavägen är strategiskt bra med närhet till Stockholms Universitet, Kungliga Tekniska Högskolan och Karolinska Institutet då ambitionen är att skapa ett teoretiskt gymnasium med anknytning till universiteten. Kommunikationerna är bra med närhet till tunnelbanan. Möjligheten att utnyttja den planerade idrottshallen är en fördel. Placeringen innebär ett urbant läge utan egen gård, vilket utbildningsförvaltningen bedömer som möjligt för gymnasiestuderande.



Kartan illustrerar en alternativ placering av idrottshallarna där gymnastikhallen ligger bredvid bollhallen.



Stadsbyggnadsstrategier

Huvudidéerna bakom förslagets utformning kan sammanfattas i tre övergripande strategier; en nytolkning av stenstadstraditionen, koppla samman staden samt möte mellan gammalt och nytt.

En nytolkning av stenstadstraditionen

Förslaget till bebyggelse är en nytolkning av stenstadstraditionen. Tätheten, byggnadernas placering i kant med gata, bottenvåningar med butiker och verksamheter förlänger innerstadskaraktären från stenstaden över Valhallavägen och upp mot Ruddammen. För att skapa en karaktärsfull bebyggelse som nytolkar stenstadstraditionen ska fastigheterna mot Valhallavägen vara smala och byggnaderna ska sinsemellan variera i höjd och uttryck. De kortare kvarteren och flertalet vyer in bland de nya byggnaderna utgör även karaktärsdrag som särskiljer den nya bebyggelsen.

Koppla samman staden

Genom den nya bebyggelsen kopplas Ruddammen samman med stenstadens kvarter. De nya gatustäckningarna kopplar an till stenstadens gatustruktur i förlängningen av Ingemarsgatan och Frejgatan, en ny gata skapas mellan

Ruddammens struktur och stenstadens rutnät. I förlängningen av rutnätsstadens stadsgator skapas urbana mötesplatser i form av torg, park och nya, och förnyade, gröna promenadstråk leder upp över Ruddammen och ut till Nationalstadsparken.

Möte mellan gammalt och nytt

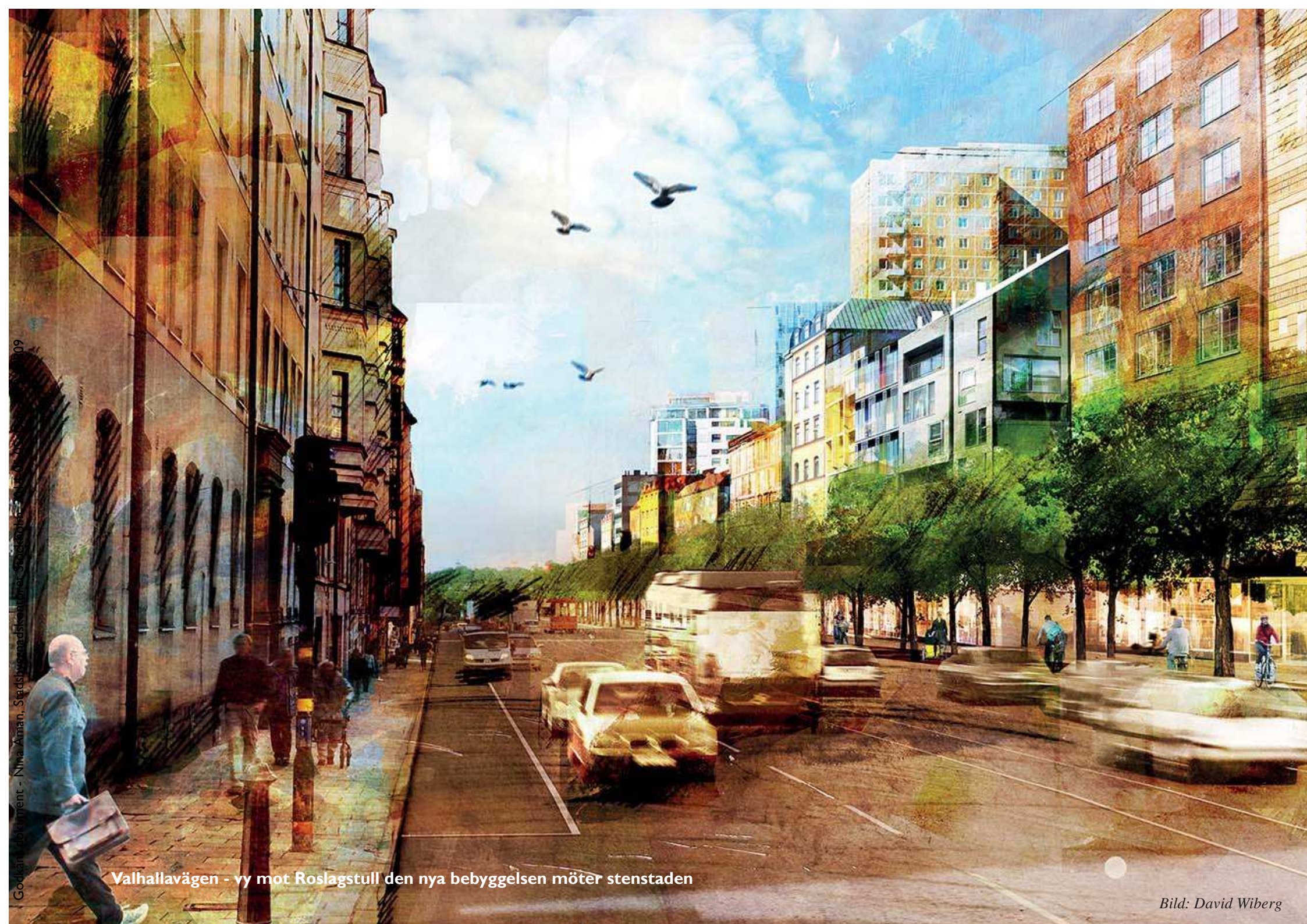
Planstrukturen förnyar befintliga stadsrum och skapar nya platser där gammalt och nytt möts. Vid Roslagstull inordnar sig den nya bebyggelsen i det karaktärsfulla mötet mellan landskapsrum och stad. Vid den nya parken ("Nyponparken")

möter den nya bebyggelsen både det befintliga studentbostadshuset (Nyponet) och sparade delar av parkmiljön från 40-talet, med berg i dagen, uppvuxna träd och trappanläggningar. Nyponets karaktärsfulla, låga sidobyggnad får en framträdande placering i stadsbilden och ansluter till den nya gatustrukturen. Vid platsen där Valhallavägens esplanad övergår till trädplanterad gata skapas en ny platsbildning med bättre förutsättningar för stadsliv samt möjlighet att skapa en ny vacker fondbyggnad.



Vid Esplanadplatsen möter den nya bebyggelsen stenstaden i en vacker platsbildning

Bild: David Wiberg



Valhallavägen - vy mot Roslagstull den nya bebyggelsen möter stenstaden

Bild: David Wiberg

Stadsbyggnadsprinciper

Stadsbyggnadsprinciperna beskriver hur parker, gator, torg och byggnader sammanfogas och samverka för att skapa en nyskapande, varierad och levande stadsdel. Principerna kommer att ligga till grund för stadens fortsatta arbete med kvalitets- och gestaltungsprogram.

Stadsliv

Bottenvåningarna inom området ska utformas utifrån hur de på bästa sätt kan bidra till upplevelsen av gaturummet och stadslivet. Synliga och lättillgängliga verksamheter bidrar till upplevelsen av gaturummet. I utformningen av bottenvåningarna ska visuell kontakt mellan ute och inne samt entrétythet beaktas. Bottenvåningarna ska intressera ögat genom karaktär och kvalitet. Möjlighet till kontakt mellan ute och inne, material, utsmyckningar, färgsättning utgör grunden för hur vi upplever byggnaden och i förlängningen staden. Fasadmaterial som skapar en rik upplevelse ska användas, arbete med detaljering, reliefverkan, rytm och färg. Hållbara material som åldras väl ska användas. Särskild omsorg ska läggas på entrépartier till bostäder.

Lokaler och bostäder i byggnadernas bottenvåning skall ha en medvetet gestaltad hybridzon. Med hybridzon avses den halvprivata/

halvoffentliga markytan mellan byggnaden och det offentliga rummet. Det finns många olika sätt att skapa en fungerande hybridzon. En smal privat kantzoon mot en offentlig trottoar skapar möjlighet för boende att sätta ut bänkar, blomkrukor med mera som skapar ett levande och intressant stadstrum. Trottoarer med plats för uteserveringar eller liknande skapar också hybridzoner som aktiverar gaturummet. Avgörande för hur en hybridzon fungerar är hur bottenvåningen är utformad. Det måste finnas entréer och/eller fönster som har god kontakt med hybridzonen för att den ska användas som en sådan. Det gäller för både lokaler och bostäder.



Även de privata gårdarna ingår i den gröna och sociala struktur utan återvändsgränder som präglar området och bidrar till att levandegöra gator, parker och gårdsmiljöer.

Kvarteren ska delas upp i mindre fastigheter, med ambitionen att en fastighet motsvarar ett trapphus. En uppdelning av kvarteren i mindre fastigheter skapar förutsättningar för variation och ett karaktärsfullt område. Det medför även en småskalig förnyelse av staden över tid. En fastighet kan ändra innehåll eller utseende utan att grannfastigheterna behöver påverkas. Det innebär att stadsstrukturen blir mer flexibel. Mindre/



smalare fastigheter skapar även grunden för ett vertikalt uttryck i stadsbilden vilket också knyter an till stenstadens fastighetsindelade kvarter. Detta är av särskild vikt vid utformningen av suterrängkvarteret.

En annan viktig faktor för att skapa en robust stadsstruktur är höjden på bottenvåningarna. Bottenvåningar ska ha minst fyra meter i takhöjd. En högre takhöjd i bottenvåningen möjliggör olika användningar över tid. Det ger även andra kvaliteter i en tät stadsmiljö; vackra och ljusa lokaler. De bottenvåningar där staden inte ställer krav på lokaler för utåtriktad verksamhet ska innehålla bostäder med egen entré från gatan samt minst fyra meter i takhöjd.



Småfastigheter - vertikalitet och variation skapar en spännande stadsmiljö

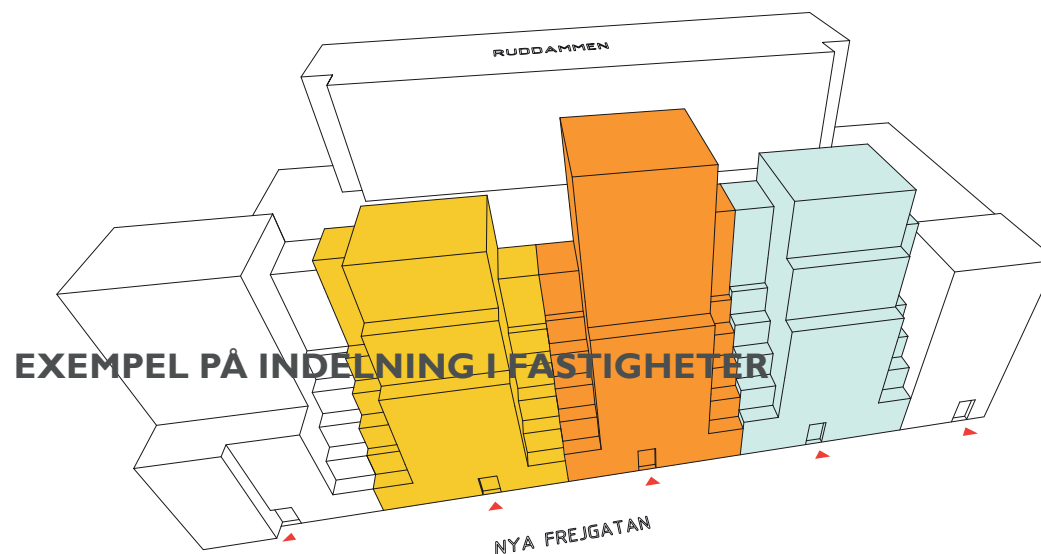
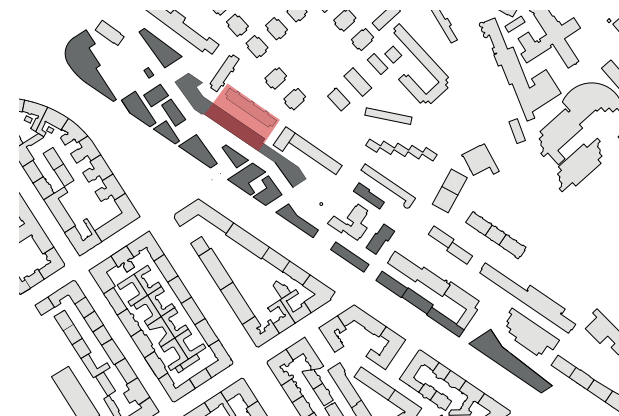


Illustration (Utopia Arkitekter) som visar möjlig indelning av fastigheter i del av suterrängkvarter. Orienteringskarta ovan visar vilken del av förslaget som illustreras

Uttryck

Den nya bebyggelsen ska ha ett tydligt förhållningsätt till stadens växande behov, dess identitet och historiska miljö. **Den ska bidra till att utveckla Stockholms identitet med en nyfiken, väl avvägd och kontextmedveten arkitektur.** Stora möjligheter finns att utveckla stadens arkitektur parallellt med ett tydligt förhållningssätt till den historiska miljön.

Såväl allmänna ytor som arkitekturen inom området skall vara av hög kvalitet med en tilltalande estetik. Byggnaderna skall präglas av hållbara lösningar och utföras av tåliga material som åldras vackert med omsorgsfullt gestaltade detaljer. Området ska både med sin stadsplan och arkitektur bidra med ett värde till staden och medborgarna. Detta ställer krav på såväl staden, byggherrar samt arkitekter i det fortsatta arbetet.

Taken skall vara en självklar del av gestaltningen och bidra till byggnadernas arkitektoniska uttryck. Fläktrum och hisstoppar ska integreras i takets utformning och inte vara utanpåliggande element och tillägg. Omsorgsfullt gestaltade tak bidrar till att stärka så väl byggnadens som områdets karaktär.

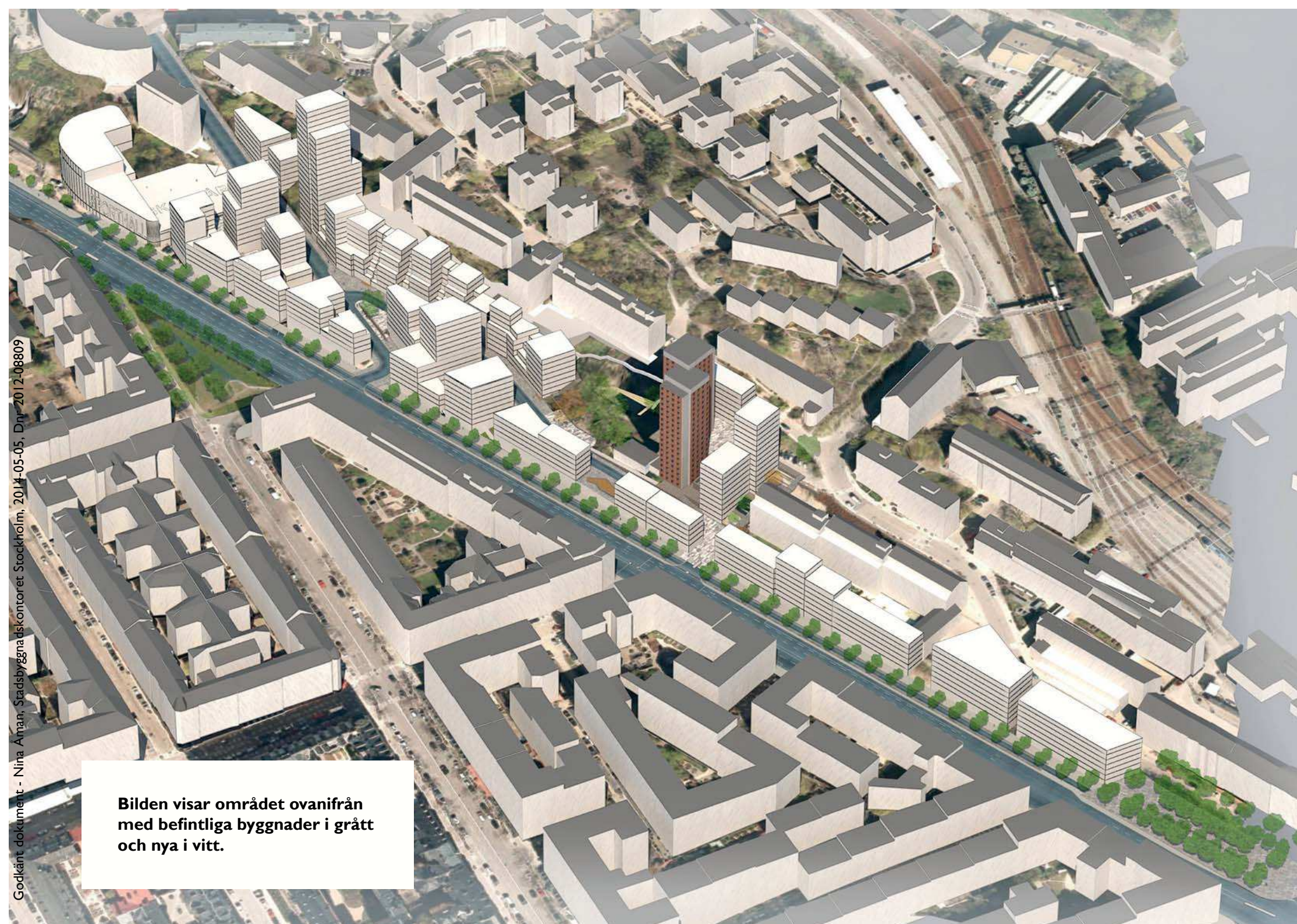
”Gröna väggar” ska vara en del av den nya bebyggelsen karaktär. Framför allt i anslutning till de gröna stråken ska byggnadernas fasader ha olika typer av växtlighet. Stora planteringskärl på terrasser och balkonger ger vertikal grönska som även den bidrar till en levande och varierad stadsbild.



Utsikt över den nya bebyggelsen, studentbostadshuset Nypomet skymtar i bakgrunden

Bild: David Wiberg

**Bilden visar området ovanifrån
med befintliga byggnader i grått
och nya i vitt.**



Höjd och täthet

Mot stenstadsbebyggelsen föreslås bebyggelsen hålla en skala som liknar stenstadens, men med en något större variation i höjder. Innanför detta, upp mot Ruddammen, höjer sig bebyggelsen med en större variationsrikedom av höjder. Detta skapar ett intryck av att bebyggelsen klättrar upp mot Ruddammen och ger en stadsbyggnadsmässig tolkning av det landskapsrum bebyggelsen fogs in i.

Inom området finns ett högt befintligt punkthus (Nyponet) som tydligt syns i stadens siluett. Stadsbyggnadskontoret bedömer att en eller två högre byggnader inom området kan prövas. Väl placerade och genomtänkta högre byggnader kan gynna stadslivet. Det centrala läget i staden innebär att högre hus här blir väl synliga i stadens siluett, det innebär att höga krav ställs på utformning och tillförda allmänvärden för stadens invånare.

En hög och tät stadsväv med små gårdar ställer höga krav på goda ljusförhållanden på de offentliga platserna samt upplevelse av himmelsljus. Det ställer även höga krav på behandlingen av den mänskliga skalan, den vi återfinner i ögonhöjd (se även rubriken Stadsliv). **Höga byggnader bör därför kompletteras med lågdelar och/eller placeras i anslutning till lägre byggnader. I den fortsatta processen ska solljusförhållanden**

samt mikroklimatet på allmänna platser särskilt beaktas. I strukturplanen föreslås höjden på bebyggelse begränsas i strategiska punkter, så att till exempel torget och parken får goda solljusförhållanden. För att skapa en variationsrikedom är principen att ju högre byggnad desto lägre lågdel. De kompletterande lågdelarna ska vara mellan en och tre våningar och inom ett kvarter ska höjderna variera.

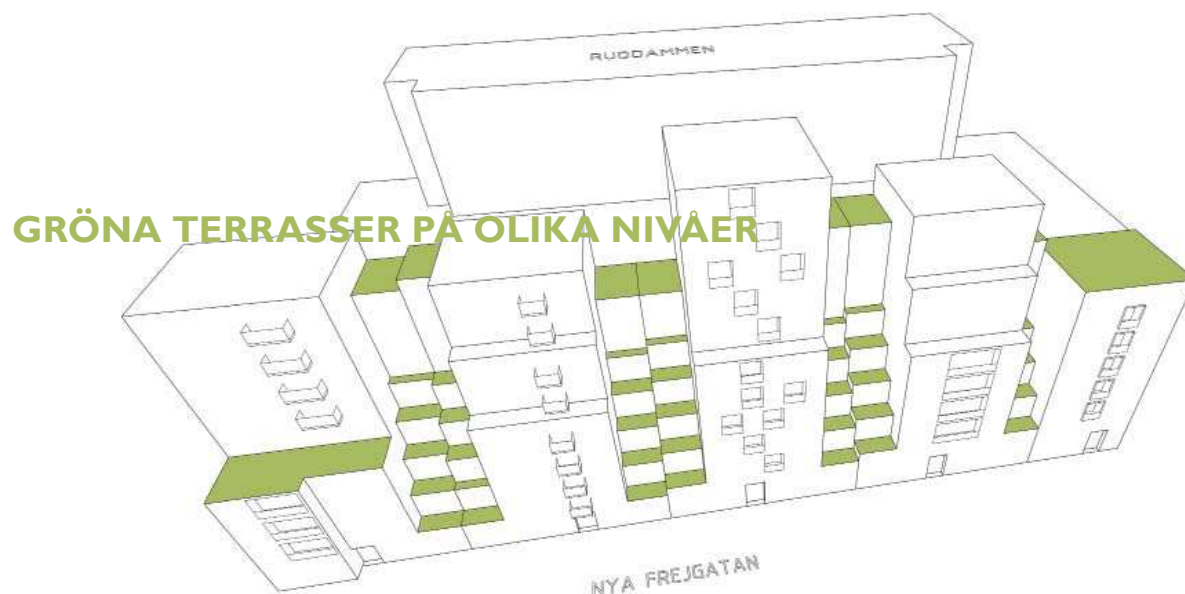
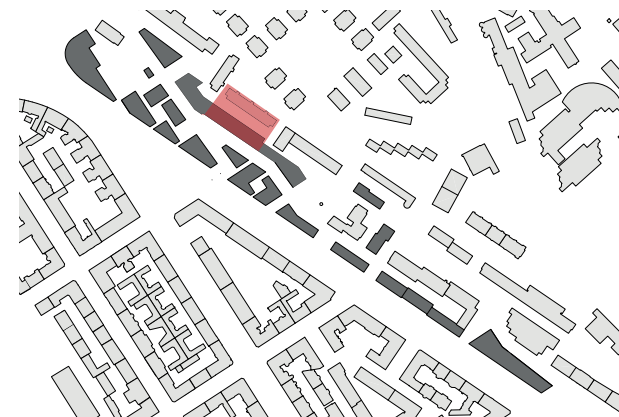
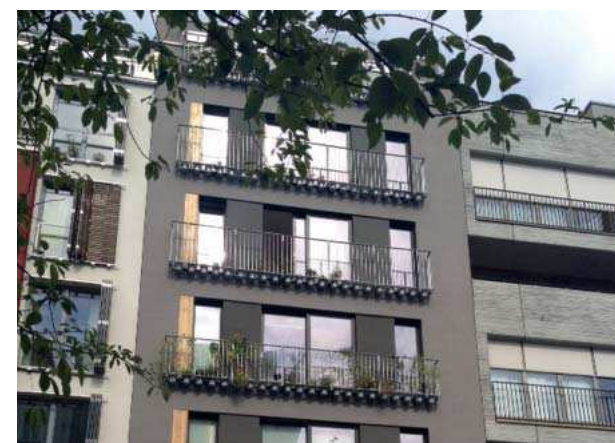


Illustration (Utopia Arkitekter) som visar hur högdelar kan kompletteras med lågdelar och gröna terrasser i suterrängkvarteret. Orienteringskarta ovan visar vilken del av förslaget som illustreras.

De smala gatorna och små gårdarna innebär att utanpåliggande balkonger endast är möjligt där stadsrummen vidgar sig. Helt eller delvis indragna balkonger kan bidra till variationsrik stadsmiljö medan djupare utanpåliggande balkonger skulle skapa trånga och mörka stadsrum. **Balkonger ska utformas med en medveten gestaltning som ett bidragande estetiskt formelement som tillför ett värde utöver funktionen.**

För att möjliggöra en grön gatumiljö på "Nya Frejgatan" tillåts delvis utskjutande balkonger endast över entrépartier, annars skapas "regnskugga" och växtligheten får svårt att överleva. Terrasser och terrasserande balkonger på en lägre nivå (en till två våningar från gatunivå) skapar en möjlighet att indirekt befolka gaturummet och bidra till upplevelsen av en levande stad.

För att skapa en god boendemiljö behöver gårdarna kompletteras med terrasser både på tak och vissa av byggnadernas lågdelar. Privata och gemensamma ytor för utevistelse (utöver gårdarna) utgörs av terrasser och balkonger. Dessa ytor ska vara integrerade i respektive byggnads arkitektoniska lösning och en del av husens gestaltning. Placering och utformning av terrasser och balkonger kan med fördel placeras på olika våningshöjder gärna med koppling och kontakt både med gata och gård.



Illustration, vy från "Nya Frejgatan" mot Nyponparken.



Bild: David Wiberg

Grönstruktur

Det ställs höga krav på grönstrukturen eftersom bebyggelsen är tät och innebär ett ökat tryck på parker i området. Parkerna ska vara utformade för att tåla slitage och även mindre mellanrum i stadsväven ska fyllas med grönska.

Det innebär även att kvartersmarken behöver bidra med grönska i området och en grönytefaktor ska tas fram för kvartersmarken. Kvartersmarken kan bidra med grönska på höjden genom klätterväxter i avgränsade partier av fasader och gröna fasader med planteringsytor på höjden i strategiska lägen. De biologiska förutsättningar för att grönska ska kunna etableras exempelvis på bjälklag och vid förgårdsmark ska fastställas ett tidigt skede.

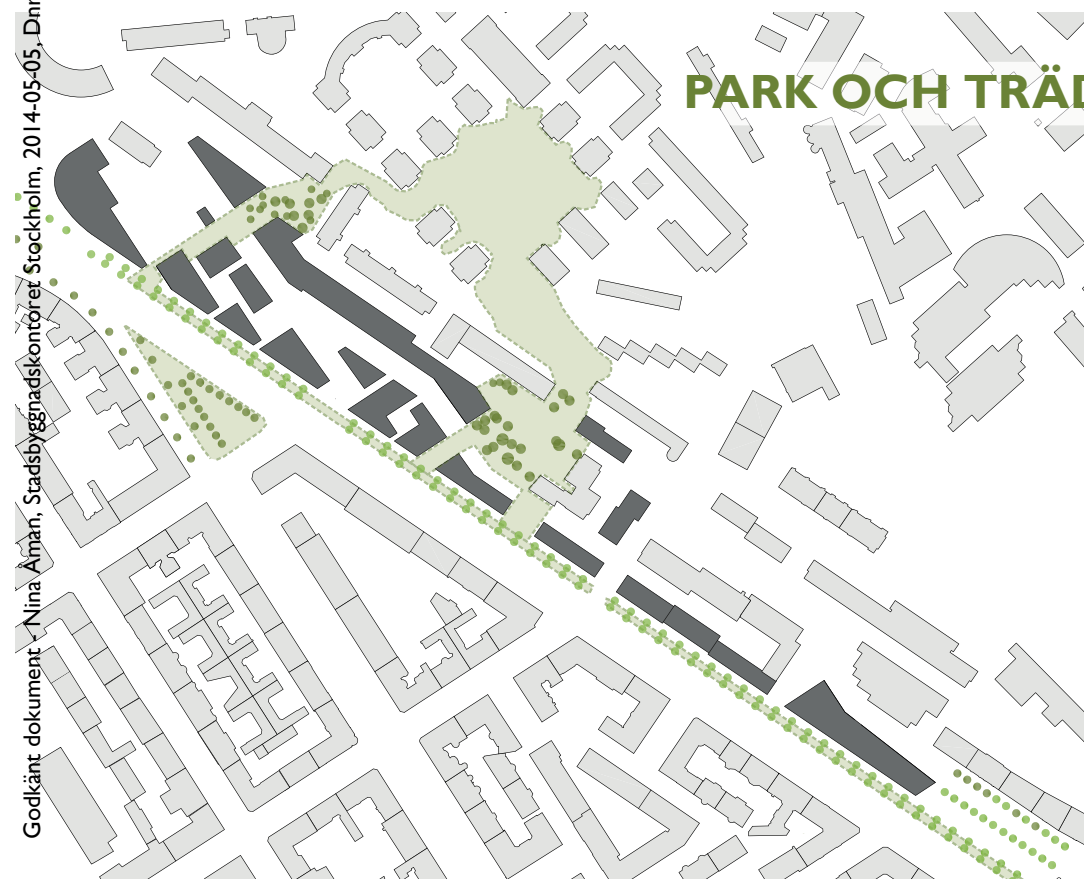
Den historiska aspekten är viktig. Gamla delar ska brukas på ett nytt sätt och integreras i det nya sammanhanget, till exempel kan stenmurarna i dagens anläggningar monteras ned och återanvändas i den nya strukturen och de uppvuxna träden i Nyponparken ger karaktär till området.

Planteringar, träd och buskar ska bidra både till ett grönt intryck i området men även med ekosystemtjänster. Valet av växter bör hämtas ur ett ekologiskt synsätt med tanke på vilka ekosystemtjänster de kan bidra till i området (biotoper, dagvatten, skugga, vindskydd med mera).

Växter och hårda material bör vara ljusa; skira trädkronor, ljusa trädstammar och ljusa markmaterial förstärker ljuset. Träd kan bidra till att ge gatustråken en rytm genom att de planteras närmast gångbanan i bebyggelsestrukturens öppningar. På detta sätt kikar det gröna fram mellan byggnaderna. Dagvattnet ska i största möjliga mån hanteras ytligt och tak- och dagvatten samlas till grönytor i området.



Exempel på hur gröna väggar och träd kan användas i en tät stadsväv



PARK OCH TRÄD + GRÖNA VÄGGAR OCH TAK

*Kartorna illustrerar hur grönska på kvartersmark
samt offentliga platser kan samverka.*



Trafik och gaturum









Den nya strukturen ger bättre orienterbarhet eftersom nya stråk kopplas samman med befintliga. Området blir, trots de stora höjdskillnaderna, promenadvänligt. Vissa stråk kommer att utformas med trappor på grund av de stora höjdskillnaderna.

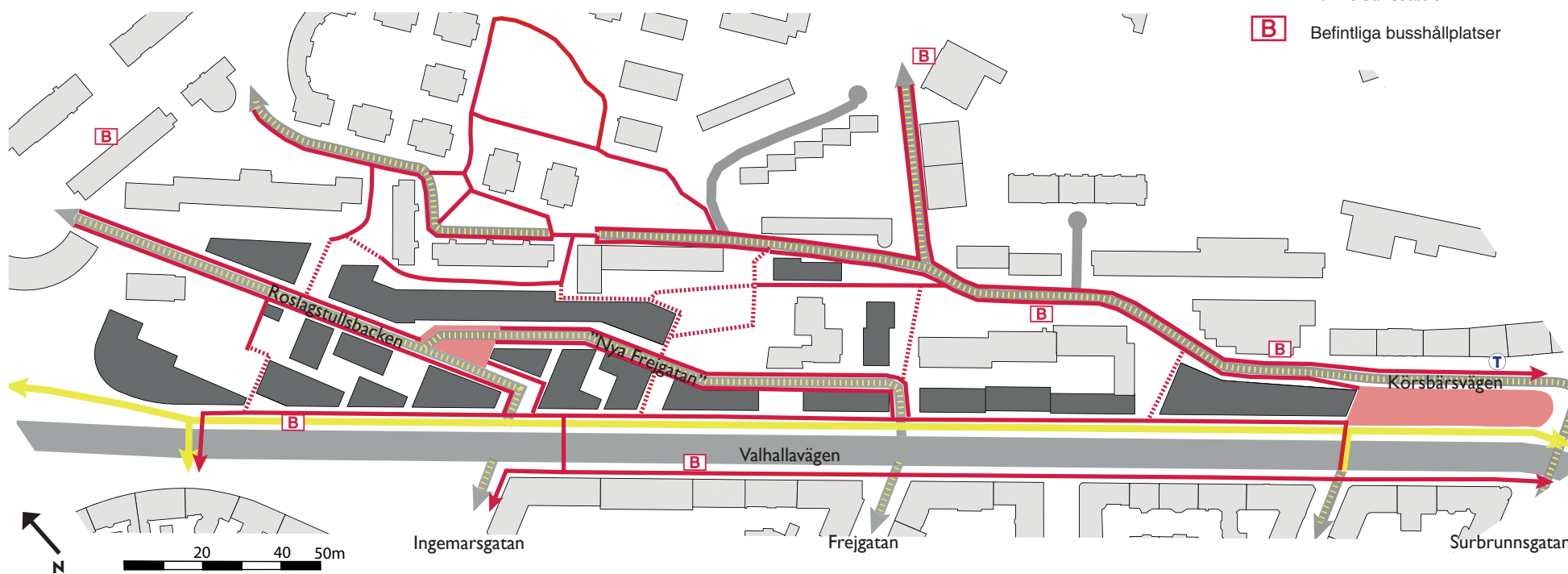
Nya och justerade stadsgator samt nya och förbättrade gångstråk föreslås. I möten mellan gator

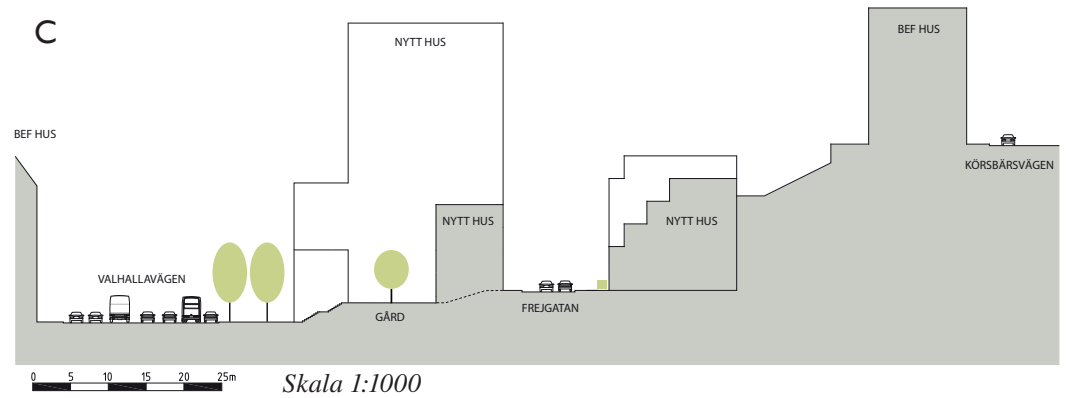
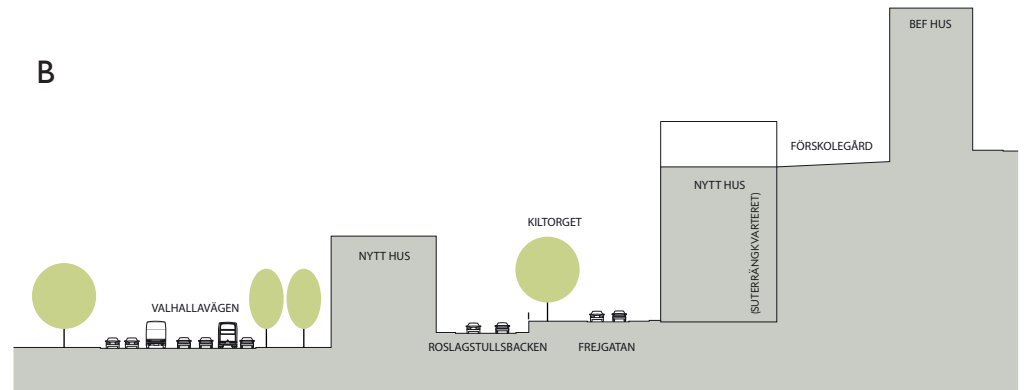
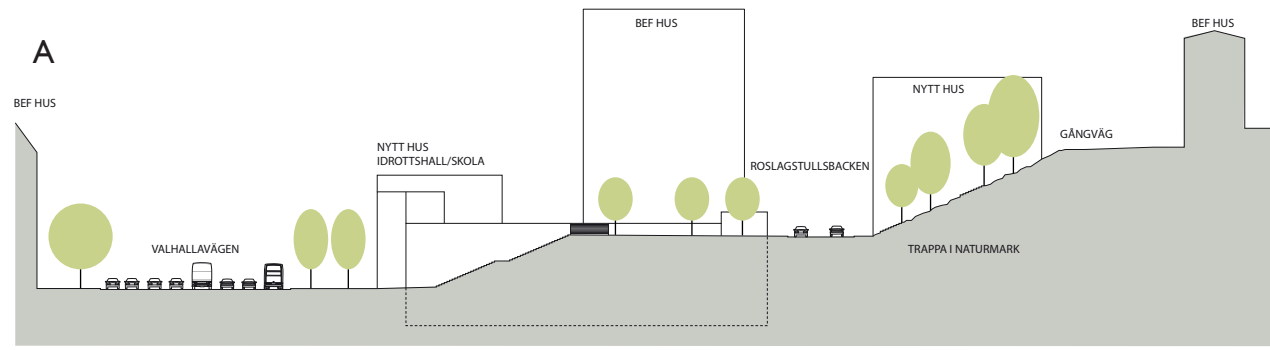
och stråk skapas mötesplatser i form av platsbildningar och parker. Valhallavägen föreslås få en ny utformning som bättre knyter an till den esplanadkaraktär som större delen av Valhallavägen har idag.

Området är redan idag välförsörjt med kollektivtrafik. Ett flertal bussar stannar i området och Tekniska Högskolans tunnelbanestation och Östra Station ligger relativt nära.

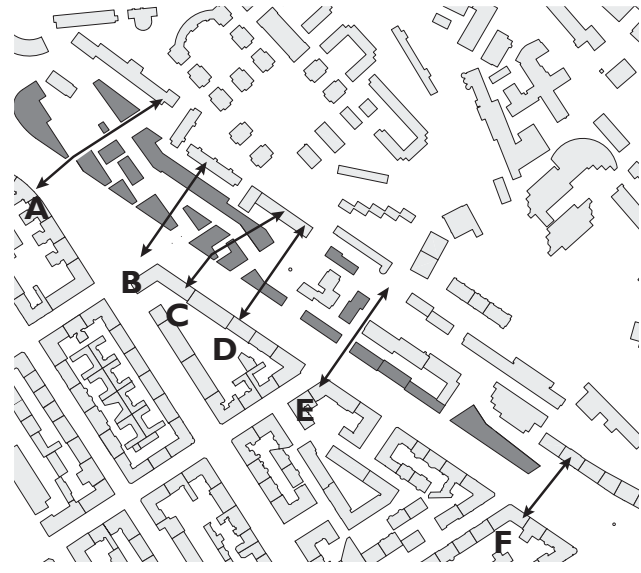
Teckenförklaring:

-  Huvudväg för bil- och busstrafik
-  Blandtrafik för bil- och cykeltrafik
-  Gångstråk
-  Gångstråk - ej fullt tillgängliga (med högre lutning än 5%/trappor)
-  Cykelstråk
-  Torg
-  Tunnelbanestation
-  Befintliga busshållplatser





0 5 10 15 20 25m Skala 1:1000



Sektionerna illustrerar gaturummens proportioner samt höjdförhållandena inom området. Fler sektioner finns på sida 34.

Valhallavägen

Den aktuella delen av Valhallavägen föreslås omformas till vacker stadsgata; ett värdigt stadsrum vid entrén till staden. Östra delen av Valhallavägen är idag utformad som en bred esplanad medan västra delen är utformad som en vanlig gata, men med trottoar bara på ena sidan.

Den nya sektionen för västra Valhallavägen behöver möta en rad olika krav och önskemål från olika intressen. Utöver de viktiga trafikfunktionerna så ska Valhallavägen utformas på ett sätt som binder ihop den nu aktuella delen med den (64 meter) breda esplanaddelen öster om Körsbärsvägen. Detta kan göras genom att "halva" esplanadens trädplantering förlängs med dubbel trädrad på den solbelysta norra sidan fram till Roslagstull. Omgestaltningen av västra delen av Valhallavägen kan inte göras som en direkt förlängning av esplanaddelen på grund av att befintliga byggnader förhindrar detta. Valhallavägen är och kommer även i framtiden vara en av de viktigaste huvudgatorna och infartsgatorna i innerstaden vars funktion är ytkrävande, bland annat på grund av de många bussar som ska till Östra stations bussterminal.

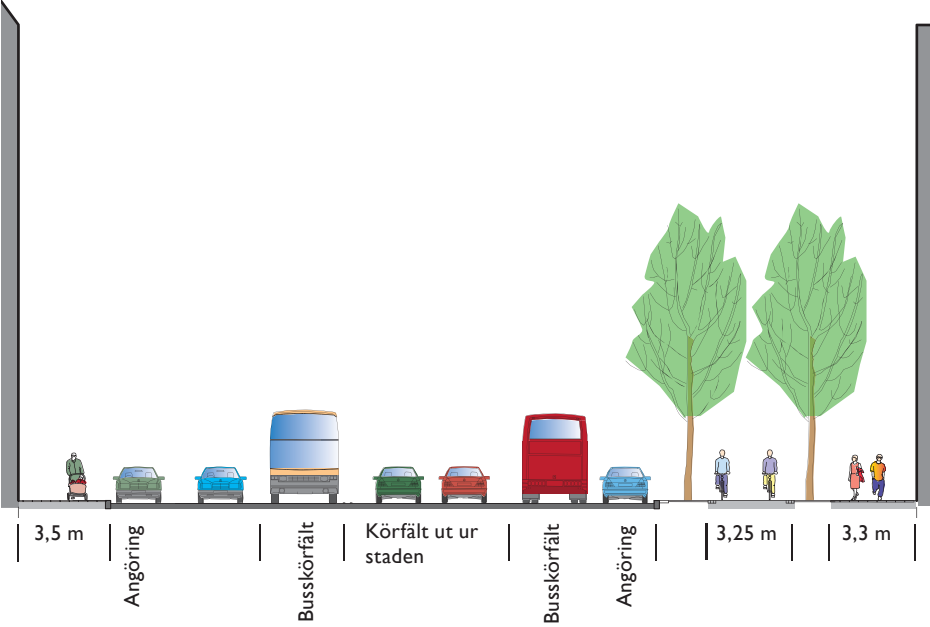
Den föreslagna sektionen är totalt ca 34 meter

och inrymmer fem körfält för rörlig trafik varav två enbart för buss. Av de resterande tre körfälten ska två riktas ut ur staden, mot Roslagstull och den sista in mot staden. Ett nästan 10 meter brett sidoområde mot den nya bebyggelsen innehåller dubbla trädnader, en på var sida om ett dubbelt pendlingsstråk för cykel, samt trottoar (gångbanor). Körbanan innehåller utöver de fem körfälten för rörlig trafik även utrymmen för angöring på båda sidor om gatan. Det gröna gång- och cykelstråket med aktiverade bottenvåningar samt anslutningspunkter med andra delar av staden är skyddat från den trafikerade Valhallavägen av de dubbla trädraderna. På nordöstra sidan kommer utrymme för angöring på Valhallavägen att krävas för att nå vissa entréer som inte kan nå från lokalgatorna. Detta påverkar utrymmet för alléplantering och därmed valet av träd vilket är en viktig komponent i upplevelsen av vägrummet. Lind är det vanligaste trädslaget i Stockholms gatu- och parkmiljöer och träden på den västra delen av Valhallavägen bör vara av samma dignitet.

Gatans bredd och vilka funktioner som ska rymmas, samt utrymme för dessa, kommer att utredas vidare efter programsamrådet.

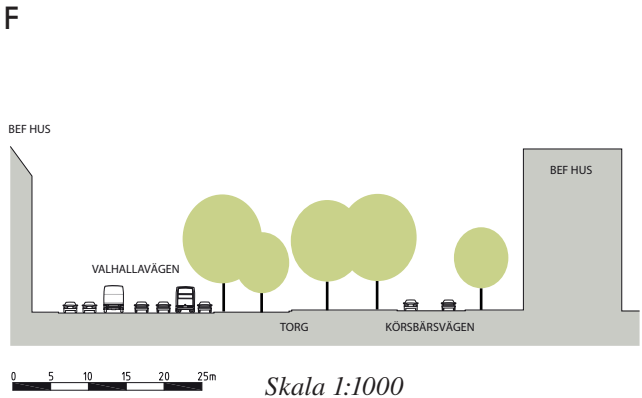
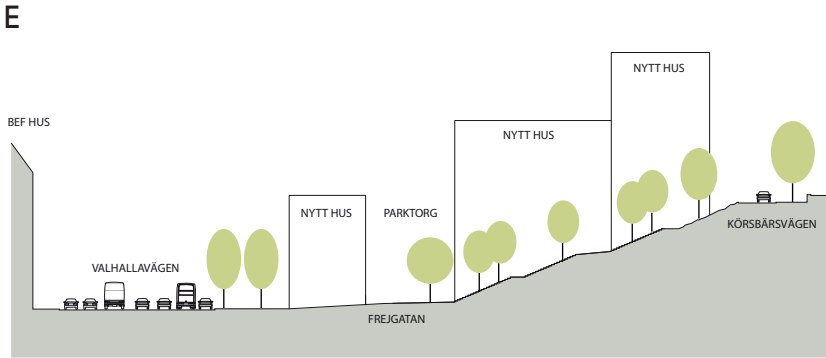
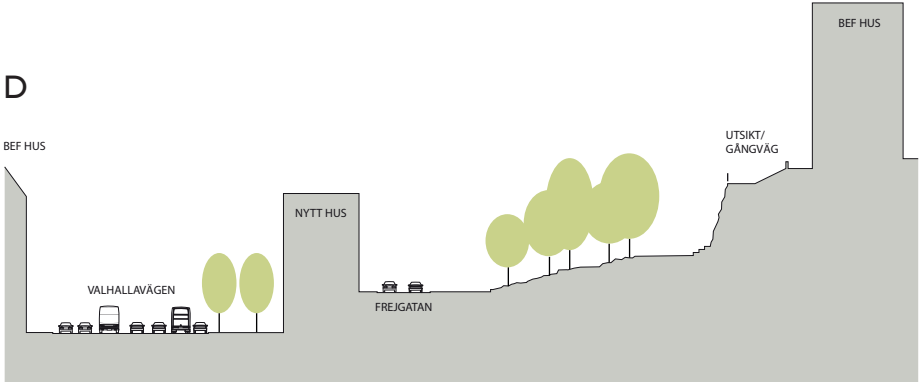


Västra delen av Valhallavägen som den ser ut idag

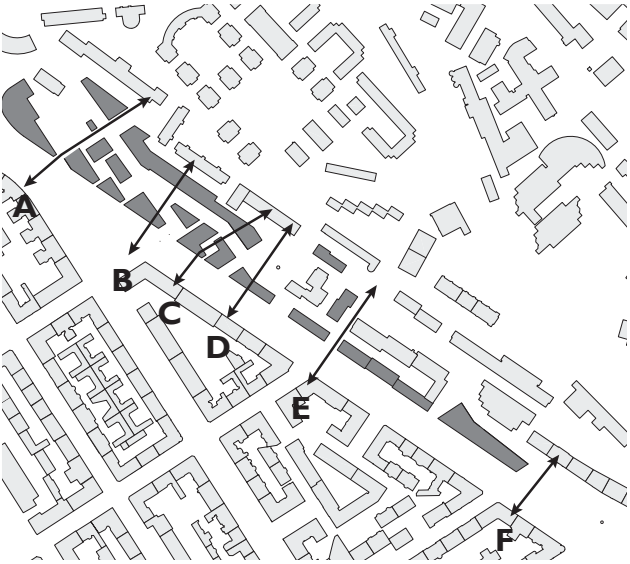


Till vänster: föreslagen sektion. Till höger: illustration av förslaget till ny utformning av västra delen av Valhallavägen, vy mot Roslagstull.

Bild: David Wiberg



Skala 1:1000



Sektionerna illustrerar gaturummens proportioner samt höjdförhållandena inom området. Fler sektioner finns på sida 31.

Lokalgator

I förlängningen av Frejgatan föreslås en ny lokalgata, "Nya Frejgatan" som sedan går parallellt med Valhallavägen. Roslagstullsbacken får en delvis ny sträckning vilket medför att en ny fyrvägs korsning skapas vid Valhallavägen. Även vid korsningen Valhallavägen/Frejgatan skapas en ny fyrvägs korsning. För att skapa bättre stadsum föreslås Körsbärsvägens nuvarande anslutning till Valhallavägen utgå. Istället leds trafiken till korsningen vid Odengatan som byggs om och utvidgas. En eventuell ombyggnad av korsningen vid Odengatan kräver vidare utredningar.

Roslagstullsbacken och "Nya Frejgatan" utformas som stadsgator med gångbanor på båda sidor. Gatorna föreslås bli 14 meter breda vilket ger möjlighet till körbanor med dubbelriktad trafik för bil och cykel samt allmän parkering på en sida. Korttidsangöring blir möjlig även på motstående sida vilket ger bra tillgänglighet till nya bostäder och verksamheter. Utöver gångbanor så finns utrymme för en planterad förgårdsmark på en sida.

Roslagstullsbackens och "Nya Frejgatans" gatumiljöer är mycket varierade rumsligt med utblickar över landskapet, utvidgningar i parkrum, pocketparker, gårdsmiljöer eller trappgränder. I mötet med andra gator uppstår större eller mindre platser. Gaturummen bär mycket tydligt känslan av att

gå på skrå i landskapet; det finns alltid en högre och lägre nivå som gatorna relaterar till. Även om höjdskillnaderna kan upplevas som dramatiska är de nya vägsträckningarna inte brantare än 5 %.



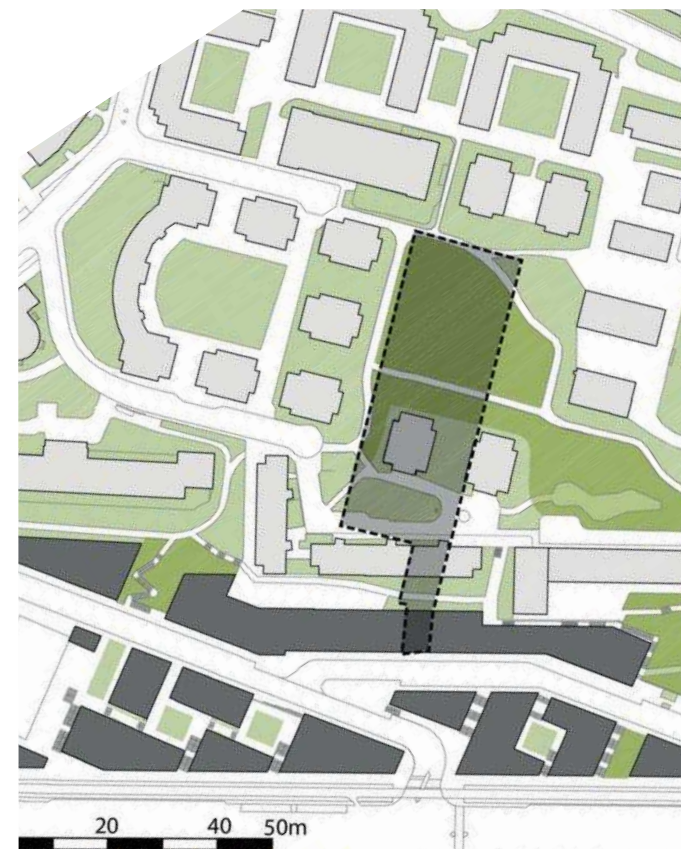
Illustration av "Kiltorget", här syns hur lokalgatorna "Nya Frejgatan" till vänster och Roslagstullsbacken till höger, möts i platsbildningen Kiltorget.

Bild: David Wiberg

Parkering

Boendeparkering för de nya byggnaderna föreslås lösas genom parkeringsköp i ett nytt bergrumsgarage under Ruddammen. Parkeringsköp innebär att de som uppför bostadshus istället för att anordna parkering inom sin egen fastighet finansiellt deltar i en gemensam parkeringsanläggning som täcker behovet av boendeparkering. I det här fallet skulle det innebära att byggherrarna köper rätt för de som ska bo i huset att hyra av Stockholm Parkering.

En överslagsbedömning är att cirka 400 bilparkeringsplatser kan behövas för området, förutsatt att parkeringstalet för nya bostäder är 0,5 och för studentlägenheter 0,1 eller mindre. Ett nytt parkeringsgarage föreslås till huvuddel under Ruddammsparken samt en mindre del under befintliga bostäder i Ruddammen. Garaget får in- och utfart mot "Nya Frejgatan" eller Roslagstullsbacken. Garagets exakta läge och höjd kommer att utredas vidare med hänsyn till, bärighetskrav och djupbyggnadsrätter för ovanförliggande befintliga bostadshus jämte tunnelbanans skyddszoner.



Kartan illustrerar föreslagen placering av bergrumsgaraget under Ruddammen. garaget och dess placering kommer att utredas vidare i nästa skede

Platser och parker

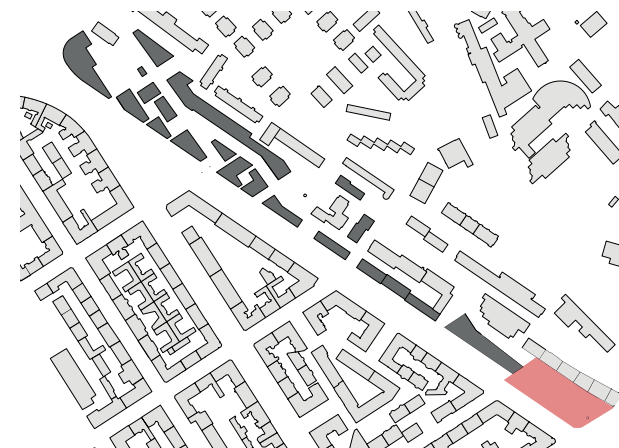
Här beskrivs platser och parker inom programområdet och de upplevelsevärden som de skapar möjligheter till.

Esplanadplatsen

En ny föreslagen platsbildning "Esplanadplatsen" har potential att bli en mötespunkt för många riktningar i staden med hög genomströmning av människor, då den bland annat ligger i direkt anknytning till Tekniska Högskolans tunnelbanestation. Körbärsvägens anslutning till Valhallavägen föreslås flyttas och slås samman med korsningen vid Odengatan/Valhallavägen vilket skapar den nya platsbildningen till vilken en ny byggnad med publik verksamhet i bottenplan utgör en fond. Den publika verksamheten kan även återspeglas i platsbildningen med uteserveringar och/eller evenemang. I och med att Odengatan föreslås förlängas fram förbi "Esplanadplatsen" för att möta Valhallavägen får den halvcirkelrunda fondmotivet i Odengatans ände en mer självklar placering. Platsen föreslås utformas för att bli en representativ, men samtidigt vara grön, lekfull och social. Befintliga träd sparas och nya planteras på platsen för att förstärka mötet mellan den befintliga esplanaden och den nya stadsdelen. Eventuellt kan platsen få inslag av vatten, som kopplar an till det inslag av vatten som idag finns vid Körbärsvägen/ Valhallavägen.

Möjliga upplevelsevärden

- Blomprakt
- Evenemang
- Folkliv
- Promenad
- Torghandel
- Uteservering



Orienteringskarta; den aktuella platsen visas med rött



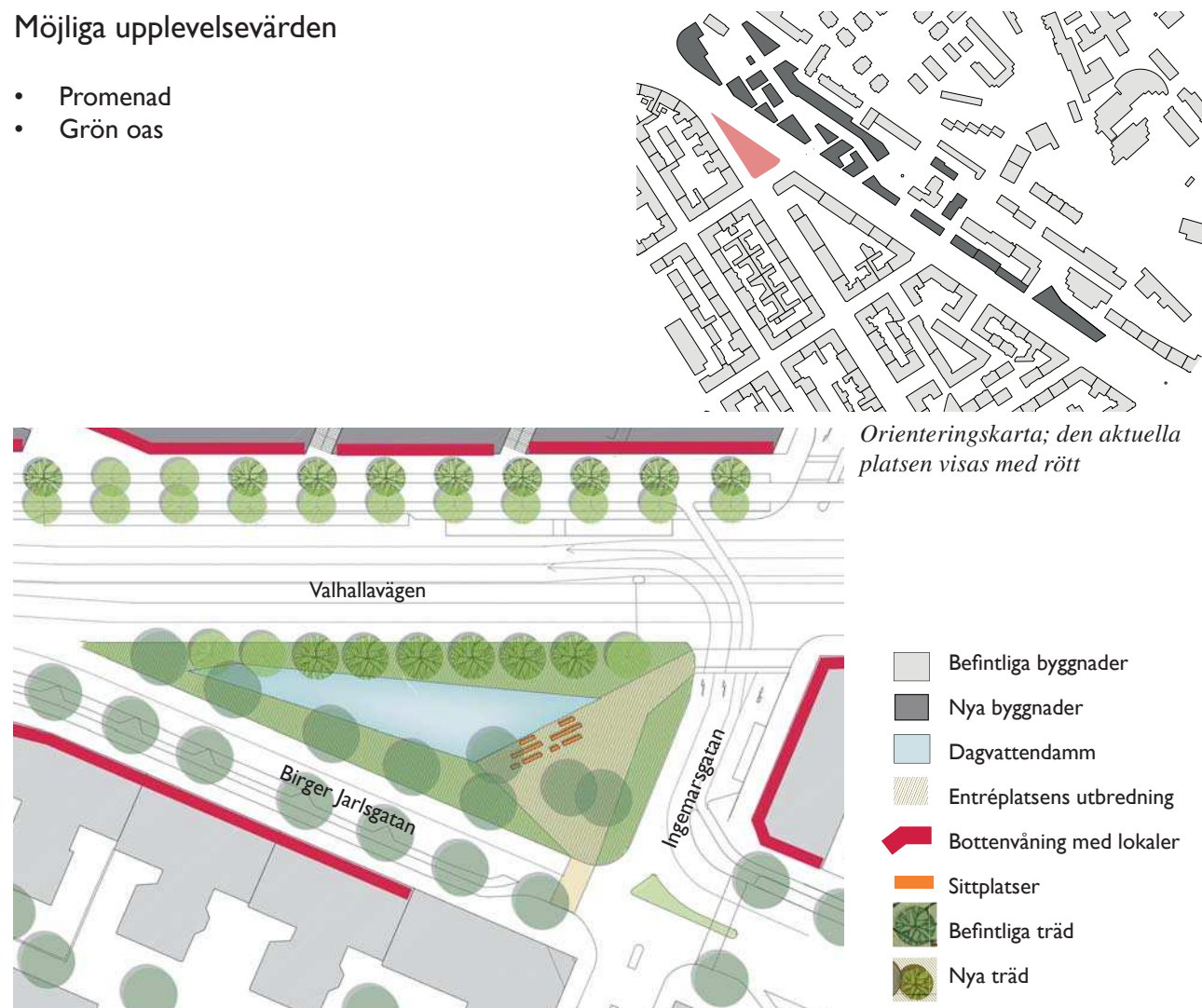
"Entréplatsen"

Valhallavägen möter Birger Jarlsgatan i en triangelformad befintlig platsbildning. Den så kallade "Entréplatsen" föreslås bevaras som en öppen yta då den redan idag fyller en viktig roll i Valhallavägens rumsliga rytme. Den fungerar som förplats till Valhallavägen/Birger Jarlsgatan och stärker tillsammans med Esplanadplatsen den aktuella delen av Västra Valhallavägen. Tillsammans med tillkommande föreslagen bebyggelse kommer platsen vara omgärdad av kvarter med publika verksamheter och kommer att fungera som en oas och en paus i övergången mellan Valhallavägen/Birger Jarlsgatan. Det finns behov av att ordna en dagvattendamm för rening av dagvattnet från Valhallavägen och här är möjligt att göra en stadsmässig dagvattendamm.



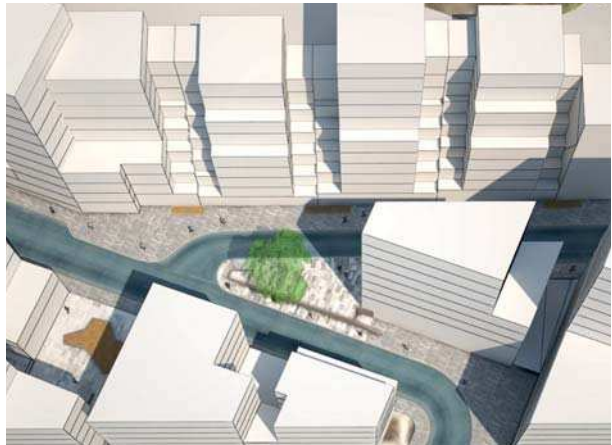
Möjliga upplevelsevärden

- Promenad
- Grön oas



Kiltorget

Kiltorget bildas i vinkeln där "Nya Frejgatan" möter Roslagstullsbacken. Det är en liten platsbildning som utgör en utvidgning av gaturummet; en körbar torgyta. Höjdskillnaderna gör att en del av platsen som vetter mot Roslagstullsbacken blir lite avskild från trafiken. Stödmuren som tar upp höjdskillnaden kan ges en omsorgsfull gestaltning som ger karaktär till platsen. Gröna inslag i gatumiljön i närområdet utgörs av förgårdsmark längs Frejgatan och en gårdsmiljö som öppnar upp sig mot Roslagstullsbacken och som visuellt kopplar an till platsen. Kiltorget har potential att utvecklas till en mötesplats i solläge med publik verksamhet, i form av exempelvis café, i anslutande byggnader. Bebyggelsen ska anpassas så att platsen får så goda solförhållanden som möjligt och uppmuntrar till vistelse.



Möjliga upplevelsevärden

- Uteservering
- Promenad



Orienteringskarta; den aktuella platsen visas med rött



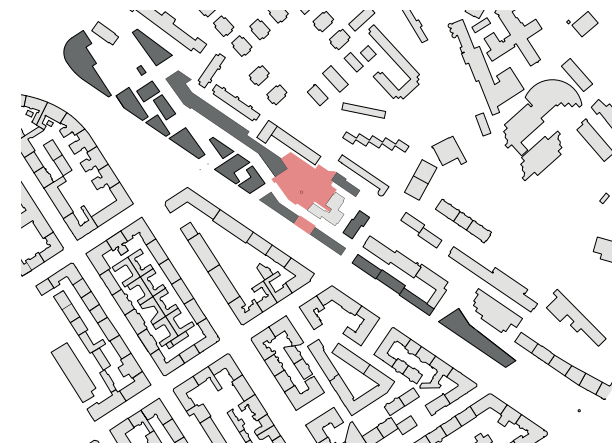
- Nya byggnader
- ▨ Kiltorget's utbredning
- ➡ Bottenvåning med lokaler
- Sittplatser
- Grön fasad
- Nya träd

Nyponparken och fickpark

Nyponparken är en strategiskt sparad del av före detta Roslagsparken. Den ligger i ett av de nord-sydliga förbindelsestråken som finns idag och har stora höjdskillnader inom sig. Här har man kontakt med den enda kvarvarande delen av förkastningsbrantens berg. Parken har möjlighet att bli en oas av grönska med sina uppvuxna träd och solbelysta gräsyta. Genom topografin är marken naturligt uppbruten och kan delas in i en rad olika mindre rum som föreslås förbindas med gångvägar och trappor, med respekt för berghälarna de möter. En befintlig karaktärsgivande trappa som vindlar sig upp längs bergsidan avses bevaras. Idag är förkastningsbranten och dess utblickar i stort sett otillgängliga. Föreslagna nya promenadstråk och möjliga nya utsiktsterrasser skulle ge goda utblickar över Stockholm. Delen av "Nya Frejgatan" vid Nyponparken är rumsligt varierad och öppnar på några ställen upp sig mot Valhallavägen. En sådan öppning föreslås utgöras av en fickpark med gröna väggar. Fickparken vänder sig mot kvarteret Nyponets befintliga lågdel, men kopplar även visuellt an till Nyponparken.

Möjliga upplevelsevärden

- Blomprakt
- Bollek
- Backåkning
- Grön oas
- Lekplats
- Naturlek
- Picknick
- Uteservering
- Promenad
- Utsikt



Orienteringskarta; den aktuella platsen visas med rött

- Befintliga byggnader
- Nya byggnader
- ▨ Nyponparkens utbredning
- Bottenvåning med lokaler
- Sittplatser
- Grön fasad
- Befintliga träd
- Nya träd

Ruddammsparken

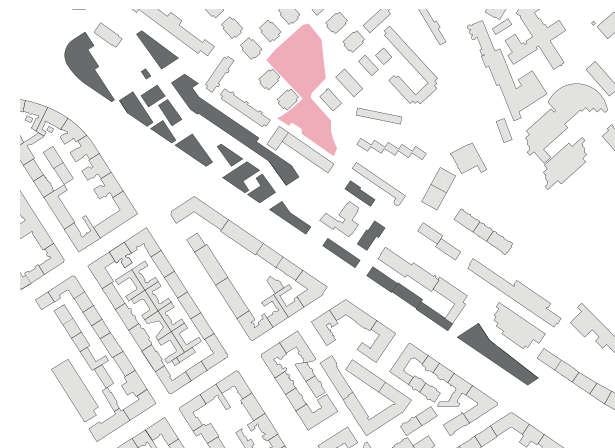
Ruddammsparken bör utvecklas som den uppskattade oas den är idag och är en viktig del av Ruddammen som område.

Bergslekplatsen

Det finns ett högt besöksstryck på områdets befintliga och föreslagna parker och lekplatser som är viktigt att sprida i området. En ny lekpark, med naturlekstema, föreslås därmed på parkmarken vid Körbärsvägen/Stickelbärsvägen. Lekparken ansluter till Ruddammsparken strax söder om denna. Den kan till exempel utformas med upbrutna ytor som anpassas till den befintliga topografin i håll-landskapet och bidrar till en lekfull planlösning.

Möjliga upplevelsevärden

- Bollek
- Backåkning
- Grön oas
- Lekplats
- Picknick



Orienteringskartan redovisar läget för Ruddammsparken och Bergslekplatsen i rött.



- Befintliga byggnader
- Nyponparkens utbredning
- Sittplatser
- Grön fasad
- Befintliga träd
- Nya träd

Scillabacken

Grönstråket mellan Ruddammsbacken och Roslagstullsbacken utgörs av ett brant parti med lövträdsvegetation och undervegetation med vårlökar. Idag löper en stig upp längs förkastningsbranten. Stigen föreslås utvecklas till ett gångstråk med en trappa för att förbättra tillgänglighet mellan Ruddammsparken och områdets lägre delar. Då marken är väldigt brant skulle den knappast få något slitage på marken om till exempel trappor av trä anläggs i branten. Dessa föreslås utformas med mindre platser(vilplan) längs vägen, svävande strax ovanför marken. Ett tema med vårlökar kan utvecklas i förslaget.

Möjliga upplevelsevärden

- Promenad
- Blomprakt
- Grön oas
- Utsikt



Orienteringskarta; den aktuella platsen visas med rött



Miljöutmaningar och hållbarhetsfrågor

Stockholms stads har högt satta mål för sitt miljö- och klimatarbete. Enligt Vision 2030 ska Stockholm vara världsledande i att utveckla, kommersialisera och tillämpa ny energi- och miljöteknik. Visionen pekar även på att staden 2050 ska vara fossilbränslefri och minska energiförbrukningen betydligt. Stadens planering ska bidra till en hållbar användning av mark och vatten.

Fortsatt befolkningstillväxt ställer höga krav på långsiktig planering. Stadens ambition är att främja en fortsatt befolkningsökning och växtkraft inom näringslivet och i andra verksamheter men samtidigt värna om särskilt värdefulla mark- och vattenområden, grön- och vattenområden som lämpar sig särskilt bra för friluftsliv ska bevaras, intrång i grön- och vattenområden ska kompenseras.

Framtida klimatförändringar ska också vägas in när mark- och vattenområden förändras, grön- och vattenområden ska skötas så att de värnar den biologiska mångfalden, ekosystemtjänster och människors trivsel och vattenkvaliteten i sjöar och vattendrag ska förbättras.

Stadens stadsutvecklingsstrategier för hållbar tillväxt innefattar bland annat att stärka centrala Stockholm. Att fortsätta utveckla en tät stad i de

centrala delarna av regionen främjar även i flera avseenden en hållbar utveckling inte minst på grund av de goda möjligheterna till hållbart resande. Programmet ska bidra till att skapa en tät och attraktiv stadsmiljö med blandat innehåll och offentliga miljöer av hög kvalitet samt tillvarata möjligheterna att stärka kopplingar mellan stadsutvecklingsområdena och omgivande stadsdelar.

Klimatanpassning

Kommande klimatförändringar behöver vägas in i planeringen av stadens förtätning. Stockholm beräknas få ökad nederbörd och höjda vattennivåer i hav och sjöar. Ett varmare och fuktigare klimat vintertid med mindre snö och is, fler intensiva regn, större risk för översvämningar samt torra heta somrar innebär utmaningar för stadsbygget. På lång sikt förändras förutsättningarna för Stockholms invånare, natur och parker. Den nya bebyggelsen och grönstrukturen ska anpassas för klimatförändringar. Dagvattenhantering och stadens mikroklimat är viktiga frågor att hantera utifrån klimatförändringarna.

Dagvatten

Enligt Stockholms nya dagvattenstrategi (ännu ej antagen) gäller följande mål:

- Förbättrad vattenkvalitet i stadens vatten
- Robust och klimatanpassad dagvattenhantering
- Resurs- och värdeskapande för staden
- Miljömässigt och kostnadseffektivt genomförande

För att uppnå dessa mål krävs att dagvattenhanteringen förs in i tidigt skede i planprocessen och att plats reserveras för att kunna rena och fördröja dagvatten innan det släpps till recipient. En princip är att rena dagvattnet på plats för att sedan leda det till recipient istället för reningsverk. Enligt strategin är det särskilt fokus på ytor med en trafikintensitet över 10000 fordon per dag. Det är även viktigt att sekundära avrinningsvägar säkerställs så att byggnader inte riskerar att översvämmas vid överbelastat ledningsnät. Strategin förespråkar lokala lösningar för dagvattenhantering som förutom en renande effekt även har en fördröjande funktion och bidrar till att återskapa grundvatten.

Ett första övergripande förslag till hantering av dagvatten i programområdet har tagits fram. Lösningarna för dagvattnet kommer att utredas vidare i nästa skede. Dagvattnet bör fördröjas och renas innan det leds till Brunnsviken. Systemet som föreslås innebär att relativt rent dagvatten leds till växtbäddar för ytterligare rening och fördröjning. Det förorenade trafikdagvattnet föreslås ledas till en dagvattendamm vid Ingemarsplan.

Inom området finns ytor där dagvatten kan fördröjas och takvatten kan ledas, så som parker och fontän/vattenspel i gatumiljö.

Dagvatten från kvartersmark föreslås hanteras ytligt via gröna tak och andra fördröjningar och mellanrum i bebyggelsen. Det föreslås sedan ledas ytligt mot gatuträdens växtbäddar vid Valhallavägen. Växtbäddarna ska utformas för att fördröja och till viss del rena dagvattnet. I botten läggs en dräneringsledning som tar upp överskottsvatten som inte kan infiltreras.

Vid höjdsättning är det viktigt att tänka på att det måste finnas sekundära avrinningsvägar vid kraftiga regn så att byggnader inte riskerar att skadas. Husen bör till exempel ligga högre än gata och man ska undvika instängda områden.

Ekosystemtjänster och grönytefaktor

En grönytefaktor för exploateringsområdet ska tas fram för att reglera hur stor andel av kvartersmarken som ska vara grön och vilka ekosystemtjänster det gröna ska bidra med. Som underlag till nyckeltal för en grönytefaktor för området bör bland annat en underökning av ekologiska samband göras.

Grönytefaktorn innebär att det finns åtgärder som respektive byggherre kan välja mellan för att projektet ska bidra till grön infrastruktur och ekosystemtjänster. Målsättningen är att tomtmarken ska bidra till en god grön och social struktur.



Bild: David Wiberg

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH KONSEKVENSER

Miljöbedömning

I samband med att ett planeringsprojekt påbörjas görs en översiktlig miljöbedömning i syfte att tidigt i processen kunna bedöma om förslaget kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Bedömningen görs utifrån de kriterier som anges i PBL(2010) 4 kap 34§ eller MB 6 kap 11§. Om stadens bedömning är att programmet medför en betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning göras i samband med det efterföljande detaljplaneskedet. I annat fall ska miljökonsekvenser utredas i den utsträckning som krävs för projektet.

Om den nya byggnationen innebär ett överskridande av miljö kvalitetsnormerna för PM10 (partiklar) och NO2 (kvävedioxid) bedömer stadsbyggnadskontoret i dagsläget att det finns en risk att genomförandet av programmet kan antas innebära betydande miljöpåverkan som avses i 5 kap PBL och 6 kap MB. Det innebär att en miljökonsekvensbedömning kan behövas tas fram i detaljplaneskedet.

I övrigt följer programmet intentionerna i Promenadstaden – översiktsplan för Stockholms stad och bedöms inte strida mot några andra nationella eller kommunala riktlinjer, lagar, förordningar eller handlingsprogram.

De miljöfrågor som har betydelse för projektet har studerats under programarbetet och redovisas översiktligt i programmet. Det finns dock ett behov av att särskilt utreda och belysa flera olika miljöfrågor i det fortsatta arbetet. Detta gäller bland annat miljö och hälsofrågor kopplat till luftkvalitet och buller, samt kulturmiljö.

Platsens idag och dess historia

Programområdet innefattar Valhallavägen mellan Roslagstull och Odengatan samt delar av Ruddammen inklusive Ruddammsparken. På ytan som föreslås ianspråk tas av föreslagen ny bebyggelse samt en omvandling av Valhallavägen finns idag park, ytparkering, gångstråk samt Engelska Skolan. Under mark går några större ledningar samt tunnelbanan. Terrängen är delvis brant, mellan Valhallavägen och Ruddammen är höjdskillnaden stor.

Området omkring västra delen av Valhallavägen och Roslagstull var en bit in på 1900-talet en lantlig miljö med gles bebyggelse som i huvudsak präglades av olika malmgårdar och landtullens byggnader vid Brunnsvikens södra spets. Valhallavägen som vi känner den i dag dyker för första gången upp i de regleringsplaner som stadsingenjören A. W. Wallström och byggmästaren A. E. Rudberg lade fram 1863–1864. Som en yttre gräns för stenstaden mot Djurgården föreslog planförfattarna en bred gata med dubbla alléer. Tanken återkom i den så kallade Lindhagenplanen från 1866 men enbart partiet mellan Surbrunnsgatan och KTH i det aktuella området fick trädplanteringar enligt intentionerna. Cirkulationsplatsen vid Roslagstull som Wallström och Rudberg föreslog saknades i Lindhagenplanen och utfördes inte men fick en motsvarighet i ett något västligare läge på 1960-talet.

Bebyggelsen på båda sidor om Valhallavägen tog också god tid på sig och framför allt dröjde det innan norra sidan av gatan bebyggdes. Den branta, bergiga terrängen gjorde området svårt att exploatera och flera årtionden in på 1900-talet fanns här i huvudsak en småskalig kåk- och skjulbebyggelse av trä som inrymde bland annat nödbostäder och olika verksamheter. Förutom epidemisjukhuset vid Roslagstull och högskolebebyggelsen runt Östra station dröjde det till omkring 1930 innan ett mer omfattande byggande tog fart. Då uppfördes som en skärm mot järnvägen bostadshusen i kvarteret Roslagsbanan och sedan fortsatte bebyggelsen att breda ut sig över berget under 1940-, 1950- och 1960-talet. Med 1940-talet började också det parkstråk anläggas som sträcker sig från Surbrunnsgatan och bort förbi Roslagstull. Väster om kvarteret Roslagsbanan viker den bebyggda fronten av från Valhallavägen och fortsätter upp på berget längs med Körbärsvägen. Trots en friare placering av byggnaderna skapas en sammanhållen front ovan bergsryggen med korresponderande hushöjder. Nedanför bergsskärningen ger Roslagsparken ett öppet och grönt gaturum invid Valhallavägen. Vid parken finns fyra solitära byggnader uppförda under 1950- och 60-talen: studenthemmen Domus och Nyponet, Engelska skolan och ett nio våningar högt bostadshus.

Större delen av Valhallavägen är utformad som en bred gränsboulevard mot en planerad fortsättning

av staden över Gärdet. Körfälten löper längs med sidorna på gatan och i mitten finns planterade trädtrader. Den ursprungliga tanken att mittstråket skulle vara en grön park och ett flanörstråk för stenstadens invånare finns endast delvis kvar. Västra delen av Valhallavägen är utformad som en vanlig stenstadsgata med normalbredden 18 meter men saknar trottoar på norra sidan. Övergången från boulevard till vanlig gata speglar kampen mellan Lindhagens stadsbyggnadsvision och ekonomiska hänsyn. Övergången sker vid Körbärsvägens och Roslagsparkens entréplats. Tillsammans med studenthemmen Domus och Nyponet utgör entréplatsen en fond till boulevarden. Längst i väster mynnar Valhallavägen i Roslagstulls och Roslagsvägens flacka entrérum. Entrén till staden består av flera element. Från norr möts man först av en av naturen skapad port bestående av en dalgång flankerad av bergssidor. Därefter vidgas dalstråket som upptas av vägar och den stora cirkulationsplatsen. I dess fond börjar den täta och höjdmässigt sammanhållna stenstaden representerad av det rundade kvarteret Staren.

Enkätundersökning

För att ge en bild av allmänhetens totalintryck av programområdet samt hur parker och platser inom området upplevs gjordes 2012 en enkätundersökning. Enkäten besvarades av framförallt boende inom området, men även arbetande och personer med annan relation till området svarade.

Den bästa platsen enligt undersökningen är Rudamsparken tack vare parkens grönska. Inte oväntat har den hårt trafikerade Valhallavägen angetts som den sämsta platsen inom området. Det som flest saknar i området är en livsmedelsaffär.

De tillfrågade ser en rad kvalitetsfaktorer att värna i området. Dessa faktorer rör i stor utsträckning vegetation, ljus och utblickar samt gångstråk. Värdet av naturinslag, park, träd och annan grönska framhävs. Dagsljus, öppenhet och utsikter uppskattas också. Utformning av gångstråk och dess placering är viktiga för de tillfrågade.

De brister som bör åtgärdas i området rör huvudsakligen trafiksituationen och dess inverkan på miljön. De tillfrågade upplever att trafikrörelserna i området, bilar, bussar och cyklar stör. Föroreningar och buller påverkar trivselen i området negativt och gör vissa platser mindre trevliga att vistas på. Bullret sänker följaktligen värdet på gröna stråk och parkmiljöer. Man ser en potential i att utveckla olika aktiviteter och händelser i området,

platser att vistas på, mötas och utföra aktiviteter på. Dessa underlagsfakta har utgjort en viktig förutsättning i programarbetet och bland annat lett till förslag på hur Valhallavägens gaturum kan göras grönare och mer promenadvänligt, förslag till nya torg, stråk och gröna ytor med bättre ljudmiljö.

Utdrag ur enkätresultatet

Kvalitetsfaktorer att värna om som påverkar helhetsintrycket av området
(enligt 50 % eller mer av deltagarna)

Kollektivtrafik - *utbud av bussar och tunnelbana*
Vegetation - *inslag av natur, park, träd och annan grönska*

Ljus - *dagsljus, belysning*

Utblickar - *öppenhet och utsikt*

Gångstråk - *placering och utformning*

Historia - *den historiska betydelsen av hus och platser*

Blandning - *variation av boendeformer och verksamheter*

Sammanhang - *anpassning mellan nytt och gammalt*

Privat skötsel - *skötsel och underhåll av byggnader*

Arkitektur - *byggnadskonst*

Brister att åtgärda som påverkar helhetsintrycket av området
(enligt 20 % eller mer av deltagarna)

Trafikrörelser (*bilar, bussar och cyklar*)

Miljökvalitet - *föroreningar i luft, vatten, buller*

Parkering - *bilar*

Kommersiell service - *butiker och affärer*

Händelser - *mänskliga möten och möjligheter till egna aktiviteter*

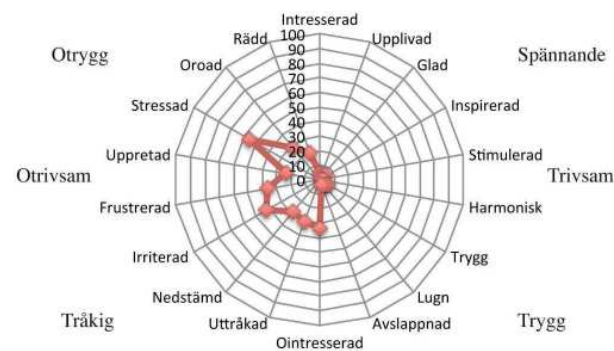
Byggnadsarbeten - *ordning/information om byggnadsarbeten*

Ordning - *stadsmönster av gator och kvarter*

Möblering - *sittplatser, papperskorgar, cykelställ*

Cykelparkering - *placering, utformning och storlek*

Allmän skötsel - *skötsel och underhåll av gator och platser*



Valhallavägen (från Roslagstull till Surbrunnsgatan)

Positiv fysisk miljö

Viss stadskänsla

Träden och grönskan

Fontän

Butiker

Parkeringsplatser

Negativ fysisk miljö

Oinspirerande, tråkig, brutal arkitektur

Störande trafik

Smal trottoar

Dåliga cykelvägar

Dålig belysning - mörkt

Skräpig sopstation

Råttor

Oklart syfte med slänten på norra sidan

Postiva händelser

Parken vid backen ger känsla av harmoni

Negativa händelser

Höga hastigheter på trafiken

Vålande bullrande tung trafik

Svårt att prata på trottoaren på grund av buller.

Trafiken sotar ned husen.

Dålig luft som förgiftar.

Trafikfara för barn och cyklister som korsar mellan bilraderna

Få flanörer

Värderosen ovan sammanfattar hur de svarande har uppgett att de upplever platsen. Bild: Valhallavägen idag.

Ruddammsparken

Positiv fysisk miljö

Ruddammens hjärta
 Härlig oas - en riktig park
 Stora träd, kastanjer, ekar
 Syréner
 Kuperad mark
 Blandning av äldre och nyare bebyggelse runt parken
 Bilfritt
 Avskärmat från buller
 Insprängda lekplatser
 Historisk plats (äldre gård)

Negativ fysisk miljö

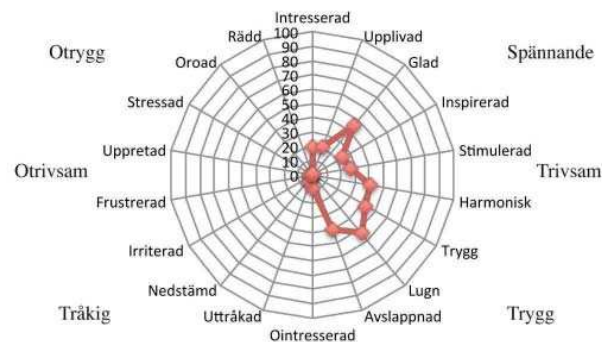
Dött på kvällen
 Dålig belysning
 Smutsigt
 Saknas papperskorgar

Positiva händelser

Viktig mötesplats
 Picknic med förskolan
 Barnen leker, åker pulka, cyklar
 Glada barnskratt
 Föräldrar träffas
 Alla åldrar vistas tillsammans
 Fåglar och fågelsång
 Doft av gräs
 Lek med hundar

Negativa händelser

Saknar kafé eller restaurang
 Dålig skötsel



Värderosen ovan sammanfattar hur de svarande har upplevt att de upplever platsen. Bild: Ruddammsparken idag.

Körsbärsvägen/Valhallavägen

Positiv fysisk miljö

Fint litet torg, snygg entré till Ruddammen
 Fontän med ljuvligt porlande ljud
 Blommor och vackra träd
 Parkarkitektur signerad Glemme
 Bra skötsel

Negativ fysisk miljö

Hård kall och bullrig miljö
 Mörk och tråkig plats
 Mycket trafik
 Illa placerad cykelbana
 Kurvradier för att öka hastigheten på trafiken har förfulat en av Stockholms vackraste paradgator, Valhallavägen
 Ingen förankring av platsen vid något hus med aktivitet i bottenvåningen

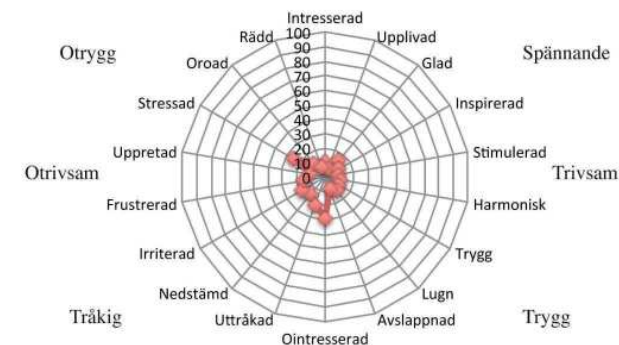
Grönska, gatubeläggning och konst behöver utvecklas
 Dålig belysning

Positiva händelser

Sitter folk i parken
 Busshållplats
 Tittar på när linadrarna klipps på våren
 Sätter mig här med en kopp kaffe på väg hem från jobbet

Negativa händelser

Farliga trafiksituationer
 Råttor som springer
 Ingen plats att stanna på, bara passera
 Missbruakre sitter på parkbänkarna
 Vore bättre med spårvagn än bussar



Värderosen ovan sammanfattar hur de svarande har upplevt att de upplever platsen. Bild: Körsbärsvägen/Valhallavägen.

Landskapsbild

Idag

Förkastningsbranter, Stockholmsåsen och sprickdalar är karaktärgivande i Stockholms naturlandskap. En stor del av bergsområdena har sprängts bort i dagens innerstad, men i parkmiljöerna är urberget ofta fortsatt avläsbart. Västra delen av Valhallavägen följer en av dessa förkastningsbranter, som sträcker sig i öst-västlig riktning. Branten berättar om stadens förhistoria och har genom åren lämnats kvar på grund av den svåra topografin och utifrån önskemålet att erbjuda Stockholms hälsosamma parkmiljöer.

Konsekvenser

Förkastningsbranten omtolkas i en byggd form i förslaget. Bergets övre delar sparas och fylls ut, lägre liggande delar sprängs bort. Förkastningsbranten sparas och är avläsbar på två ställen, bredvid det nya höghuset och i anslutning till det befintliga höghuset Nyponet. Sättet att omtolka förkastningsbranten har sin motsvarighet till exempel längs med Katarinavägen och vid Kungsholmsgatan. Den befintliga, relativt jämnhöga, bebyggelsen längs bergsryggen är fortfarande avläsbar. Den nya suterrängkvarteret har en delvis klättrande skala som följer bergets höjd och längdriktning. Vid den föreslagna parken är dagens bergvägg sparad och synlig i stadsbilden. Vid Roslagstull underordnar sig den nya bebyggelsen det öppna landskapet och inordnar sig till det befintliga entrémotivet.



Vy tagen i höjd med Ingemarsgatan, framför Engelska Skolan, mot Roslagstull



Vy tagen i Roslagsparken, med Ruddammens höjd till vänster och byggnaden Nyponet i fonden.



Elevation längs Valhallavägen för dagens situation, befintliga byggnader illustrerade som grå volymer (studentbostadshuset Nyponet illustrerat med tegenfasad).



Elevation längs Valhallavägen med programförslaget, befintliga byggnader illustrerade som grå volymer (studentbostadshuset Nyponet illustrerat med tegenfasad) och nya byggnader i ljusgrått.

Stadsbild

Idag

Valhallavägen löper i sydost-nordvästlig riktning och bildar nordlig gräns för 1800-talets kvartersstad på Östermalm. Södra sidan av vägen har en i genomsnitt sex våningar hög och till stora delar sluten stenhusbebyggelse. Vid Roslagsbanan finns ytterligare stenstadsbebyggelse i form av det på 1920-30-talet uppförda kvarteret Roslagsbanan. Väster om kvarteret Roslagsbanan viker den bebyggda fronten av från Valhallavägen och fortsätter upp på berget längs med Körbärsvägen. Trots en friare placering av byggnaderna skapas en sammanhållen front ovan bergsryggen med korresponderande hushöjder. Nedanför bergsskärningen ger Roslagsparken ett öppet och grönt gaturum invid Valhallavägen och närmast gatan finns ett stort antal markparkeringar. Vid parken finns fyra solitära byggnader uppförda under 1950- och 60-talen: studenthemmen Domus och Nyponet, Engelska skolan (f.d. Engelbrekts barnavårds- och husmoderskola) och ett nio våningar högt bostadshus tillhörande Roslagstulls sjukhus.

Större delen av Valhallavägen är utformad som en bred gränsboulevard mot en då tänkt fortsättning på kvartersstaden över Gärdet. Den ursprungliga tanken att mittstråket skulle vara en grön park och ett flanörstråk för stenstadens invånare finns endast delvis kvar. Västra delen av Valhallavägen är utformad som en vanlig gata med bredden 18 meter, trottoar saknas på den norra sidan. Övergången från boulevard till gata sker genom Körbärsvägens och Roslagsparkens entréplats. Tillsammans med studenthemmen Domus och Nyponet utgör entréplatsen en fond till boulevarden.

Längst i väster mynnar Valhallavägen i Roslagstulls och Roslagsvägens entrérum. Entrén till staden består av flera element. Från norr möts man första av en av naturen skapad port bestående av en dalgång flankerad av bergssidor. Därefter vidgas dalstråket som upptas av vägar och cirkulationsplatsen. I dess fond börjar den täta och höjdmässigt sammanhållna stenstaden med det rundade kvarteret Staren.

Konsekvenser

Förslaget innebär en omvandling av ett stads- och parkrum som idag är präglad av trafik till en tät bebyggd miljö med tydligt definierade offentliga platser och stråk samt en omvandling av den del av Valhallavägen som idag inte är esplanad till en väl gestaltad gata som erbjuder goda promenad- och cykelmöjligheter.

För att bättre knyta an till de kvaliteter som finns i Valhallavägens esplanad del föreslås den berörda sträckan omvandlas till en gata med dubbla trädtrader på norra sidan. På så sätt skiljer sig gatans karaktär från till exempel Odengatan och Birger Jarlsgatans boulevarder och knyter istället an till esplanaden genom att halva esplanadens trädplantering förlängs.

Nya gator som kopplar an till stenstadens rutnät tydliggör korsande entréstråk, Roslagstullsbacken blir i sin nya sträckning en mer stadsmässig entré till AlbaNova. Nya och förnyade parkstråk som leder från Valhallavägen till Ruddammen ger en visuell och fysisk sammanlänkning mellan stenstaden och Ruddammen och vidare ut till nation-alstadsparken.

Den nya bebyggelsen placeras kring en justerad sträckning av Roslagstullsbacken samt en ny stadsgata (en förlängning av Frejgatan) som ansluter till Roslagstullsbacken och Valhallavägen. Delar av den föreslagna strukturen är uppbruten med smala passager i form av trapplopp mellan husen och har små och halvoffentliga gårdar.

Körbärsvägens anslutning till Valhallavägen föreslås flyttas och slås samman med korsningen vid Odengatan. Den föreslagna platsbildningen vid Körbärsvägen/Valhallavägen ger Valhallavägens esplanadsträcka en ny avslutning och en nybyggnad ersätter Domus och Nyponet som fondmotiv och går något omlott med kvarteret Roslagsbanan.

Vid Roslagstull inordnar sig bebyggelsestrukturen i den befintliga gränsen mellan det större landskapsrummet och stadens början. Skolbyggnadens rundade form skapar tillsammans med kvarteret Staren en tydlig port och början på staden. Kontrasten mellan landskapsrummet med dalstråk och flankerande berg samt det av människan skapade stadsrummet bibehålls och utvecklas.

Tätheten, byggnadernas placering i liv med gata, bottenvåningar med butiker och verksamheter förlänger innerstadskaraktären från stenstaden över Valhallavägen och upp mot Ruddammen. Fastigheterna mot Valhallavägen ska vara smala och byggnaderna ska sinsemellan variera i höjd, höga byggnader ska kompletteras med låga för att särskilja den nya bebyggelsen. Bebyggelsen förmedlar höjdskillnaden mellan Ruddammen och Valhallavägens nivå genom ett suterrängkvarter med släpp som tillåter visuell kontakt med den

befintliga bebyggelsen. Kvarteren närmast gatan ges varierande höjder, för att skapa ett intryck av klättrande bebyggelse samt möjliggöra solbelysta offentliga platser. Längs Valhallavägen relaterar den nya bebyggelsen till stenstadens bebyggelsefront avseende högsta höjdskala och placering.

Bebyggelsestrukturen innebär nya sammanhang för den befintliga bebyggelsen i närheten. Nya byggnader föreslås vid Nyponet som inte kommer att få samma plats som monumental solitär utan bli en del av den nya stadsväven. Bebyggelsefronten mot Valhallavägen gör ett släpp vid höghuset Nyponet. Genom släppet kan man fortfarande uppleva hur höghuset landar i terrängen. Den höga byggnadskroppen kommer fortsatt att teckna sig som landmärke på längre håll. Nya byggnader byggs samman med byggnaden Domus (befintliga studentbostäder och hotell).

Området kilar in i ett smalt stråk innerstaden, och blir en del av den nya årsring som skapas tillsammans med Hagastaden i stenstadens krans.



Vy från Valhallavägen med stenstaden till höger och förkastningsbranten och kvarteret Nyponet till vänster



Vy från Ingemarsgatan mot ny föreslagen bebyggelse



Vy från Frejgatan med ny föreslagen bebyggelse och befintliga kvarteret Nyponet i fonden

Kulturmiljö samt riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården

Ett kulturhistoriskt kunskapsunderlag framtaget av Stockholms Stadsmuseum har varit ett underlag i arbetet med programmet (*Västra Valhallavägen, Kulturhistoriskt kunskapsunderlag*). Underlaget beskriver översiktligt området omkring den västligaste delen av Valhallavägen, mellan Roslagstull och Östra station samt en kulturhistorisk karaktäristik av området och de värdekärnor inom riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården som gränsar till det aktuella programområdet.

Programområdet ligger i närheten av ett antal värdekärnor inom riksintresset för kulturmiljö Stockholms innerstad med Djurgården: esplanaderna, institutionsbältet, parklandskapet vid Brunnsviken, lärkstaden samt stenstadens tydliga yttre gräns (ett karaktärsdrag inom riksintresseområdet).

En kulturmiljöanalys samt en konsekvensbeskrivning av programförslaget kommer att tas fram.

Naturmiljö

Idag

Delar av programområdet ligger i utkanten av ett område som utgör buffertzonen för angränsande ekologiskt kärnområde i stadens ekologiska infrastruktur. Ett kärnområde är ett område som inrymmer en mångfald ekologiska funktioner som är grunden för fungerande ekosystem och biologisk mångfald. Det aktuella kärnområdet utgör ett kärnområde för Nationalstadsparkens växt- och djurliv. Naturvärdena inom kärnområdet är främst knutna till gamla ekar och lindar, men även äldre barrskog, sjöar, vattendrag och våtmarker hyser en intressant fauna och flora.

Idag finns det inom området ett stort antal uppvuxna träd, planteringar och gräsmattor. Det finns även observationer av kärlväxterna Monke från 1980- och 1990-talen och Hårkörvel från 1983 som har rapporterats in till Artarken. Hårkörveln växer på skuggig näringsrik mullrik jord, ofta i skogsbryn, häckar, vägdiken och på tomtmark. Monke växer ofta på berg och torra backar.

Konsekvenser

Programmet innebär att gröna ytor ianspråk tas av ny bebyggelse. Stadsbyggnadskontoret bedömer att exploateringen inte påverkar stadens övergripande ekologiska infrastruktur, då området ligger i utkanten av buffertzonen till det angränsande ekologiska kärnområdet.

Inom programområdet har observationer av kärlväxterna Monke från 1980- och 1990-talen och Hårkörvel från 1983 rapporterats in till Artarken. Om växterna återfinns på platserna idag

bör de om möjligt bevaras.

Vidare studier av hur området påverkas och hur förslaget kan utvecklas med hänsyn till ekosystemtjänster bör göras i samband med att en grönytefaktor för den nya exploateringen definieras.

Parktillgång

Idag

Området har god parktillgång, men Roslagsparken är störd av buller från trafiken på Valhallavägen och upplevs ibland som otrygg. Bollplanerna används och uppskattas av barn och ungdomar i området. Ruddammsparken är mycket uppskattad i området på grund av den lummiga och buller- och trafikskyddade miljön.

Analys av parktillgång (PM Parktillgång) visar att de boende inom programområdet i nuläget har tillgång till grönområden motsvarande 10,75 kvadratmeter per person inom ett omland på ca 500 meter.

Konsekvenser

Programförslaget innebär att stora delar av Roslagsparken tas i anspråk för ny bebyggelse samt innebär fler boende i området som kommer att använda parker och offentliga miljöer. Med en utbyggnad enligt programförslaget blir parktillgången cirka 8,45 kvadratmeter per person.

Parkerna behöver vara utformade för att tåla ett högt besöksstryck och vara mångfunktionella.

Dagvatten

Idag

Områdets nordöstra del sluttar brant ner mot Valhallavägen. Valhallavägen är kraftigt trafikerad med en trafikintensitet på ca 40 000 fordon per dygn. Idag leds dagvattnet från planområdet via brunnar till kombinerad ledning och vidare till Saltsjön via Henriksdals reningsverk.

Recipienten, det vatten där dagvattnet slutligen släpps ut, är idag Saltsjön via Henriksdals reningsverk. När dagvatten leds till reningsverk innebär det mindre kapacitet för att rena avloppsvatten. Det innebär även att det finns risk att avloppsvatten breddas ut orenat till recipienten vid höga dagvattenflöden vilket är negativt för miljön. Klimatförändringar kan innebära fler stora regn vilket gör det olämpligt med system där dagvatten leds till reningsverk.

Konsekvenser

Istället för att leda dagvattnet till Henriksdals reningsverk föreslås att dagvattnet renas och fördröjs inom programområdet för att sedan släppas ut i Brunnsviken.

Dagvatten som genereras från den hårt trafikerade Valhallavägen innehåller höga föroreningshalter och måste renas innan det leds vidare till Brunnsviken. Dagvattnet från Valhallavägen föreslås därför att via brunnar samlas upp i en ledning som mynnar i en anlagd dagvattendamm vid Entreéplatsen vid Ingemarsplan. Dagvattendammen renar och fördröjer det förorenade dagvattnet som sedan släpps ut i Brunnsviken. Dammen kommer att behandla dagvatten från Valhallavägen

på sträckan Odengatan till Ingemarsplan. På sikt skulle ytterligare en reningsanläggning behövas för resterande stäcka av Valhallavägen fram till Roslagstull. Dagvatten härifrån leds idag orenat ut till Brunnsviken. En sådan anläggning skulle även kunna omhänderta och rena delar av Roslagsvägen samt Cederdalsgatan.

Dagvatten från kvarteren och de mindre gatorna inom programområdet föreslås omhändertas lokalt med gröna infiltrations- och fördröjningslösningar. Till exempel kan gröna mellanrum mellan bebyggelse och gator anpassas för lokalt omhändertagande av dagvatten. I lokalgatorna bör dagvatten användas för bevattning av träd. Inom kvartersmarken kan fördröjning ske genom till exempel växtbäddar och gröna tak. Det dagvatten som blir över, efter det lokala omhändertagandet uppströms i området, leds sedan till växtbäddar med träd längs Valhallavägen. Därigenom får träden god tillgång på vatten samtidigt som ytterligare fördröjning och rening sker före utloppet Brunnsviken.

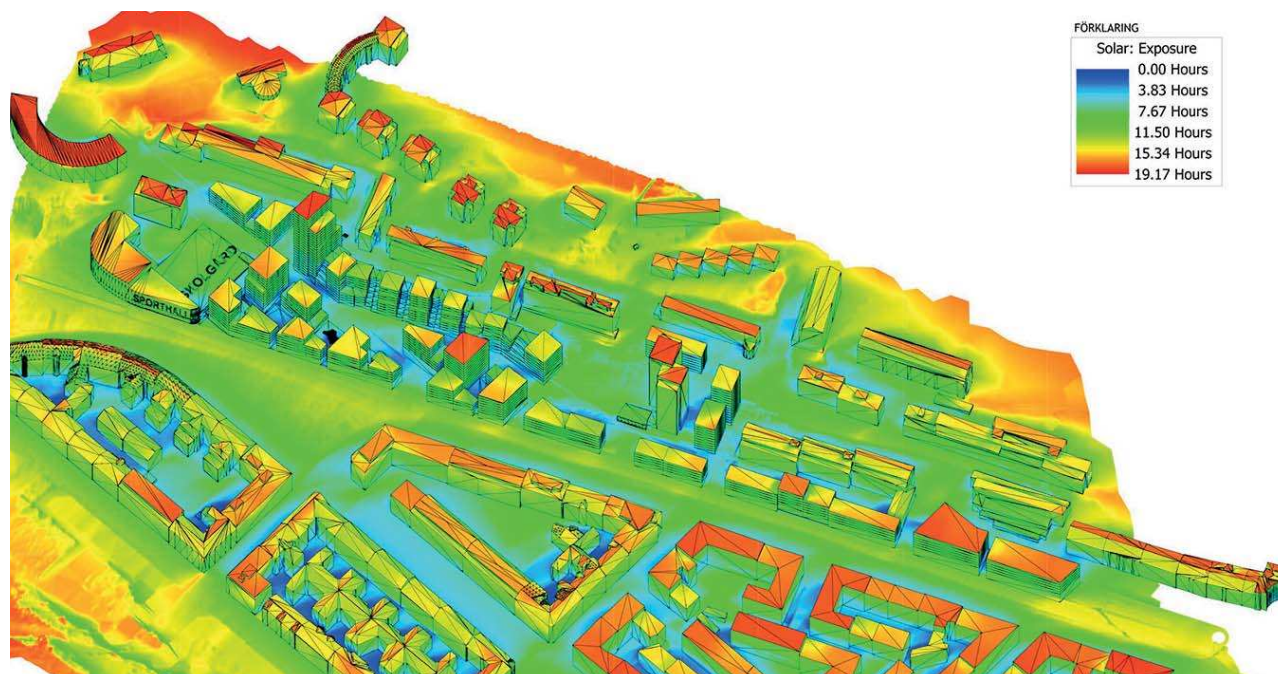
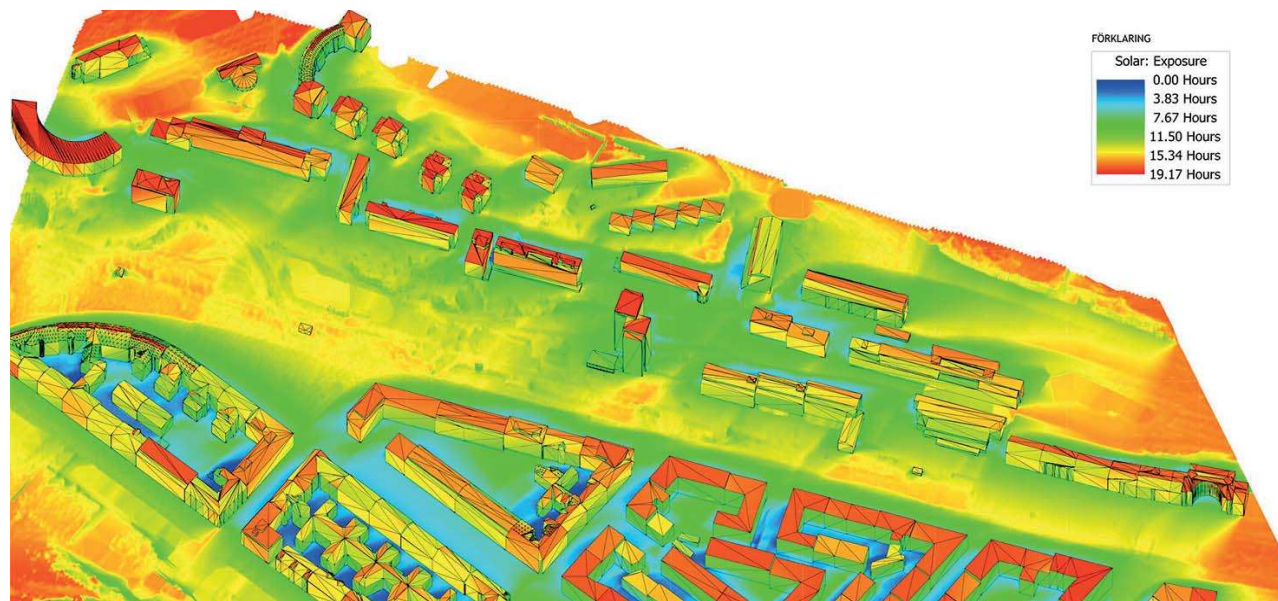
Programområdet är beläget inom två naturliga avrinningsområden, Brunnsviken respektive Strömmen. Brunnsviken (dit dagvattnet från området föreslås ledas) är ett övergångsvatten med otillfredsställande ekologisk status på grund av växtplankton. Den kemiska statusen exklusive kvicksilver är god. Klassade miljöproblem är miljögifter, förorenade sediment samt främmande arter. Både punktkällor och diffusa källor har en betydande påverkan på recipienten. Målet att uppnå god ekologisk status har fått tidsfrist till 2021 för att det anses vara tekniskt omöjligt att nå god status tidigare. För att inte försämra Brunnsvikens

status ytterligare är det viktigt att rena dagvattnet innan det leds mot recipient.

Ljusförhållanden

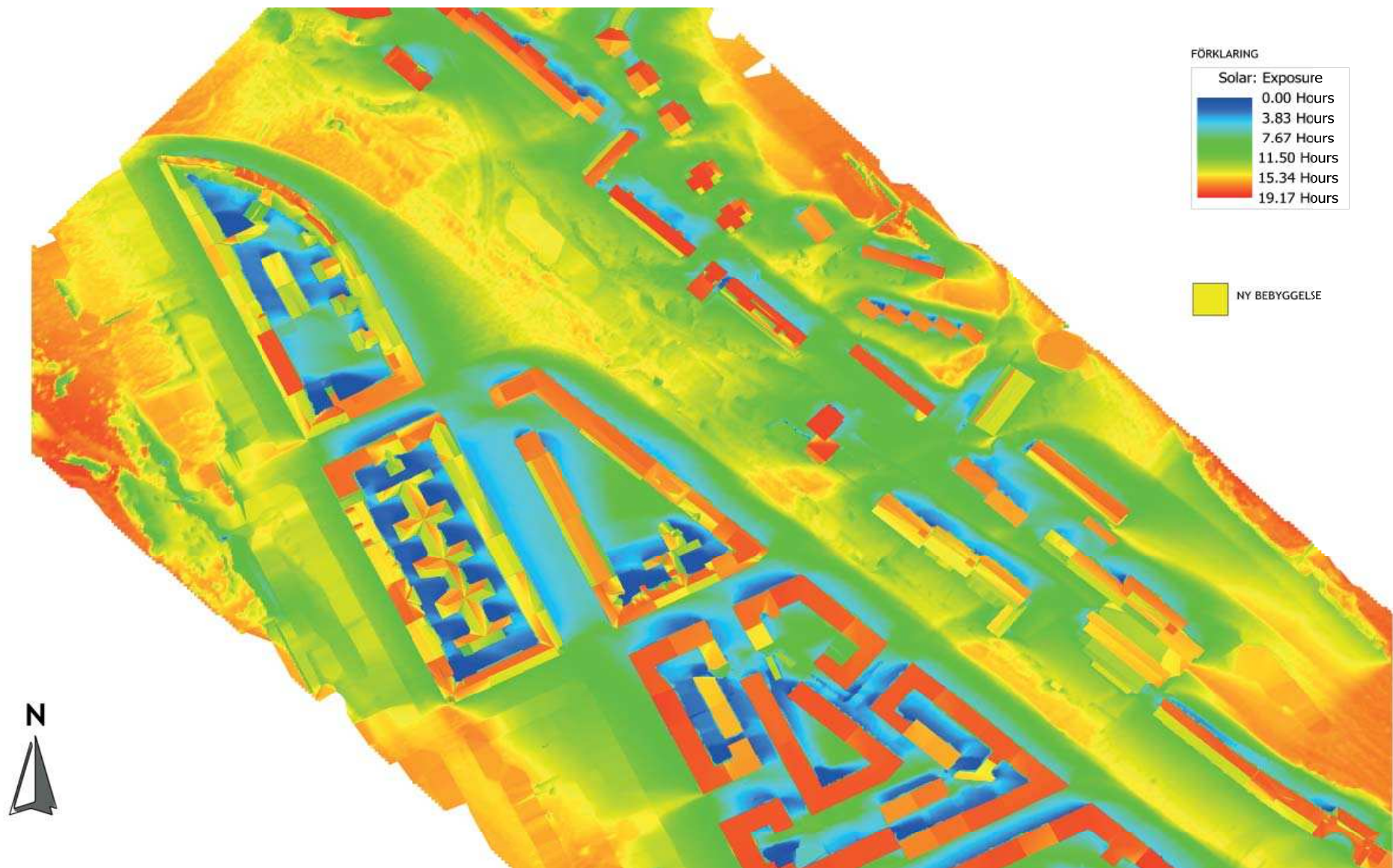
Roslagsparkens öppna yta innebär goda sol och dagsljusförhållanden för omkringliggande bebyggelse i dagsläget. Området ligger i en sydväst vänd brant och har därmed ett mycket bra solläge. Programförslaget innebär att befintliga byggnader norr om Valhallavägen blir mer skuggade än idag. Höjdskillnaden mellan Ruddammen och Valhallavägen innebär dock att de nya byggnaderna, som främst ligger på en lägre nivå än befintliga, inte skuggar lika mycket. Parker och platsbildningar inom området blir relativt väl solbelysta.

Den täta planstrukturen innebär att de små gårdarna och trappgränderna får få soltimmar. Ljusförhållandena för de nya lägenheterna kommer att behöva studeras vidare.

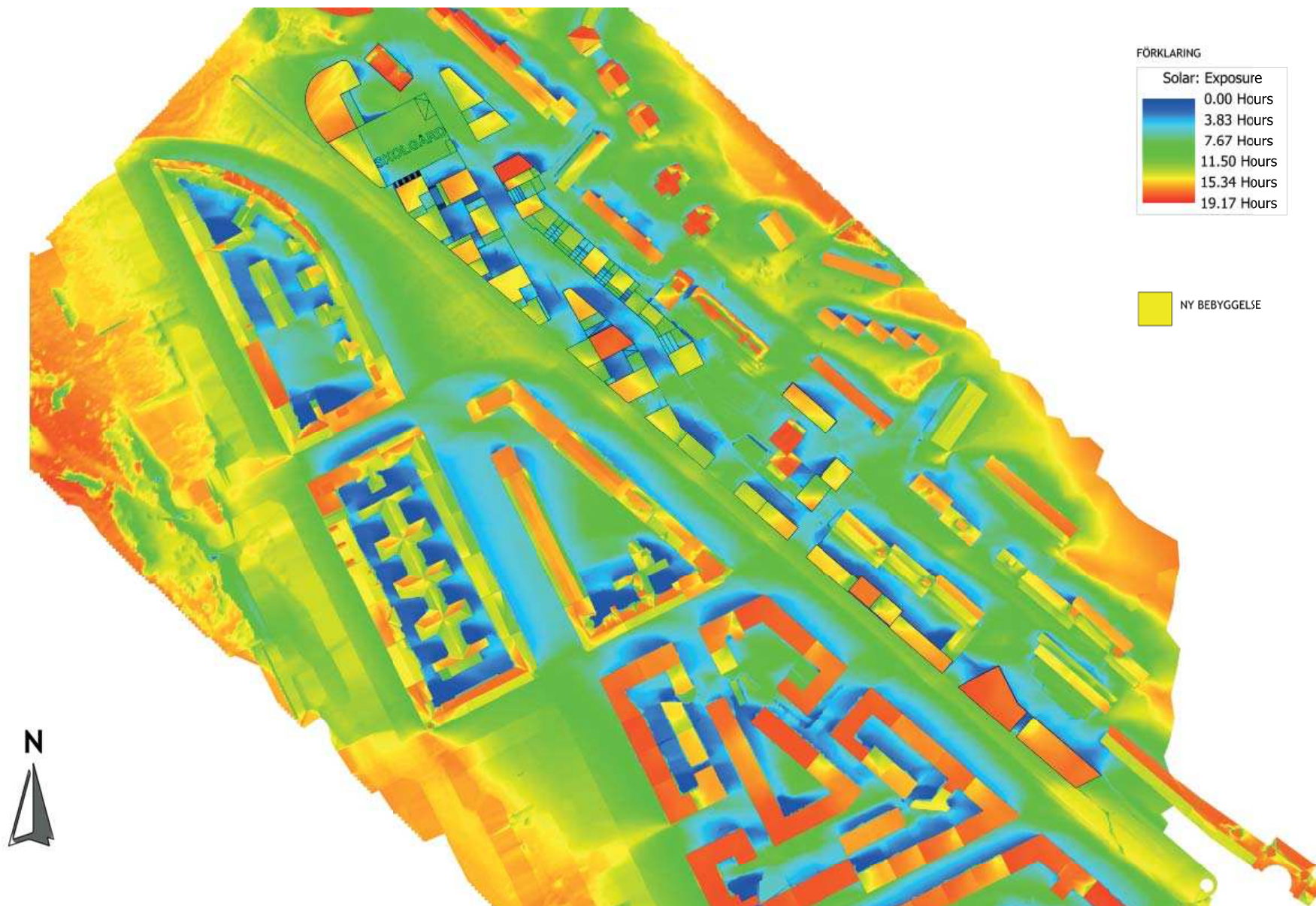


Ovan: 3d-vy som visar befintlig exponering av antalet timmar direktsol på fasad och mark vid sommarsolståndet den 21 juni

Nedan: 3d-vy som visar exponering av antalet timmar direktsol på ny och befintlig bebyggelse och mark vid sommarsolståndet den 21 juni



Solstudie. Exponering av antal timmar direktsol i dagsläget, vårddagjämnning 2014



Solstudie. Exponering av antal timmar direktsol på ny och befintlig bebyggelse efter föreslagen exploatering vid vårdagjämning

Tillgänglighet

Idag

Höjdskillnaderna i området gör att Ruddammen ligger otillgängligt till, både Roslagstullsbacken och Körsbärsvägen är relativt branta. Förutom dessa två gator leder trappor upp från Roslagstullsparken respektive Valhallavägen till Ruddammen. Inom Roslagstullsparken finns också ett flertal branta partier.

Konsekvenser

Programförslaget är utformat med utgångspunkt från Stockholms stads handbok "Stockholm – en stad för alla, Handbok för utformning av en tillgänglig och användbar miljö" (2008).

Förkastningsbranten tar på vissa håll upp 6 våningssplan vilket motsvarar cirka 18 meter. Målsättningen är att tillgängliggöra de upplevelsekvantiteter som topografin kan ge samt att knyta samman områdets delar på ett överskådligt sätt. Trots den kuperade terrängen med stora nivåskillnader klarar de föreslagna nya lokalgatorna tillgänglighetskraven på en max 5%-lutning. Roslagstullsbackens befintliga vägsträckning överskrider dock tillgänglighetskraven.

Eftersom de flesta kvarter går att angöra från två håll finns även möjligheten att via hissar inom fastigheterna nå samtliga gårdar och gårdshus även för rörelsehindrade. Förslaget innehåller ett tre offentliga trappor mellan Valhallavägen och Ruddammen. På grund av den kraftiga höjdskillnaden inom området kan trapporna inte göras tillgängliga med till exempel flacka ramper. Då även Körsbärsvägen och Roslagstullsbacken är brantare än

vad stadens riktlinjerna för tillgänglighet anger bör en offentlig hiss som länkar samman den nya bebyggelsen med Ruddammens höjd utredas i den kommande processen.

Luftkvalitet

Idag

Valhallavägen är idag en högt trafikerad gata med höga luftföroreningshalter och redan idag överskrider miljökvalitetsnormen för PM10 på delar av sträckan vid programområdet. Engelska skolan har ett utsatt läge för luftföroreningar från trafiken.

Miljökvalitetsnormer för luft

Miljökvalitetsnormer syftar till att skydda människors hälsa och naturmiljön. Normerna är juridiskt bindande föreskrifter som har utarbetats nationellt i anslutning till miljöbalken. De baseras på EU:s regelverk om gränsvärden och vägledande värden.

Det nationella miljökvalitetsmålet Frisk luft är definierat av Sveriges riksdag. Halterna av luftföroreningar ska senast till år 2020 inte överskrida lågrisknivåer för cancer eller riktvärden för skydd mot sjukdomar eller påverkan på växter, djur, material och kulturföremål. Miljökvalitetsnormerna fungerar som rättsliga styrmedel för att uppnå de strängare miljökvalitetsmålen. Miljökvalitetsmålen med preciseringar anger en långsiktig målbild för miljöarbetet och ska vara vägledande för myndigheter, kommuner och andra aktörer.

Vid planering och planläggning ska kommuner och myndigheter ta hänsyn till miljökvalitets-

normer och miljökvalitetsmål. I plan- och bygglagen anges bland annat att planläggning inte får medverka till att en miljökvalitetsnorm överträds.

Utöver att de lagreglerade miljökvalitetsnormerna följs är det viktigt att se till att människor utsätts för så låga luftföroreningshalter som möjligt. Det är viktigt eftersom negativa hälsoeffekter uppkommer även om miljökvalitetsnormerna klaras. Särskilt utsatta är människor som redan har sjukdomar i luftvägar, hjärta eller kärl, gamla människor samt barn.

Partiklar, PM10 och kvävedioxid, NO₂, är de luftföroreningar som har de högsta nivåerna i Stockholmsregionen idag, relativt de miljökvalitetsnormer som finns definierade.

Konsekvenser

En utredning av luftföroreningshalter av partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO₂) till följd av biltrafiken vid Valhallavägen vid programområdet har gjorts (Valhallavägen, Stockholm, Spridningsberäkningar för halter av partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO₂) för år 2020, SLB-analys, april 2014) i syfte att kartlägga framtida luftkvalitet kring planområdet. Den visar att ny bebyggelse längs med Valhallavägen försämrar möjligheterna till utvädring av luftföroreningar och den nya bebyggelsen riskerar att bidra till att miljökvalitetsnormerna ytterligare överskrider.

Trafikprognoserna för Valhallavägen visar på att gatan även efter Norra Länkens öppnande kommer att vara relativt högt trafikerad. Byggnation invid Valhallavägen som gör att gaturummet förändras från enkelsidigt (bebyggelse vid trottoar enbart på ena sidan) till dubbelsidigt medför en försämrad utvädring av de luftföroreningar som trafiken in-

nebär. Den del av gaturummet som påverkas mest av den nya bebyggelsen är trottoaren närmast befintliga bostadshus på Birger Jarlsgatan närmast Roslagstull. Inom området för den nya bebyggelsen beräknas miljö kvalitetsnormerna klaras.

Det föreslagna läget för skola och skolgård i programmet innebär en skolgård som är skyddad från Valhallavägens luftföroreningar till skillnad från Engelska skolans läge idag.

Överskridande av PM10 samt NO2 har stor betydelse för den fortsatta detaljplaneprocessen. Länsstyrelsen som granskar kommunernas efterlevnad av miljö kvalitetsnormer kan inte godta en detaljplan som innebär att miljö kvalitetsnormer överskrids.

För PM10 har andel bilar med dubbdäck stor betydelse, medan för NO2 har andelen tungtrafik större betydelse för haltbidraget. Det skulle alltså inte räcka med ett dubbdäcksförbud på Valhallavägen för att klara miljö kvalitetsnormerna utan det krävs även åtgärder för att minska halterna av NO2. Sammantaget innebär detta att det kan krävas åtgärder som minskar den totala trafikmängden för att miljö kvalitetsnormerna inte ska överskridas vid ett genomförande av programförslaget. Det innebär att det kan finnas en konflikt mellan intresset att förtäta staden med nya bostäder i centrala lägen och behålla tillgängligheten med biltrafik in och ut ur staden.

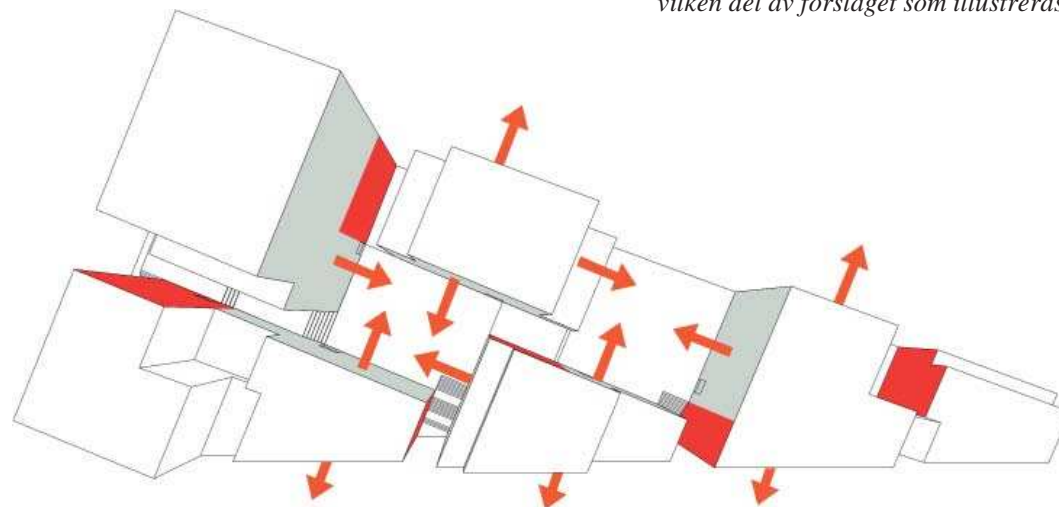
Boendemiljö för tillkommande bostäder

Programförslaget innebär en tät bostadsbebyggelse som ger fördelar men även innebär utmaningar i nästa planeringsskede. Flera av de föreslagna lägena har små eller inga möjligheter till gemensamma gårdar. Det behöver kompenseras genom tillgång till balkong och gemensamma ytor för utevistelse på tak samt en god stadsmiljö. Stadsbyggnadskontoret bedömer att läget nära nationalstadsparken samt de lokala parkerna innebär att de boende i området kommer ha en god tillgång till bra miljöer för utevistelse.

Den täta kvartersstrukturen i två av kvarteren innebär att en samordning behöver göras mellan de olika byggnaderna för att inte skapa problem med för stor insyn mellan lägenheter (illustrationen visar schematiskt hur byggnaderna kan vändas åt olika håll). På flera ställen ligger byggnaderna så nära som fem meter. Det innebär att specialkrav kan komma att ställas på fasader i dessa lägen vilket behöver utredas vidare i detaljplaneskedet.



Illustration (Utopia Arkitekter) som visar den täta strukturen som kräver stor medvetenhet vid kommande mer detaljerad planering för att skapa en så god boendemiljö som möjligt. Orienteringskarta ovan visar vilken del av förslaget som illustreras



Barnkonsekvenser

En barnkonsekvensanalys har tagits fram för programområdet (Barnkonsekvensanalys (BKA) Västra Valhallavägen). Genom skolbesök och observationsstudier har drygt 200 barn och unga fått möjlighet att delta i dialog kring utvecklingen av programområdet.

Idag

Inom programområdet rör sig många barn och unga. Engelska skolan ligger mitt i området och ett flertal förskolor är belägna i Ruddammen. Barnkonsekvensanalysen konstaterar att barn och unga uppfattar miljön som stökig och trafikstörd. De finns i princip ingenting som eleverna vill behålla eller månar om inom programområdet. Undantaget är de omtyckta och ofta besökta boll- och basketplanerna i Roslagsparken.

Idag är bilar prioriterade både utmed Valhallavägen och inom Ruddammen. Gångtrafikanterna är många, men trottoarerna uppe i Ruddammen är smala vilket innebär att barn ibland går ute på gatan. Vid Valhallavägen trängs gångtrafikanter och cyklister med parkerade och körande bilar. Den intensiva trafikmiljön skapar otrygghet för de yngre barnen. Övergångställena över Valhallavägen uppfattas som otäcka och långa att gå över. Engelska skolan Norrs skolgård har ett mycket utsatt läge med luft- och bullerpåverkan.

Konsekvenser

I barnkonsekvensanalysen framkommer att barn och unga generellt är positiva till programförslaget. Många unga tycker att det är bra att det byggs

mer bostäder så att fler människor får plats i staden.

Lugn, träd, grönt, färger, tyst, ljus och sol är viktiga aspekter för barn och unga. Vid den fortsatta planeringen av programområdet är det viktigt att hänsyn tas till dessa faktorer. Det finns stor potential att göra området till ett grönt, soligt och roligt område med platser för barn och unga i alla åldrar. Höjdskillnaderna inom området kan utnyttjas för att skapa spännande aktiviteter.

Barnkonsekvensanalysen pekar ut att den viktigaste justeringen som bör ske av programförslaget, utifrån barn och ungas perspektiv, är en förändring av Valhallavägen. Gående och cyklister måste bli mer prioriterade, till exempel bör Valhallavägen smalnas av och hastighetsdämpas. Det är angeläget att säkra och trygga passager över Valhallavägen skapas.

Programförslaget innebär ingen förbättring av luftsituationen på Valhallavägen. Däremot kommer den planerade bebyggelsen att skydda platser och målpunkter inom området från buller och luftföroreningar. Den planerade skolan kommer att få en betydligt bättre miljö ur luft- och bullersynpunkt än dagens situation. Över lag innebär programförslaget en förbättrad miljö för barn och unga inom området.

Trafik

Idag

Den aktuella delen av Valhallavägen är starkt trafikerad. Vid den planerade bebyggelsen varierar trafikflödet idag mellan 28 000-35 000 fordon per dygn (f/d). Vid Roslagstull är dygnsflödet ännu högre ca 47 000 fordon f/d. Det placerar Valhallavägen i topp bland innerstadens gator. Tidigare har trafiken varit ännu större. Enligt trafikkontoret trafikflödeskarta uppgick trafiken år 2000 till 59 000 f/d närmast Roslagstull. Idag finns ett reserverat körfält för buss på Valhallavägen.

Konsekvenser

Trafikflödena på Valhallavägen beräknas minska när Norra Länken öppnas men kommer därefter att succesivt öka för att åter hamna på dagens nivåer år 2030. Valhallavägen kommer därmed att vara en av de viktigaste huvudgatorna i innerstaden. Betydelsen skärps genom bussterminalen vid Östra Station och pendlingsstråket för cykel. Ett tiotal busslinjer, bland annat mot Norrtälje, och Waxholm trafikerar Valhallavägen.

Roslagstullsbacken ges en ny sträckning och en ny parallellgata till Valhallavägen som kommer att fungera som en förlängning av Frejgatan in i det nya bostadsområdet föreslås. Båda gatorna är lokala bostadsgator med liten trafik. Roslagstullsbacken har idag 700 f/d. Här bedöms trafiken öka till ca 1500 f/d. Den nya lokalgatan i Frejgatans förlängning bedöms få ca 700 f/d. Utmaningen kring lokalgatorna är inte trafikflödena utan har bestått i att klara acceptabla lutningar och fungerande anslutningar mot Valhallavägen.

En förändring av Körsbärsvägen föreslås. Den nuvarande anslutningen till Valhallavägen utgår. Istället leds trafiken till/från Körsbärsvägen via Odengatan. Kapacitetsstudier som gjorts visar att detta är möjligt men korsningen behöver studeras vidare ur andra aspekter, till exempel i förhållande till en framtida spårvagn.

Även Valhallavägens korsning vid Ingemarsgatan har analyserats. Korsningen utvidgas med den nya anslutningen från Roslagstullsbacken. Analyserna visar att även detta är möjligt.

Förslaget innebär en förändring av Valhallavägens sektion, mer utrymme ges till kollektivtrafik och cykel genom separata kollektivtrafikkörfält samt dubbelriktad cykelbana.

Parkering

Idag

En särskild parkerings- och beläggningsutredning har gjorts kring parkeringarna och om parkeringssituationen på gatorna i närområdet. Utmed den aktuella sträckan av Valhallavägen ligger idag flera allmänna parkeringsytor. Totalt handlar det om cirka 200 platser.

Konsekvenser

Parkering för de nya bostäderna föreslås förläggas i ett bergrumsgarage. De befintliga allmänna parkeringsytorna kommer helt att tas i anspråk och ersätts inte med ny markparkering. Kantensparkering kommer att finnas på delar av lokalgatorna. I det föreslagna nya bergrumsgaraget avser Stockholm Parkering att skapa förutsättnin-

gar för ett samnyttjande av garaget mellan boende, besökare och arbetande. Målet är att bergrumsgaraget ska kunna nyttjas även av andra än boende i planerade nya bostäderna.

Trafikbuller

Idag

Roslagsparken, Engelska skolan och befintliga bostäder inom området är idag utsatta för trafikbuller från Valhallavägen. Parken och skolan är störda av trafikbullret.

Konsekvenser

Valhallavägen kommer även fortsättningsvis vara en källa till trafikbuller, likaså kommer de nya gatorna att trafikeras. Det aktuella området kommer att utsättas för höga bullernivåer från trafiken på Valhallavägen. Mest utsatta blir fasaderna mot Valhallavägen och allmänna platser med kontakt med gatan. Inom området kommer ljudnivåerna på allmänplats vara bättre än dagsläget. Både park, torg och skolgård får goda förutsättningar för en god ljudmiljö eftersom den nya bebyggelsen skärmar av bullret från Valhallavägen.

Med lämplig lägenhetsplanlösning och ljuddämpande fönster/fasader kan riktvärdena för gällande riktlinjer innehållas för de nya bostäderna.

Staden ska arbeta med att dämpa buller och i den fortsatta utvecklingen av området ska åtgärder som kan minska buller utredas. Bland annat kan vissa fasadmateriäl och gröna tak bidra till att minska buller.

Engelska Skolan Norr

Idag

Engelska Skolan Norr ligger vid Roslagstullsbacken och bedriver skolverksamhet från förskoleklass till årskurs nio. Skolan är fristående. Skolbyggnaden ägs av Stockholms stads skolfastighetsbolag, SISAB, som hyr ut skollokalerna till Engelska skolan Norr.

Konsekvenser

Engelska Skolan Norr ligger mitt i området där den nya bebyggelsestrukturen föreslås. En förutsättning för att gå vidare med planeringen av området är att hitta en fungerande lösning för Engelska Skolan Norrs verksamhet. Inom programområdet, i närheten av Roslagstull, avsätts ett område för en ny skola, som i första hand reserveras för Engelska Skolan Norr.

I programförslaget föreslås även idrottshallar i anslutning till skolan. Idrottshallarna planeras uppföras av en annan aktör. Den föreslagna skolan och idrottshallarna föreslås samnyttjas (se vidare under *Användning av kvartersmark, Grundskola och idrottshallar*).

De nya skollokalerna kan antingen uppföras av Engelska Skolan Norr i egen regi eller av SISAB som hyr ut lokalerna till Engelska Skolan Norr.

Risker

Idag

Valhallavägen är i dagsläget hårt trafikerad av persontrafik, tung trafik och transporter av farligt gods. Från Roslagstull till Valhallavägens korsning med Lidingövägen och vidare ut på Lidingövägen är den en rekommenderad primär transportled för farligt gods. Syftet med rekommendationen är att värna godsets tillgänglighet till hamnen samt Lidingö.

Konsekvenser

När Norra Länken tas i bruk kommer den att bli rekommenderad primär transportled för farligt gods. Den första delen av Norra Länken, Roslagstull-Värtan, har blivit kategoriserad som A-tunnel där alla former av transporter är tillåtna. Valhallavägen kommer dock sannolikt fortfarande att användas som alternativ vägsträcka för transporter av farligt gods vid planerade och oplanerade avstängningar av tunneln.

Förväntade transporter av farligt gods vid omledning till Valhallavägen innebär en viss förhöjd risk. I den riskbedömning som gjorts i programskedet (PM – Övergripande riskbedömning i programskede, Transport av farligt gods på väg Västra Valhallavägen, Stockholm WSP, april 2013) bedömdes risknivån, trots närheten till vägen med farligt gods, kunna bli tolerabel i framtiden tack vare riskreducerande åtgärder och det minskade totala flödet av farligt gods. De riskreducerande åtgärder som stadsbyggnadskontoret bedömer som rimliga i förhållande till kostnad och påverkan på stadens utformning är:

- Placering av friskluftsintag mot sida som vetter från Valhallavägen
- Möjlighet till alternativ utrymningsväg om huvudentré vid Valhallavägen

Delar av strukturförslaget som är positiva ur risksynpunkt:

- Trädplantering mellan nya byggnader och gata kan ha riskreducerande effekt vid giftiga gasutsläpp, explosioner och vid avåkning
- Första (och på vissa platser andra) våningen mot Valhallavägen kommer att innehålla butiks- och verksamhetslokaler. Denna åtgärd medför ett ökat skydd mot olyckor för boende i området då planerad omledning av det farliga godset sker nattetid då butiks och verksamhetslokaler används i mindre utsträckning.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att risksituationen för programförslaget är acceptabel förutsatt att ovan nämnda riskreducerande åtgärder fastställs i detaljplan och implementeras i framtida bebyggelse.

GENOMFÖRANDE

Etappindelning

Inom programområdet finns befintliga verksamheter i form av bland annat skola, bostäder och kontor. Befintliga bostäder och kontor inom programområdet berörs endast indirekt genom störningar under genomförandetiden. Engelska Skolan Norr ligger däremot mitt i området där den nya bebyggelsestrukturen föreslås. Engelska Skolan Norr kommer därför (se stycke Förutsättningar och konsekvenser - Engelska Skolan Norr) erbjudas mark för nya skollokaler i närheten av Roslagstull

Utbyggnaden av programområdet föreslås ske i olika etapper, där den första etappen omfattar bland annat skollokaler och idrottshallar. På så sätt kan skolverksamheten flytta direkt till nya permanenta lokaler, utan att behöva evakueras tillfälligt under utbyggnadstiden. Efter skolans flytt kan Engelska skolans nuvarande lokaler rivas och Roslagstullsbacken byggas om. Därefter kan bostadsproduktionen påbörjas.

Även resterande utbyggnad inom området sker med fördel etappvis för att klara behovet av etableringsytor och för att minimera störningarna under byggtiden.

Ombyggnad av berörd sträcka av Valhallavägen
Ombyggnaden av den berörda delen av Valhal-

lavägen föreslås ske tidigt under utbyggnadsprocessen. För att minimera trafikstörningar bör ombyggnaden ske etappvis, med omläggning av befintlig trafik in på nuvarande parkeringsytor.

Ledningar

Inom programområdet berörs ett stort antal ledningar. Omfattande omläggningar krävs i anslutning till den nya sträckningen av Roslagstullsbacken. Ombyggnaden av Valhallavägen påverkar i stort sett alla befintliga ledningar. Det finns även en nätstation och en pumpstation inom området som måste hanteras under den kommande processen.

Tunnelbana och andra bergtrum

Under programområdet går tunnelbanans röda linje. Det finns indikationer på att det även finns andra tunnlar och bergtrum inom området. Under utbyggnadstiden måste hänsyn tas till tunnelbanan och andra underjordiska utrymmen. En tidig dialog med Landstingets trafikförvaltning är nödvändig.

Markägförhållanden

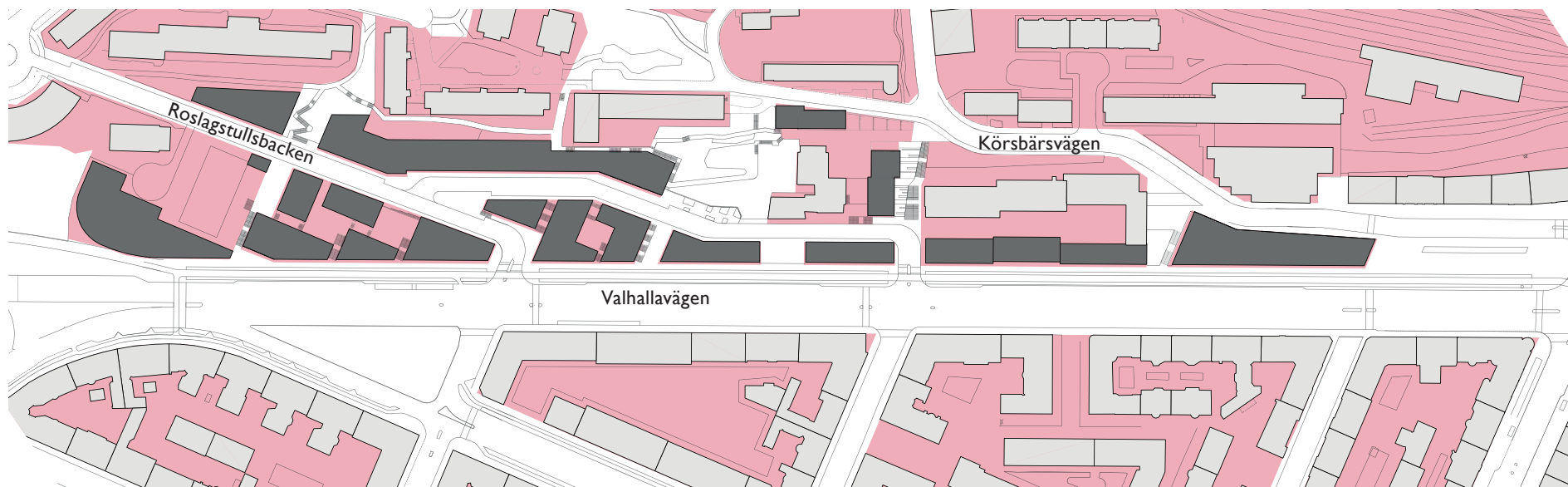
Stockholms stad är lagfaren ägare till större delen av marken inom programområdet. Ett antal fastigheter är privatägda eller upplåtna med tomträtt till kommunala och privata aktörer.

Genomförandet av programmet innebär att intrång kan komma att göras i ett fåtal befintliga fastigheter och tomträtter för att skapa allmänplats. Även marginella förändringar i kvartersstrukturen kan komma att ske. Staden avser att hantera intrången genom frivilliga uppgörelser med fastighetsägare och tomträtthavare.

Avfallshantering

Stadens policy för hushållsavfall anger att all avfallshämtning ska ske maskinellt vilket innebär att manuellt dragna avfallskärl inte är tillåtna. Enligt stadens tillgänglighetspolicy ska lämningsstället helst finnas i entré eller högst tio meter från entré. Med dessa policydokument som utgångspunkt föreslås att mobil sopsug ska användas för de nya bostadshusen inom programområdet. Avfallshanteringen kommer att utredas vidare i nästa skede.

Kvartersmark respektive offentliga ytor



Karta som visar översiktlig befintlig och planerad kvartersmark i rött och allmän platsmark i vitt

Utredningar

Barnkonsekvensanalys (BKA) Västra Valhallavägen – Barn och ungas perspektiv på västra Valhallavägen, Sweco (Åsa Lindgren), April 2014

Bergteknisk utredning inför utbyggnad längs Valhallavägen, Sweco (Anne Kasselbäck), september 2013

Översiktlig dagvattenutredning programområde för Valhallavägen, Sweco (Irina Persson, Elin Håkansson), maj 2014

Förstudie: Handel i västra Valhallavägen, WSP (Fredrik Bergström), augusti 2013

Västra Valhallavägen, Stockholm, Trafikbuller, Åkerlöf Hallin Akustik (Leif Åkerlöf), mars 2014

Valhallavägen, Stockholm, Spridningsberäkningar för halter av partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO2) för år 2020, SLB-analys (Sanna Silvergren), april 2014

Västra Valhallavägen, Kulturhistoriskt kunskapsunderlag, Stockholms stadsmuseum (Hedvig Schönback), oktober 2012

Meerci, Mätning av upplevelse, Valhallavägen/Ruddammen, Resultat, Qualityarchitects (Lena Steffner), oktober 2012

Parkeringsutredning – Västra Valhallavägen, Grontmij (Vahid Nouri), juni 2013

PM Utlåtande om risker vid lokalisering av skola och idrottsanläggning vid Västra Valhallavägen, WSP (Johan Lundin), juni 2013

PM – Övergripande riskbedömning i programskede, Transport av farligt gods på väg Västra Valhallavägen, Stockholm WSP (Maria Persson, Johan Lundin), april 2013

Västra Valhallavägen, Programutredning för ny bebyggelse, PM Gator och trafik, Grontmij (Göran Nordberg), maj 2014

Trädinventering och okulärbesiktning Valhallavägen, Arbor konsult (Anders Ohlson Sjöberg), maj 2013

Valhallavägen, stadsbyggnadsanalys, Landskapslaget (Soon Hammarström), oktober 2011

PM Parktillgång, Sweco, april 2014

Solstudie, Sweco, april 2014

Bilder, illustrationer och kartor

Illustrationer är gjorda av David Wiberg med undantag illustrationer s. 22, 25, 60 av Utopia Arkitekter

3D modell av Sweco

Foton är tagna av Sweco eller stadsbyggnadskontoret

Kartor och sektioner är framtagna av Sweco och Utopia Arkitekter

Medverkande

Julia Nedersjö, projektledare

stadsbyggnadskontoret

Eleonor Eklind Forslin, projektledare
exploateringskontoret

Nina Pisto Berg, plankonsult Sweco

Soon Hammarström, Landskapslaget

Elisabeth Lindvall, exploateringskontoret

Elisabeth Tornberg, exploateringskontoret

Pierre Savard, exploateringskontoret

Mattias Litström, Utopia Arkitekter

Göran Nordberg, Grontmij

Peter Ekroth, Sweco

Hanna Assargård, Sweco

www.stockholm.se/vastravalhallavagen



Stockholms
stad