

Samrådsredogörelse

Program för område vid Västra Valhallavägen i stadsdelen Norra Djurgården, DNR 2012-08809

Innehåll

Förslagets syfte och huvuddrag.....	5
Hur samrådet bedrivits	5
Ny bebyggelse	6
Byggnadsstruktur, höjd och täthet	7
Specifika byggnader	8
Skola och idrott	9
Idrottshallar	10
Handel och service	10
Kulturmiljö	11
Platsbildningar	11
Programområdesavgränsning	12
Parker och grönområden	12
Trafik och gaturum.....	15
Vallhallvägen.....	18
Gång- och cykeltrafik	19
Kollektivtrafik.....	19
Parkering.....	19
Teknisk försörjning	19
Energiförsörjning.....	20
Tillgänglighet och trygghet	20
Boendemiljö.....	22
Barnkonsekvenser	23
Hälsa och säkerhet	23
Buller och vibrationer	25
Risk	26
Luftkvalitet.....	26
Markföroreningar inom området	29
Miljö- och klimataspekter	29
Miljökonsekvensbeskrivning/Behovsbedömning	30
Boende och befolkning	31
Process, samrådsmaterial och genomförande	31
Statliga och regionala myndigheter, förvaltningar och förbund	35
Allmänt om programförslaget.....	35
Barnkonsekvenser	35
Kulturmiljö	35
Markföroreningar inom området	36

Miljö kvalitetsnormer för luft	36
Miljö kvalitetsnormer för vatten	36
Hälsa och säkerhet	36
Behovsbedömning	37
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	37
Övriga remissinstanser	43
Djurgårdens hembygdsförening.....	43
Sakägare enligt fastighetsförteckning	46
Boende och privatpersoner	51
Skola	53
Idrottshallar	53
Trafik generellt	55
Valhallavägen	55
Gång- och cykel	56
Kollektivtrafik	56
Parkering.....	56
Övriga	59

Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret har på uppdrag av stadsbyggnadsnämnden upprättat ett program för utveckling av område invid västra delen av Valhallavägen. Programmet syftar till att ta fram ett förslag till strukturplan för området mellan Ruddammen och västra delen av Valhallavägen. Programmet ska ligga till grund för kommande detaljplanläggning av området.

Programförslaget var på samråd under tiden 2014-05-13 - 2014-08-29. Under samrådstiden inkom yttranden från 23 remissinstanser och 260 sakägare, boende samt övriga föreningar och privatpersoner.

Synpunkter

Länsstyrelsen ser behov av att utreda ett flertal sakområden i det fortsatta arbetet. Om ett överskridande av miljö kvalitetsnormer för luft kvarstår vid ett antagande av detaljplaner åligger det länsstyrelsen att ta upp planen för prövning. Planen kan då upphävas enligt 11 kap 11§ PBL.

I ett senare samråd med länsstyrelsen som staden gjort och efter uppdatering av trafikprognoser och luftkvalitetsundersökningen, framhöll länsstyrelsen återigen att om bebyggelseförslaget skulle vara kvar oförändrat i ett detaljplaneförslag med genomförandetid som börjar löpa under tiden miljö kvalitetsnormer beräknas överskridas, skulle det inte vara förenligt med lagstiftningen.

Flera remissinstanser ser positivt på en utveckling av området med små fastigheter men anser över lag att bebyggelsestrukturen är för tät och efterfrågar större hänsyn till områdets förkastningsbrant, parkytor och större bevarandevärda träd (*Miljöförvaltningen, Östermalms/Norrmalms stadsdelsförvaltning, Skönhetsrådet, Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening, Samfundet S:t Erik, Djurgårdens hembygdsförening*). Några vill också att bebyggelsens koppling, strukturellt och arkitektoniskt, mellan stenstaden och Djurgårdsmarken studeras mer utförligt (*Föreningen Östermalm, Djurgårdens hembygdsförening*).

Övriga synpunkter från remissinstanserna:

Övriga synpunkter som lämnats berör bland annat den nya bebyggelsens påverkan på stadsbild och kulturmiljö, att kollektivtrafiken inte får begränsas eller påverkas negativt, att kapaciteten i Valhallavägens nya utformning ska ses över, att parkeringsfrågan respektive tillgänglighetsfrågan måste utredas vidare och att frågor rörande skolan och idrottshallen ska studeras vidare. Vidare framförs att konsekvenser av programförslaget behöver studeras vidare i kommande planarbete. Det gäller bland annat buller, risk, påverkan på riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården samt dagvattenhantering.

Av de *sakägare, boende och privatpersoner* som yttrat sig över bebyggelseförslaget är cirka hälften positiva eller positiva med förbehåll. De personer som yttrat sig positiva till förslaget anger skäl som möjligheten till mer service i området men främst den planerade idrottshallen. De som är positiva med förbehåll anser att bebyggelsen är för tät med för lite sparad grönska och för små gårdar, har synpunkter på specifika byggnader eller utformningen av Valhallavägen som de anser påverkar deras boendemiljö negativt. Negativa synpunkter i övrigt behandlar kritik till att befintliga markparkeringsgarage försvinner och att föreslaget bergrumsgarage är underdimensionerat, att förslaget andas för lite hållbarhet eller har synpunkter på behov av ytterligare utredningar eller förtydliganden i samrådsmaterialet.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande är att luftfrågan är ett stort hinder för en omedelbar uppstart av detaljplanearbete efter godkännande av programmet. Kontoret bedömer att nu med nuvarande förutsättningar och dagens kunskap och teknik finns det stora svårigheter med att hantera luftkvalitetsproblematiken inom programområdet utan att behöva vidta stora långsiktiga och kostsamma åtgärder utanför programmets ram. Dessutom finns trots omfattande undersökningar genomförda efter programsamrådet i syfte att fördjupa kunskapen

om luftkvalitetsfrågorna fortfarande osäkerheter kring när området klarar dessa och detta är en viktig riskfaktor som kan försena eller hindra planeringsarbetet om detaljplanarbetet startas direkt efter programmet.

Luftproblematiken handlar framför allt om miljökvalitetsnormer för NO₂ som redan överskrids idag längs Valhallavägen. Utredningar visar att för år 2020 innebär utbyggnadsalternativet att förhöjda halter av NO₂ påträffas längs och på den sida av Valhallavägen som är motsatt det nya planområdet. Detta får till följd att miljökvalitetsnormen för NO₂ överskrids för ett större område jämfört med nollalternativet år 2020. Enligt luftkvalitetsundersökningen förväntas förutsättningarna för genomförande av programmet som helhet utan överskridande av miljökvalitetsnormer för NO₂ bli bättre år 2023 till följd av bland annat förväntade skärpta avgaskrav för den framtida fordonsflottan. För år 2020 leder utbyggnadsalternativet till något förhöjda halter av PM₁₀ längs Valhallavägen men miljökvalitetsnormen överskrids inte till följd av nybyggnationen.

En stor del av överskridandet av luftkvalitetsnormer orsakas av tungtrafiken. Busstrafik som går på den norra delen av Valhallavägen, till och från bussterminalen vid Tekniska högskolan utgör ca hälften av andel tung trafiken. Denna trafik kan inte förändras i och med att den utgör den bärande delen av kollektivtrafikförsörjningen till framför allt Vaxholm och Norrtälje. Dessutom får staden inte ställa direkta krav på bussentreprenörerna annat än genom miljözonen. Att utöka den nuvarande generösa miljözonen i innerstaden är enligt trafikkontoret inte en lämplig lösning då gatan utgör en omledningsväg för Norra Länken. I en framtid med renare fordon (bussar och bilar) och ökade möjligheter för en ökad miljözon som innefattar Valhallavägen skulle dock luftkvaliteten kunna komma att förbättras och därmed möjliggöra ett genomförande i enlighet med programmet för Västra Valhallavägen.

Sammanfattningsvis bedömer stadsbyggnadskontoret att det i dagsläget är svårt att genomföra rimliga åtgärder på kort sikt och därigenom hinna få några större effekter på luftkvaliteten före 2020. Därför föreslår kontoret att vänta med planläggning och genomförande tills förutsättningarna för en bra luft i planområdet blir bättre. Detta kan enligt utredningarna komma att ske tidigast 2023 förutsatt att framtida fordon enligt prognoserna mindre utsläpp av kvävedioxid.

Stadsbyggnadskontoret anser att programmet i sin helhet utgör ett bra underlag för kommande detaljplaner som kan startas upp när luftkvalitet enligt prognoser förbättras. Kontoret har för avsikt att när så sker återkoppla till nämnden med en eller flera start-PM med programmet från 2014 och resultatet av detta som underlag. Detta

bedöms dock kunna ske tidigast först om flera år i och med situationen avseende luftkvaliteten för kvävedioxid.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Programmet syftar till att ta fram ett förslag till strukturplan för området mellan Ruddammen och västra delen av Valhallavägen för att utveckla en mångsidig stad, rik på upplevelser utefter översiktsplanens intentioner. Programmet ska ligga till grund för kommande detaljplaneläggning av området och innebär 700 nya bostäder, handel, service, justerade sammanlänkande stråk, nya och upprustade urbana och gröna mötesplatser, samt en omvandling av Valhallavägen.

I framtagandet av programmet var centrala frågor Valhallavägens utformning mellan Roslagstull och Surbrunnsgatan, offentliga rum, topografi, bebyggelsens höjd och täthet samt boendemiljö och stadsbild.

Hur samrådet bedrivits

Programsamråd pågick under perioden 13 maj – 29 augusti 2014. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, i biblioteket på KTH-campus, samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner.

Annons om programsamråd och samrådsmöte publicerades i lokaltidningarna Mitt i Östermalm och Mitt i Vasastaden den 13 maj 2014. Vykort med information om programsamrådet skickades ut den 13 maj till boende inom postnummerområde 11356, 11420, 11421, 11422, 11423. Samrådsmöte hölls den 19 maj i Q-huset på Osqudas väg 6 på KTH Campus, där cirka 180 personer närvarade. Samrådshandling och förslaget som 3D-film samt information om samråd och planprocess fanns även tillgängligt på projektwebben www.stockholm.se/vastravalhallavagen.

Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Nedan redovisas ämnesvis de synpunkter som inkom under programsamrådet. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil.

Ny bebyggelse

Byggnadsstruktur, höjd och täthet

Föreningen Östermalm anser att byggnaderna ska utformas i samma form och skala som befintlig stenstadsbebyggelse. *Skönhetsrådet* är positivt till förtätningen och principen med små fastigheter men anser att ett gestaltungsprogram ska ingå och förutsättningarna lyftas fram mer. Utformningen av bostadsgårdar, gator, höjder och volymer behöver studeras närmare och variationen mellan högt och lågt behöver inte vara så stor.

Djurgårdens hembygdsförening är positiv till en utveckling av området men vill att maximalt 50% av bebyggelsen genomförs, med förkastningsbranten nedanför Ruddammen bibehållen och med mindre bebyggelse i slänten vid infarten. Föreslagna höga hus, särskilt vid Esplanadplatsen och Nyponet, utmanar stadssiluetten och skuggar intilliggande hus och gaturum och den täta exploateringen över lag kommer att innebära slagskuggor och högt slitage på föreslagna planteringar på tak och fasader. Den nya bebyggelsen bör analyseras med avseende på hur väl den sammankopplar Ruddammsområdets storgårdar med Vasastans rutnätskvarter.

Samfundet S:t Erik är positiva till en ny årsring och små fastigheter men anser att Valhallavägen förlorar rollen som gränsboulevard mellan den täta stenstaden och glesare Djurgårdsmarken på grund av för hög exploatering.

Större hänsyn behöver tas till områdets förkastningsbrant, parkytor och stora träd, utan höghus kring Nyponet och Roslagsbacken.

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening anser att området blir överexploaterat, både med gator och hus, och fråntas vackra och fungerande grönstråk. Bebyggelse, trafik och parkering har fått första prioritet istället för att det först klarläggs hur boendemiljö, gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik och grönstråk lokalt kan förbättras.

Majoriteten av de *sakägare, boende och privatpersoner* som yttrat sig över byggnadsstrukturen har synpunkter på att bebyggelsen är för tät med för lite sparad grönska och för små gårdar, har synpunkter på specifika byggnader som påverkar deras boendemiljö eller anser att bebyggelseförslaget ger andra konsekvenser som till exempel försämrad luftkvalitet eller ökat buller. Ett fåtal vill att byggnadsskalan ska vara högre.

Specifika byggnader

Djurgårdens hembygdsförening och *Föreningen Östermalm* är kritiska till fondbyggnaden mot "Esplanadplatsen" på grund av att de anser den vara en trivial lösning för att låta esplanaden övergå i vanlig stadsgata, respektive på grund av att befintlig park på platsen bör bevaras.

Kulturnämnden (Stadsmuséet), *Djurgårdens hembygdsförening* och *Samfundet S:t Erik* avstyrker föreslagen bebyggelse intill studentbostäderna Domus och Nyponet på grund av stadsbildsmässiga och kulturhistoriska skäl.

De boende och privatpersoner som yttrat sig i kategorin är främst boende i Blomsterfondens seniorboende, Brf Biografen 28 och Brf Norden som motsätter sig höghus framför sina bostäder på grund av blockerad utsikt, försämrade ljusförhållanden och påverkan på grönområden. De angivna byggnaderna bör sänkas eller tas bort. Övriga synpunkter berör fondbyggnaden vid den föreslagna Esplanadplatsen som tar i anspråk den så kallade "Körsbärsparken", hög bebyggelse intill kv. Nyponet samt bebyggelse mot Valhallavägen som genererar ökat buller, avgaser och hindrar ljusinsläpp mot bakomliggande bostäder och grönytor.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Byggnadsstruktur, höjd och täthet

Kontoret anser att programförslaget utgör en god grund för det fortsatta arbetet med gestaltningen av kvarteren samt att förslaget förhåller sig tydligt till, samt samspelar med, rutnätsstadens kvarter vad gäller gatustruktur och skala. Den från stenstadens uttryck avvikande blandning av höjd inom kvarteren ser kontoret som en förutsättning för förslagets täta stadsväv. Variationen i höjd ger möjlighet att arbeta med en hög exploatering samt en mänsklig skala med lägre byggnader för att ge goda ljusförhållanden på torg och i parker.

Gestaltningssprogram kan komma att tas fram parallellt med en eller flera detaljplaner. Utformningen av bostadsgårdar, gator, höjder och volymer kommer att studeras närmare under detaljplaneprocessen.

I framtagandet av programmet har stadsbyggnadskontoret arbetat både för att förbättra gång- och cykeltrafik och tydliggöra och förbättra kopplingar mellan kvarterstaden och Ruddammen i form av nya och justerade gator och parkstråk, samt anpassat förslaget för att kollektivtrafik och biltrafik ska ges goda förutsättningar för att fungera.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att de fördelar den nya bebyggelsestrukturen ger i form av goda gemensamma stadsrum och nya tydligare tvärkopplingar väger tyngre än mer sparad grönska och större gårdar.

Specifika byggnader

Stadsbyggnadskontoret ser fondbyggnaden vid "Esplanadplatsen" som en möjlighet att på ett sätt som är anpassat till befintlig bebyggelse skapa en ny fondbyggnad i innerstaden samt ett mer sammanhållet och fotgängaranpassat stadsrum.

Stadsbyggnadskontoret anser att förändringen av kvarteret Körsbärsbladet innebär nya kvaliteter så som ett tydligt offentligt stråk i form av en trappa i förlängningen av Frejgatan samt möjlighet att aktivera de offentliga rummen med nya entréer och lokaler. Kontoret ser den nya kontexten som bildas kring Nyponet som en möjlighet att skapa ett väl gestaltat och intressant möte mellan de befintliga byggnaderna och nya byggnader.

Konsekvenserna för stadsdelen och närområdet vid bebyggelse med höga hus kommer ytterligare att belysas i detaljplaneprocessen när konkreta förslag finns som utgångspunkt för exempelvis vind- och solstudier.

Skymd eller förlorad utsikt och ändrade ljusförhållanden är olyckligt för de enskilda lägenheter som drabbas. En förtätning och utveckling för att göra den växande staden tillgänglig för fler, bedöms inte som möjlig att genomföra utan påverkan på omgivningen. Vidare bedömer kontoret att den negativa inverkan i form av ökad beskuggning samt minskad tillgång till friyta i direkt anslutning till bostäder sannolikt inte blir större än att den kan godtas i den storstadsmiljö som planområdet utgör en del av. Konsekvenserna för närmiljön kommer att studeras vidare under detaljplaneskedet. Det allmänna intresset och nyttan av att skapa nya bostäder i kollektivtrafikhärlägen är stort och boende i en växande stadsmiljö kan behöva utstå ändrade utsikts- och ljusförhållanden.

För de flesta befintliga byggnaderna på Ruddammen finns utsikten delvis kvar men påverkas av den nya bebyggelsen. De befintliga byggnaderna sydväst om Valhallavägen skuggas ej men får en förändrad utsikt.

Skola och idrott

Skola och förskola

Miljöförvaltningen och *Östermalms/Norrmalms stadsdelsnämnder* förordar det alternativ för grundskola som möjliggör utökning av skolgården med ytterligare en takyta på gymnastiksalen. De rekommenderar också att möjligheten till utökning av förskolegårdar utreds redan nu. Stadsdelsnämnderna kommer att preciseras förskolebehovet ytterligare i samband med detaljplanearbetet. *Miljöförvaltningen* vill att det skapas en utomhusmiljö för gymnasiekolan.

Skönhetsrådet anser att det är sårbart att en stor del av projektets kvaliteter går om intet om inte den föreslagna grundskolan byggs. De anser alltså att grundskolans placering och utformning utgör en viktig kvalitet i förslaget.

Idrottshallar

Ett 60-tal *sakägare, boende och privatpersoner* har framfört att de är mycket positiva till de två nya idrottshallarna som de anser ska ligga placerade bredvid varandra för att slippa merkostnader för sprängning och grundarbete, samt för att detta ger bättre flexibilitet än om de placeras ovanpå varandra. I ett flertal yttranden framförs att parkering för idrottanläggningen måste lösas och/eller att kollektivtrafiken förbättras med buss- eller tunnelbanestation i anslutning till denna. Intressenten för idrottanläggningen framför att de är i behov av ytterligare markansvisningar för kommersiella ytor i anslutning till idrottshallen för att klara de höga kostnaderna projektet innebär.

Ett fåtal synpunkter har inkommit gällande befintlig bollplan där åsikterna går isär om den används och bör kompenseras, eller står oanvänd, vilket är ett argument för att de nya idrottshallarna inte behövs.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Storleken på skolgård har stor betydelse för barns utveckling och välmående. Stadsbyggnadskontoret förordar ett alternativ där skolgården för grundskola utökas.

Synergieffekter i placeringen av idrottshallarna och skolgård bör fortsatt prioriteras och utvecklas i detaljplaneförslagen för att skapa en effektiv markanvändning.

Möjligheten till att utöka förskolegårdarna bedömer stadsbyggnadskontoret vara en fråga som kan studeras under

detaljplaneskedet. Utbildningsförvaltningen kommer tillsammans med stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret att vidare undersöka förutsättningarna för gymnasieskola. En skolgård i markplan för en gymnasieskola bedömer stadsbyggnadskontoret inte vara möjligt utan att byggrätter för bostäder prioriteras bort. Däremot kommer andra alternativ att undersökas av SISAB och utbildningsförvaltningen så som möjligheten att utnyttja tak och balkonger.

Idrottshallar

Det finns ett behov av fler idrottshallar i staden. Synergieffekter i placeringen av idrottshallarna och skolgård bör fortsatt prioriteras och utvecklas i detaljplaneförslagen för att skapa en effektiv markanvändning.

Möjligheten att uppföra garage under idrottshallarna för att försörja behovet av parkeringsplatser kan studeras i fortsatt arbete.

Det kan även utredas om den mindre bollplanen för spontanidrott bör ersättas i närområdet eller om behovet av spontanidrott försörjs genom andra platser.

För parkering och kollektivtrafik se kapitel *Trafik och gaturum* sida 15.

Handel och service

Boende och privatpersoner som yttrat sig gällande handel och service anser att möjligheten till caféer, butiker och andra verksamheter i gatuplan kan bidra till en mer levande stadsmiljö. Boende på södra sidan Valhallavägen anser att även västra sidan borde utvecklas för denna möjlighet. I ett fåtal yttranden framförs tveksamhet till att det kommer finnas underlag till verksamheter då det finns brist på detta redan idag. *KTH/Akademiska hus* framför att nya studentbostäder inom KTH kommer att öka efterfrågan på dagligvaruhandel och att programområdet bör utökas för att ta med Odengatan/Valhallavägen respektive Östra station som utpekats som lämpliga lägen för detta.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Många synpunkter under samrådet har rört utformningen av miljön för gående på den södra sidan Valhallavägen.

Stadsbyggnadskontoret tar med sig synpunkterna på gatans gestaltning och kommer tillsammans med trafikkontoret och

exploateringskontoret att se över och vidareutveckla gestaltningen av delsträckan av Valhallavägen under detaljplaneskedet.

För frågan om programområdesavgränsning se sida 12.

Kulturmiljö

Kulturnämnden (Stadsmuseet), Djurgårdens hembygdsförening och Samfundet S:t Erik avstyrker föreslagen bebyggelse intill/mellan studentbostäderna Domus och Nyponet då det skulle minska studentanläggningens sammanhang och kulturhistoriska värde samt påverka stadsbilden.

Länsstyrelsen framför att det vore värdefullt om det i en efterföljande konsekvensanalys av kulturmiljö och stadsbild finns en samlad bedömning av stadssiluetten för ett större område, samt att påverkan av föreslaget högt hus specifikt, visas ur flera perspektiv och från olika avstånd, till exempel från Nationalstadsparken.

Djurgårdens hembygdsförening framför att det kulturhistoriska underlaget bör ta upp Valhallavägens karaktär från Gärdet till Roslagstull, tillsammans med en analys över hur bebyggelsen sammankopplar Ruddammens och Vasastadens bebyggelsestrukturer. *Samfundet S:t Erik* anser att nybebyggelsens påverkan på värdekärnorna inom riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården bör redovisas i vidare arbete.

Trafikkontoret och ett flertal boende och privatpersoner anser murar och andra element från Glemmes parkanläggning bör återanvändas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Efter programsamrådet har en översiktlig bedömning av programförslagets konsekvenser för kulturmiljövärden har gjorts av Nyréns på uppdrag av exploateringskontoret. Utredningen kommer att ligga till grund för fortsatta avvägningar och eventuellt fördjupas i delar av det fortsatta arbetet.

Platsbildningar

Synpunkterna om specifika platsbildningar rör främst Entréplatsen och Esplanadplatsen. *Trafikkontoret* är frågande till Entréplatsen ur säkerhetssynpunkt, och till dess föreslagna dagvattendamm, men tror den kan bli bra utformad som kontemplationspark. *Djurgårdens hembygdsförening* är positiv till att byggnaden vid Entréplatsen har

utgått medan *Exploateringskontoret* anser att platsen bör bebyggas, lämpligen med en kontors- eller hotellbyggnad. *Samfundet S:t Erik* ifrågasätter Esplanadplatsen som inte har formen av esplanad och är avskuren från Valhallavägen.

Ett fåtal *boende och privatpersoner* anser att det är bra att Entréplatsen utvecklas men anser att den är svårtillgänglig på grund av höga trafikflöden längs Birger Jarlsgatan och Valhallavägen. Några boende motsätter sig Esplanadplatsen och vill att stadsparkummet vid Valhallavägen/Körsbärsvägen/Surbrunnsgatan bevaras.

I övrigt anser *Trafikkontoret* att offentliga rum ska hålla en hög kvalitet med tydlig skillnad mellan privat och offentligt. *Akademiska hus/KTH* framför att programområdet bör innefatta Östra station som kan utvecklas till ett attraktivt stadsrum vilket kan utgöra en kvalitet även för Västra Valhallavägen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Utformningen och programmeringen av platsbildningar och offentliga rum kommer att fördjupas och utvecklas under detaljplaneprocessen tillsammans med berörda förvaltningar.

Kontorets bedömning är att "Entréplatsen"/Ingemarsplan inte bör bebyggas. En byggnation här skapar en ytterligare försämrad situation för luftkvaliteten (främst PM10 och NO2). Det skulle även vara negativt för stadsbilden då de triangulära platserna som bildas när rutnätet har behövt anpassa sig till stadens historiska topografi är kännetecknande för Stockholms innerstad.

Programområdesavgränsning

Programmet är avgränsat till de stadsrum närmast den nya bebyggelsen som bör hanteras och/eller studeras i samband med att området bebyggs. Östra station påverkas inte direkt av den nya bebyggelsen.

Parker och grönområden

Miljöförvaltningen anser att så stor del som möjligt av grönyrtorna inom området ska bevaras så att de fungerar som buffertzon till Nationalstadsparken.

Skönhetsrådet anser att grönyrtorna är för små i relation till exploateringen. *Djurgården- Lilla Värtans Miljöskyddsförening*

ifrågasätter att befintliga parkstråk inte anses ha något större värde, och att de ”nya” parkerna redan är befintliga grönområden.

Östermalms/Norrmalms stadsdelsförvaltning framför att de offentliga rummen måste vara mångfunktionella till följd av den låga friytetillgången. Det bör ses över om grönkompensation kan användas eftersom grönytan minskar samtidigt som boeantalet ökar, t.ex. genom upprustning av östra Valhallavägens mittstråk. De vill delta i den fortsatta planeringen för att säkra en effektiv drift och skötsel av grönytor.

Boende och privatpersoner anser att grönytetillgången ska utökas inom området och att större satsningar ska göras på planerade parkutrymmen då de flesta grönytor inom/i anslutning till området redan är i bruk och slitaget är stort på gräsytor och lekplatser. Ruddamsparken exempelvis är redan är hårt utnyttjad. Mer grönska behövs också för att motverka luftföroreningar.

Roslagsparken

Djurgårdens hembygdsförening anser att den koppling till Brunnsvikens parklandskap som Roslagsparken utgör idag inte kan vägas upp av trädplanteringar längs med Valhallavägen.

Samfundet S:t Erik anser större delar av Roslagsparken bör bevaras och nämner särskilt den branta uttrycksfulla bergväggen i Roslagsparkens mitt. Parken längst i öster, troligtvis ritad av Erik Glemme, kan bebyggas då den är bullerstörd.

Roslagstullsbacken/förkastningsbranten

Djurgårdens hembygdsförening, *Samfundet S:t Erik* och ett flertal *boende* är kritiska till att delar av förkastningsbranten vid Roslagstullsbacken bebyggs då den är ett viktigt karaktärsdrag för Stockholm samt att det skulle påverka spridningsvägar för djur. Det är främst den branta sluttningen i backens övre del och bergväggen i områdets mitt som nämns.

Ruddamsparken

Östermalms- och Norrmalms stadsdelsförvaltning samt ett flertal *boende* anger att trycket på lekplatsen i Ruddammen är högt redan nu, varför en utveckling av parken bör ingå i programmet.

Körsbärsvägen/Esplanadplatsen

Föreningen Östermalm och några *boende* anser att gymnasieskolan bör utgå för att bevara befintlig park vid Körsbärsvägen (körsbärsbladet). Även parkrummet vid Esplanadplatsen i nedre delen av Körsbärsvägen bör bevaras utan omdragning av trafiken. *Samfundet S:t Erik* anser att parken är en representativ del av Roslagsparken men kan bebyggas på grund av platsen är så pass bullerutsatt.

Nyponparken

Några *boende* anser att en större del av grönområdet vid "Nyponparken" ska sparas och att skuggpåverkan på parken kan minskas genom att korta av och sänka föreslagna byggnader.

Träd och andra element

Trafikkontoret och *Samfundet S:t Erik* anser att en genomgående trädinventering bör göras. *Samfundet S:t Erik* uppfattar den trädinventering som gjorts som ett beställningsarbete då inga av de ståtliga träden nedanför förkastningsbranten bedöms ha högt bevarandevärde. *Föreningen Östermalm* anser att utvecklingen inte får ske på bekostnad av träd, parkrum, murar och vattenkonst.

Boende och privatpersoner anser att så många träd som möjligt ska sparas i parkerna, främst Berglekparken och vid Esplanadplatsen, och vill ha förtydliganden om hur många träd som kommer att tas bort. I en stor andel av inkomna yttranden framförs även att träd borde planteras på Valhallavägens södra sida.

Övrigt

Djurgårdens hembygdsförening tror inte att förutsättningarna för gröna tak och väggar är goda då den täta exploateringen innebär slagskuggor och högt slitage.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Den närliggande nationalstadsparkens stora grönytor samt det politiska målet att skapa byggrätter för 40 000 nya bostäder till år 2020 gör att kontoret anser att den låga tillgången till grönyta inom närområdet är motiverad.

I skapandet av den nya strukturen har staden haft som målsättning att dels spara träd och befintlig terräng där det är möjligt (till exempel i Nyponparken) men även att skapa en bebyggelsestruktur som ger nya kvaliteter till staden och som håller över tid. Till

exempel har tvärförbindelserna för fotgängare gjorts så tydliga som möjligt (de följer förlängningen av siktlinjer och befintliga stråk) och nya gator görs med så tillgänglighetsanpassade lutningar som möjligt. Kontorets bedömning är att vinsterna av förslaget i form av nya stadskvaliteter samt nya bostäder motiverar förlusten av stora delar av den befintliga parken och dess träd, murar och vattenkonst.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att exploateringen inte påverkar stadens övergripande ekologiska infrastruktur då området ligger i utkanten av buffertzonen till det angränsande ekologiska kärnområdet.

De parker som skapas inom förslaget är till största del delar av de befintliga parkerna. Ett nytt allmänt parkstråk som tillkommer är ”scilla backen” som idag ligger på privat mark.

Parkernas programmering och utformning kommer att studeras och utvecklas i senare skede tillsammans med stadsdelsförvaltningen. Även grönkompensation kommer att utredas och beslutas i samband med detaljplaneprocessen och att exploateringsavtal tas fram tillsammans/i samråd med stadsdelsförvaltningen.

Stadsbyggnadskontorets bedömning är att förutsättningarna för gröna tak är goda. Förutsättningarna för gröna väggar är beroende av typ av vegetation och placering inom området.

Frågan om luftföroreningar hanteras i kapitlet om *Hälsa och säkerhet* på sida 24-25.

Trafik och gaturum

Trafik generellt

Trafikkontoret anser att kollektivtrafik, fotgängare och cyklister bör lyftas fram i trafik-pm:et i högre grad. Den smala gatusektionen förbi Nyponet bör redovisas närmare. *Skönhetsrådet* anser att en tydligare trafikproblems analys behöver tas fram.

Några boende och privatpersoner anser att trafiken på Birger Jarlsgatan bör begränsas då trafikflödena är höga vid Birger Jarlsgatan/Valhallavägen med trafikstockningar, avgaser och buller samt att entréplatsen exempelvis är svår att nå för boende.

Trafikproblem inom programområdet och Ruddammen framförs också gällande trånga vändplatser och vägrum som blockeras av parkerade bilar vilket försvårar för bilister och ibland sopbilar att ta sig fram. Ofta tvingas bilister att ta omvägar genom området. Ett fåtal framför att Roslagstullsbacken och Frejgatan bör fortsätta vara stillsamma gator, alternativt gåfartsgator prioriterade för gående.

Valhallvägen

En stor andel av de yttranden som inkommit behandlar Valhallavägens utformning. *Trafikkontoret* anser att Valhallavägens sektion måste ses över för att möta morgondagens behov. Dess korsningar ska detaljstuderas gällande utformning och kapacitet för samtliga trafikslag och dess gång- och cykelstråk bör få en generös utformning för att fullfölja esplanadsystemet. Valhallavägens gestaltning bör ha sin utgångspunkt i trädsystemet och följa esplanadens historiska karaktär. *Djurgårdens hembygdsförening* anser det snöpligt att Valhallavägen övergår i en vanlig stadsgata i förslaget istället för fortsättning på esplanaden och anser att förslaget inte innebär någon förbättring för boende på södra sidan om Valhallavägen som redan idag är utsatta för partiklar och buller. En ny trädrad hade gjort större nytta på den södra sidan.

Bland *boende och privatpersoner* är de mest återkommande synpunkterna gällande Valhallavägen kritik mot att vägen breddas till sju filer istället för att vägrummet minskas ned och ger mer utrymme för gång- och cykeltrafik även på södra sidan, samt minskar barriärverkan i enlighet med promenadstaden. Många anser att vägbredden kan minskas genom att bussfilerna tas bort (se kollektivtrafik). Oro framförs gällande ökade föroreningar och buller. Boende i höjd med Surbrunnsgatan/ Odengatan anser att de får en försämrad trafikmiljö om uppdelningen av trafiken försvinner. Cykelbana och trädplanteringar bör finnas även på södra sidan för att skapa en skiljelinje mellan biltrafik och gångtrafik. I synpunkterna framförs även att trädplanteringar på södra sidan skulle fullfölja Valhallavägens esplanadsystem samt bidra till att luftföroreningar minskas.

I övrigt framförs önskemål hastighetsreglerande åtgärder, exempelvis genom sänkt hastighet till 30 km/h, hastighetskameror eller att vägrummet böjs något då en rak väg inbjuder till högre hastighet.

Gång- och cykeltrafik

Miljöförvaltningen anser det bör finnas gott om cykelparkeringar och att cykelparkeringsnormen bör framgå i programmet.

Boendes och privatpersoners synpunkter rör i huvudsak utformningen av södra sidan av Valhallvägen som upplevs bortglömd/nedprioriterad i förslaget då cykelbana och breddad trottoar saknas. Trottoaren på södra sidan upplevs idag som smal och otrygg då den saknar skiljelinje mot Valhallavägen i form av parkeringsfickor, trädplanteringar eller cykelbana, och används för angöring av taxibilar och andra fordon vilket tvingar ut fotgängare i

gatan. En breddning av Valhallavägen försämrar förhållandena för gång- och cykeltrafikanter då barriärverkan och otrygghetskänslan ökar. Bättre och tryggare kopplingar med fler övergångsställen, eller exempelvis gångbro, behövs över vägen. (Se även under rubriken Västra Valhallavägen).

I övrigt framförs synpunkter på att det bör tydliggöras hur programmet tar hänsyn till promenadstaden. Gång- och cykeltrafiken borde ha högre prioritet. I ett fåtal synpunkter framförs att gångtrafiken inom området bör förbättras med tydligare och fler naturliga gångstråk, då många gångtrafiken har ökat de senaste åren och många genar genom privata gårdar. Bättre och genare trappanslutningar bör skapas genom området mellan Västra Valhallavägen och Ruddammen.

Kollektivtrafik

Trafikkontoret påpekar att om man vill att busstrafik ska kunna gå på gatorna så kan breddmättet på dessa behöva studeras.

Trafikförvaltningen SLL framför att det nya signalsystemet på tunnelbanans röda linje kommer möjliggöra högre turtäthet. Kollektivtrafiken får inte begränsas eller påverkas negativt, tex behöver utrymmen för angöring, korsningar med bussprioritering samt hållplatsernas placering och utformning studeras. Särskilda överenskommelser behöver upprättas för genomförandet. Trafikförvaltningen/SL har en öppning till servicetunnel i anslutning till planområdet.

Djurgården-Lilla Värtans miljöskyddsförening hänvisar till av dem tidigare inlämnade förslag om duo-spårväg med station samt tunnelbanestation vid Albano.

Ett flertal *boende och privatpersoner* anser att bussterminalen vid Östra station ska flyttas till ett annat läge vid Roslagsvägen eller Danderyds sjukhus för att frigöra Valhallavägen med två bussfiler. Hållplatsen för buss 40 bör flyttas till en mer tillgänglig plats och en ny tunnelbanestation anläggas vid Roslagstull.

Parkering

Stockholm Parkering rekommenderar inmätning och statusbesiktning av befintliga bergtunnlar samt mätning av grundvattennivån inom planområdet i planskedet. Byggandet av bergrumsgaraget bör påbörjas så tidigt som möjligt. Trapphus samt ventilation kommer att behöva anläggas. Bilder för entréer bifogas. *Trafikkontoret* anser att parkeringsfrågan bör få större

uppmärksamhet då det finns stort behov av ett parkeringshus för allmänheten, samt att planerat parkeringsgarage bör täcka de markparkeringar som försvinner. De ifrågasätter om Ruddammens parkeringsytor ska ingå i parkeringsutredningen.

Många *boende och privatpersoner* är kritiska till att antalet befintliga parkeringsplatser försvinner. Det finns redan idag parkeringsproblem då korttidsparkering saknas. Tillkommande parkeringsplatser i föreslaget bergrumsgarage är underdimensionerat och parkeringstalet är lägre än vad som anges i programmet eftersom borttagna befintliga parkeringsplatser inte räknats med. Parkeringsgaraget måste dimensioneras för nuvarande och kommande boende och byggas tidigt i processen. Några personer framför också att det inte är realistiskt med en idrottsanläggning utan parkeringsplatser.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Trafik generellt

Trafikfrågor och gestaltningen av gaturummet kommer att bearbetas och belysas närmare under detaljplanearbetet. Gatusektionerna kommer att studeras, särskilt sektionen framför Nyponet och Valhallavägens gestaltning mot bakgrund av de många önskemål och synpunkter som inkommit.

Planering av Birger Jarlsgatans utformning och skyltning är inte beroende av detaljplanering av området i stort och är främst trafikkontorets fråga. Stadsbyggnadskontoret förmedlar att det finns synpunkter på höga trafikflöden på Birger Jarlsgatan samt önskemål om lägre hastigheter på andra gator till trafikkontoret. Likaså återstår att studera och avgränsa huruvida kommande detaljplane-förslag ska kräva åtgärder/ förändringar i det befintliga gatunätet på Ruddammen.

I övrigt bedömer stadsbyggnadskontoret att trafikfrågorna är välstuderade för ett programskede.

Frågan om luftföroreningar hanteras i kapitlet om *Hälsa och säkerhet* på sida 24-25.

Valhallvägen

Utformningen av Valhallavägens sektion har engagerat många remissinstanser, sakägare och närboende. Parallellt med ett framtagande av detaljplaner kommer staden att studera vidare utformningen av gatans sektion med fokus på upplevelse av

trygghet/säkerhet på södra sidan samt hur utrymmet ska fördelas mellan olika funktioner.

Gång- och cykeltrafik

Cykelparkeringstalen fastställs i detaljplanearbetet.

Kollektivtrafik

Roslagstullsbacken trafikeras inte av buss idag på grund av att lutningen är för brant. En förändring av lutningen på den sista delen av Roslagstullsbacken kommer att vara svårt att genomföra på grund av befintliga byggnader som är beroende av att gatan inte justeras i höjdlid.

Utbyggnaden av programmet förhindrar inte en utveckling av eventuella stationer vid Albano eller omvandling av Östra station. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att kollektivtrafikläget är gott.

Parkering

Huruvida befintliga markparkeringar ska ersättas med garage kommer att behöva utredas vidare. I utredningen bör ingå vilken förvaltning/bolag som ska finansiera parkeringsplatserna samt hur efterfrågan kommer att se ut när priset höjs markant i och med att garageplatser är dyrare än markparkeringsplatser. Trafikkontoret har efter programsamrådet meddelat att de inte anser att markparkeringsplatserna behöver ersättas med garageplatser fullt ut, men att frågan behöver studeras. Bergrumsgaraget ska kunna hantera både bostadsparkering och viss besöksparkering, Stockholm Parkering avser även att skapa möjlighet för allmänhet att långtidshyra ett visst antal platser i garaget.

Stockholm Parkerings erfarenhet av garage vid idrottsanläggningar är att de har mycket låg beläggningsgrad och att de därför är svåra att finansiera.

Teknisk försörjning

El

Fortum Distribution bedömer att elanläggningar inom området behöver flyttas och att det krävs utrymme för nya elnätstationer och elnät. Exakta åtgärder och behov redovisas i detaljplaneskedena.

Svenska kraftnät informerar om programområdet ligger inom det hydrologiska påverkansområdet för deras planerade elförbindelse

City Link. De vill att hänsyn tas till planerad kabelsträcka och vill ta del av kommande detaljplaner och bygglov inom programområdet.

Skanova önskar medverka i detaljplaneringen i ett tidigt skede för att få med befintliga ledningar i planeringsunderlaget.

Energiförsörjning

Fortum Värme meddelar att de har fjärrvärmeledningar inom området vilka behöver flyttas, att ledningar för fjärrkyla och gas behöver beaktas samt att en undermarksanläggning måste säkras vid exploatering.

Vatten och avlopp

Stockholm Vatten meddelar att de har spill- och dagvattenledningar samt flertalet anläggningar i form av tunnel, kammare samt tryckstegringsstation inom programområdet. Planerna för Valhallavägen påverkar i stort sett alla ledningar. Exakt påverkan bör utredas i ett så tidigt skede som möjligt då flytt av ledningar och anläggningar både är tekniskt komplicerat, tidskrävande och kostsamt.

Avfallshantering

Trafikkontoret rekommenderar en stationär sopsuganläggning för att minimera fordonsrörelser och minimera buller. Övriga avfallsfraktioner bör hållas åtskilda från barnens entréer vid förskolor/skolor. Många *boende* undrar hur återvinningsstationen som finns på Valhallavägen ska ersättas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Staden kommer under detaljplaneskedet att bjuda in bolagen för teknisk försörjning för att de ska kunna medverka i, och få information under, den fortsatta processen.

Under detaljplaneskedet kommer även olika sophanteringsmetoder att studeras. En sopsugsterminal för en stationär sopsugsanläggning bedöms i detta skede som svårt att skapa plats för inom området. Likaså ska placering av återvinningsstation studeras.

Tillgänglighet och trygghet

Trafikkontoret anser att en hissförbindelse bör anordnas för att fotgängare ska kunna korsa området utan trappor. En lutning på 1:20 är godtagbar endast på kortare sträckor. *Skönhetsrådet* och *Djurgårdens hembygdsförening* anser det viktigt att alternativa

vägar utan långa omvägar och särskilda anordningar möjliggörs trots höjdskillnaderna.

Djurgårdens hembygdsförening konstaterar att Valhallavägen kommer fortsätta vara en barriär med för få övergångsställen så länge bussterminalen ligger kvar vid Östra station.

Boende och privatpersoner anser att entréplatsen är svår att nå på grund av intensiv trafik på Birger Jarlsgatan. De anser också att planering utan skyddsåtgärder för cykel- och fotgängare på södra sidan Valhallavägen, samt en breddning av Valhallavägens körfält, innebär en klar försämring ur trygghets- och tillgänglighets-synpunkt. Goda exempel från bland annat Birger Jarlsgatan bifogas. Många boende tar speciellt upp otrygghet för barn, både gällande att röra sig med barn/barnvagn längs den smala trottoaren på Valhallavägens södra sida, samt för barn som själva ska passera över Västra Valhallavägen på väg till exempelvis skola.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret ser positivt på trafikkontorets intresse för att uppföra och sköta en hiss i området och avser att arbeta tillsammans med trafikkontoret för att hitta ett förslag till placering.

I förslaget har staden arbetat aktivt för att skapa så tillgänglighetsanpassade lutningar som möjligt inom området som innehåller stora höjdskillnader. Stadsbyggnadskontoret ser inga möjligheter att förbättra lutningarna utan att förvärra situationen på andra platser inom planområdet. De nya och förändrade allmänna gatorna inom förslaget är anpassade efter tillgänglighetsriktlinjerna så långt det är möjligt utifrån de topografiska förutsättningarna.

Planering av Birger Jarlsgatans utformning och skyltning är inte beroende av detaljplanering av området i stort och är främst trafikkontorets fråga. I programmet hanteras ”entréplatsen”/Ingemarsplan endast ur ett övergripande perspektiv. Stadsbyggnadskontoret förmedlar att det finns synpunkter på höga trafikflöden på Birger Jarlsgatan till trafikkontoret.

Utformningen av Valhallavägens sektion har engagerat många remissinstanser, sakägare och närboende. Parallellt med ett framtagande av detaljplaner kommer staden att studera vidare utformningen av gatans sektion med fokus på upplevelse av trygghet/säkerhet på södra sidan samt hur utrymmet ska fördelas mellan olika funktioner.

Enligt trafikkontoret kommer Valhallavägen även i fortsättningen vara en viktig gata in till innerstaden och det påverkar vilka funktioner som behöver få plats på gatan. För att säkerställa en god framkomlighet för kollektivtrafik har förslaget till exempel särskilda busskörfält vilket tar i anspråk stor del av gatuutrymmet och för att säkerställa att bilar inte kör upp på trottoaren vid angöring till de befintliga husen så som idag är angöringsfält inkluderade i sektionen. Vad gäller Valhallavägens utformning hamnar målen om trygghet, framkomlighet för cyklister, kollektivtrafik och bilister samt minskad barriäreffekt i konflikt med varandra.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att trafiken på Valhallavägen kommer att fortsätta utgöra en barriär i staden på grund av alla de trafikslag som ska samsas inom vägrummet samt den stora trafikmängden. Rent upplevelsemässigt bedömer dock kontoret att det med en god gestaltning går att mildra upplevelsen av Valhallavägen som barriär.

Boendemiljö

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening framför att förslaget leder till att de boende söder om Valhallavägen får en försämrad boendemiljö med mer buller och avgaser.

Bland *boende och privatpersoner* tas flertalet olägenheter upp som förslaget kan medföra. De vanligaste är skymd utsikt, skugga, försämrad parkmiljö och i vissa fall vind på grund av hög och tät bebyggelse. Det är främst boende inom Blomsterfondens seniorboende, Brf Biografen 28 och Brf Norden som yttrat sig angående de aspekterna och vill ha lägre eller borttagna byggnader (se kategorierna specifika byggnader och park och grönstruktur). De boende längs södra sidan av Valhallavägen är oroliga för att de kommer få en försämrad boendemiljö genom ökat buller, ökade luftföroreningar och att det blir mer otryggt att röra sig längs Valhallavägen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Ljus, vind och tillgång till grönyta

Konsekvenserna för stadsdelen och närområdet vid bebyggelse med höga hus kommer ytterligare att belysas i detaljplaneprocessen när konkreta förslag finns som utgångspunkt för exempelvis vind- och solstudier. Skymd eller förlorad utsikt och ändrade ljusförhållanden är olyckligt för de enskilda lägenheter som drabbas. Kontoret bedömer att den negativa inverkan i form av ökad beskuggning samt minskad tillgång till friyta i direkt anslutning till bostäder

sannolikt inte blir större än att den kan godtas i den storstadsmiljö som planområdet utgör en del av.

Försämrad bullermiljö för befintliga bostäder

En uppdaterad trafikbullerutredning visar att programmets förslag till bebyggelse kommer att medföra att trafikbullret reflekteras till motsatt sida av Valhallavägen, det vill säga mot befintlig bebyggelse. De maximala bullernivåerna påverkas inte eftersom reflexljudet blir betydligt lägre än direktljudet. Påverkan på/ökningen av de ekvivalenta ljudnivåerna blir försumbar, mindre än ca 0,5 dB(A).

Försämrad luftmiljö för befintliga bostäder

Frågan om luftföroreningar bemöts i kapitlet om *Hälsa och säkerhet* på sida 24-25.

Barnkonsekvenser

Miljöförvaltningen och Länsstyrelsen anser att det bör finnas genomtänkta lösningar för att barn och unga inbjuds till säkrare och mindre belastade gatumiljöer, exempelvis skolvägar, än Valhallavägen. Skönhetsrådet anser närmiljön ska planeras efter de principer som en fördjupad barnkonsekvensanalys kan slå fast.

Boende och privatpersoner anser att förslaget inte tar hänsyn till barnkonsekvensanalysen gällande trafiksäkerhet för barn, främst utmed Valhallavägens södra sida. Valhallavägen har för brett gatumått och för få övergångsställen. Att antalet lekplatser försvinner är också negativt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Barnperspektivet kommer att vara viktigt i det fortsatta arbetet med detaljplaner. Både skolan och idrottshallen kommer att vara målpunkter för många barn och prognoser visar att Valhallavägen kommer vara en fortsatt högt trafikerad gata. I det fortsatta arbetet med barnperspektivet bör trafikkontoret som styr över möjliga trafiklösningar ingå. Mer om skola och idrottshallar finns i kapitel *Skola och idrott* på sida 9.

Hälsa och säkerhet

Buller och vibrationer

Trafikverket framför att buller behöver utredas närmare för delen av programområdet närmast Norra länkens tunnelmykning.

Länsstyrelsen anser att det i fortsatt detaljplanearbete ska redovisas

hur godtagbara skol- och boendemiljöer klaras. *Miljöförvaltningen* anser att det bör skapas en så god ljudmiljö som möjligt för att möjliggöras att fler fasader klarar 55 dB utan speciallösningar. *Trafikförvaltningen* framför att störningar från buss och tunnelbana samt ljudnivå på skol- och förskolegårdar ska beaktas i trafikutredningen. En stomljuds- och vibrationsutredning gällande tunnelbana behöver tas fram.

Boende och privatpersoner framför att bullret längs Valhallavägen sannolikt kommer att öka på grund av studsande ljud mellan huskroppar mellan nya och befintliga byggnader. Den reducerande effekten växtligheten i Roslagsbacken har på buller försvinner. En bullerutredning efterfrågas om påverkan på befintliga bostäder.

Risk

Trafikverket anger att Valhallavägens möjlighet som omledningsväg för farligt gods inte får inskränkas i framtiden varför riskreducerande åtgärder ska vidtas inom programområdet. En lokaliseringsbedömning/flyghinderanmälan ska även göras i god tid, lämpligen under planprocessen. *Länsstyrelsen* framför att tunnelarna vid Norra länken inte kommer att ha några begränsningar för farligt gods vilket kommer att minska behovet av transporter av farligt gods på Valhallavägen och underlätta för ny exploatering i programområdet. Länsstyrelsen kan i nuläget inte uttala sig om vilken status Valhallavägen kommer att ha och vilket skyddsavstånd som gäller mellan vägen och bebyggelsen. Vid Norra länkens tunnelmykning måste dock ett avstånd på minst 25 meter vara bebyggelsefritt, till skillnad från programförslaget med skola och idrottsanläggning inom 15 meter, och med mindre omfattande riskåtgärder än vad som tas upp i framtagna riskutredningar. Till kommande detaljplaneskede då Valhallavägens status gällande farligt gods har klargjorts behöver riskanalysen fördjupas och val av åtgärder motiveras.

Trafikförvaltningen framför att programområdet ligger inom tunnelbanans riskområde och att tunnelbanans skyddszon på 10 meter ligger i direkt anslutning till planerad grundläggningsnivå mellan Ingemarsgatan-Frejgatan.

Luftkvalitet

Miljö- och hälsoskyddsnämnden och *Länsstyrelsen* framför att tillräckliga åtgärder måste vidtas för att säkerställa att miljökvalitetsnormerna för PM10 och NO2 inte överskrids i kommande detaljplaner. Om normerna överskrids vid ett antagande av detaljplanen kommer länsstyrelsen att överpröva planen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden vill att det säkerställs att förskolorna klarar föroreningshalterna. Entréplatsen vid Ingemarsgatan/Birger Jarlsgatan bör inte exploateras då det skulle bidra till försämrad utvädring. *Trafikverket* anser att luftsituationen bör utredas närmare för programområdets norra del närmast Norra länken.

Boende invid Valhallavägen framför synpunkter om att de redan idag är utsatta för luftföroreningar och att de är oroliga för att detta förvärras till följd av ny och hög bebyggelse på norra sidan om vägen, att trafiken på sikt kommer öka (trots att tunga trafiken föresviner till Norra Länken) och att grönområden som renar luft minskas. De tycker det är oacceptabelt att Valhallavägen utökas till sju filer när gränsvärdena för luftföroreningar redan överskrids. En utredning om hur luftkvalitet påverkas och hanteras behöver tas fram.

Markföroreningar inom området

Länsstyrelsen informerar om att tidigare miljöstörande verksamhet tangerar sydöstra delen av området. Det är viktigt att markföroreningar belyses och att planerade undersökningar och hantering av eventuella föroreningar redovisas. Undersökningar och åtgärder ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Buller och vibrationer

Buller kommer att utredas även under detaljplanearbetet både för nya bostäder och skolmiljöer. Staden har som målsättning att skapa så bra ljudmiljöer som möjligt och i största möjliga utsträckning undvika speciallösningar. Även stomljuds- och vibrationsutredningar kan komma att behövas med anledning av tunnelbanan.

En uppdaterad trafikbullerutredning (2014-12-10) visar att programmets förslag till bebyggelse kommer att medföra att trafikbullret reflekteras till motsatt sida av Valhallavägen, det vill säga befintlig bebyggelse. De maximala bullernivåerna påverkas inte eftersom reflexljudet blir betydligt lägre än direktljudet. Akustikkonsultens bedömning är att påverkan på/ökningen av de ekvivalenta ljudnivåerna blir försumbar, mindre än ca 0,5 dB(A).

Risk

I detaljplaneskedet då Valhallavägens status gällande farligt gods har klargjorts kommer riskanalysen att fördjupas och val av åtgärder motiveras.

Länsstyrelsen beslutade den 21 oktober 2014 att förbjuda fordon lastade med farligt gods inom ett område som bland annat omfattar Valhallavägen och Lidingövägen (öster om Tegeluddsvägen). Vid planerade avstängningar av östra delen av Norra Länken införs undantag för transport av farligt gods på Valhallavägen samt Lidingövägen.

För det höga huset (högre än 50 meter) kommer en lokaliseringsbedömning/flyghinderanmälan att göras under planprocessen.

I det fortsatta arbetet kommer det vara viktigt att tydligt definiera tunnelbanans skyddszon så att bebyggelseförslagets grundläggningsnivå kan förhålla sig till den, särskilt på den plats som Trafikförvaltningen anger som svår vid Ingemarsgatan-Frejgatan.

Luftkvalitet

Stadsbyggnadskontorets bedömning är att det inte är lämpligt i dagsläget att starta detaljplanearbeten för programområdet på grund av ett överskridande av miljökvalitetsnormer för NO₂ vid en utbyggnad. Kontoret bedömer att det är svårt att ta fram ekonomiskt och tidmässigt rimliga åtgärder för att hantera luftproblematiken.

Efter programsamrådet uppdaterades den tidigare utförda luftkvalitetsundersökningen utifrån stadens nya trafikprognos samt mätningar från två nya mätstationer som placerades längs Valhallavägen i slutet av 2014. Den uppdaterade luftkvalitetsundersökningen (SLB-Analys 2015) visar att för år 2020 innebär utbyggnadsalternativet att förhöjda halter av NO₂ påträffas längs med och på den sida av Valhallavägen som är motsatt det nya planområdet. Detta får till följd att miljökvalitetsnormen för NO₂ överskrids för ett större område jämfört med nollalternativet år 2020. År 2023 och framåt klaras miljökvalitetsnormen för NO₂ i hela området till följd av förväntade skärpta avgaskrav för den framtida fordonsflottan så som prognosen ser ut idag.

För år 2020 leder utbyggnadsalternativet till något förhöjda halter av PM₁₀ längs med och på den sida av Valhallavägen som är motsatt det nya planområdet (ca 5-10 %), men miljökvalitetsnormen överskrids inte till följd av nybyggnationen. Miljökvalitetsnormen för PM₁₀ klaras även år 2030 (förutom på delar av vägbanan), men

höga halter påträffas på motsatt sida (relativt den nya bebyggelsen) av Valhallavägen närmast Roslagstull i utbyggnadsalternativet.

Trafikverket anser att luftsituationen för programområdets norra del närmast Norra länken bör utredas närmare. I beräkningsresultaten i rapporten LVF 2015:15 har hänsyn tagits till det mynningsutsläpp från Norra Länkens som kommer ske vid Roslagstull. Beräkningen har gjorts utifrån antagandet att alla föroreningar som genereras i avfartstunneln (Stjärntunneln) från Norrtullstunneln släpps ut i den norra mynningen vid Roslagstull. Trafikflödet genom avfartstunneln har satts till 14 000 fordon (uppgifter från rapport LVF 2013:4). Hur fläktar till frånluftstorn körs, samt huruvida luftvirvlar bildas som för med sig utsläpp från andra delar av tunneln till Stjärntunneln, har inte tagits i hänsyn i beräkningarna.

Stadsbyggnadskontoret har efter programsamrådet haft en dialog med länsstyrelsen kring luftfrågan. Enligt länsstyrelsen ger lagstiftningen inget undantag för ett tillfällig överskridande av miljökvalitetsnormen för NO₂ (fram till 2023). Detta innebär att luftkvalitet enligt undersökningen blir bättre tidigast 2023 och därmed kan ingen bebyggelse uppföras innan 2023.

Stadsbyggnadskontoret tillsammans med trafikkontoret, miljöförvaltningen och exploateringskontoret har under programarbetet undersökt olika tänkbara åtgärder för att minska NO₂ halter längs Valhallavägen vilka redovisas nedan.

Trafikreducerande åtgärder: Stadsbyggnadskontoret har tillsammans med SLB-analys undersökt hur stor trafikminskning som skulle krävas för att klara miljökvalitetsnormerna för NO₂ år 2020 vid en utbyggnad av programområdet.

För att klara normen för NO₂ år 2020 krävs en trafiksänkning med ca 20 % som motsvarar 3000-6000 fordon per årsmedeldygn längs Valhallavägen. Denna trafikminskning är svårt att uppnå med tanke på att Valhallavägen kommer enligt trafikutredningarna att vara en viktig innerstadsgata även i framtiden och trafiken kommer att succesivt öka för att åter hamna på dagens nivåer år 2030. Alla befintliga fem körfält behövs för att klara av den prognosticerade biltrafiken utan att störa framkomligheten för buss. Inom programarbetet planerades ett körfält i vardera riktningen reserveras helt för buss. Av resterande tre körfält riktas två mot Roslagstull och det tredje in mot staden. Detta för att få tillräckliga kömagasin mot Roslagstull och kunna få ut fordon från innerstaden så att det inte blir stående köer som låser korsningen med Odengatan och Lidingövägen.

Att till exempel ta bort ett körfält på Valhallavägen (då återstår två körfält för rörlig biltrafik, ett in och ett ut) skulle ha en mycket liten påverkan på den totala fordonsmängden. Ytterligare minskning av antal körfält skulle innebära en stor nedsättning av Valhallavägens trafikkapacitet vilken leder till en ökad trafikbelastning på omgivande vägnät med ökad trängsel på detta som följd.

Minskning av tungtrafik: Ett tiotal busslinjer, bland annat mot Norrtälje och Vaxholm trafikerar Valhallavägen och därför står busstrafiken för cirka hälften av tungtrafiken längs vägen. Halvering av tungtrafiken krävs för att klara NO₂-normer. En eventuell omledning av busslinjer eller omplacering av bussterminalen vid Tekniska högskolan skulle kunna minska NO₂-halter till den nivå som miljö kvalitetsnormer klaras år 2020. Dessa åtgärder är dock så stora och kostsamma i förhållande till den tillfälliga perioden (som miljö kvalitetsnormerna för NO₂ överskrids) och ligger dessutom långt fram i tiden att de inte ses som rimliga.

Dubbdäcksförbud: Detta eller andra liknande åtgärder såsom dammbindning skulle inte få någon påverkan på nivåerna av NO₂ utan påverkar de PM₁₀-normer SOM enligt utredningarna redan klaras vid ett genomförande av programförslaget.

Ettappbyggnad: Miljö kvalitetsnormer för NO₂ överskrids längs Valhallaväggen inom hela sträckan för programområdet. Den enda delen av bebyggelseförslaget som kan byggas idag utan att medföra ett överskridande av NO₂-normer är en mindre del norr om Engelska skolan och därför bedömer exploateringskontoret att en etapputbyggnad inte är ekonomiskt lönsamt med tanke på de stora investeringarna som ska göras i början av projektet.

Miljökrav för bussar: Idag finns det en generell miljözon för det inre trafikområdet (större delen av innerstaden) som förbjuder tunga fordon som inte uppfyller de stipulerade motorkraven från att köra i området. Enligt trafikkontoret finns det idag med rådande lagstiftning inte möjlighet att ändra kraven för miljözonen. Det inre trafikområdet omfattar inte Valhallavägen. Att utöka det inre trafikområdet till att även innefatta Valhallavägen ser kontoret inte som en lämplig lösning då gatan utgör en omledningsväg för Norra Länken. Detta skulle innebära att de många tunga fordon som ska till och från hamnarna och som inte uppfyller miljözonens krav eller är längre än 12 m inte skulle kunna nå sina mål de tillfällen Norra Länken är stängd. Trafikkontoret kan inte ställa direkta krav på bussentreprenörerna annat än genom miljözonen. Trafikförvaltningen reglerar själva kraven på fordonen när de upphandlar trafiken.

Hastighetsminskning: Inom arbetet med stadens hastighetsplaner som tas fram av trafikkontoret har Valhallavägen i tidiga

utredningar fått en föreslagen hastighet om 40 km/h. Om förslaget efter granskning beslutas att stå fast i hastighetsplanen för Östermalm kan en ny hastighetsgräns bli aktuell inom ett femårsperspektiv. Att sänka hastigheten ytterligare skulle enligt trafikkontoret leda till att gatans funktion som huvudgata påverkas och att framkomligheten för de många bussar som trafikerar sträckan skulle försämras. Hastighetsminskningen i sig påverkar inte heller halterna av NO₂ i den utsträckning som skulle behövas.

Titandioxid plattor som luftrenare: Titandioxid är ett material som kan användas i markstenplattor och har den egenskapen att den med hjälp av solljus och luftens syre eller vatten kan omvandla kväveoxider (NO_x) till nitrat (NO₃ -), utan att titandioxiden själv förändras eller förbrukas. Miljöförvaltningens anser att tekniken fortfarande är på forsknings- och försöksnivå och att studier i verklig miljö saknas samt att negativa miljöeffekter inte är tillräckligt kartlagda för att kunna bedöma potentiella effekter i Stockholm.

Sammantaget bedömer kontoret att majoriteten av ovan nämnda åtgärder inte kan genomföras på kort sikt och därigenom inte hinna få några större effekter på luftkvaliteten före 2020 eller 2023.

Markföroreningar inom området

Förekomsten och hanteringen av markföroreningar ska redovisas i kommande planarbete och undersökningar och åtgärder ska göras i samråd med tillsynsmyndigheten. Länsstyrelsen informerar om att tidigare miljöstörande verksamhet tangerar sydöstra delen av området.

Miljö- och klimataspekter

Hållbar utveckling

Ett flertal boende anser att förslaget saknar resonemang kring hållbar utveckling och hur detta relaterar till trafiksituation, miljö, barn, gång- och cykeltrafikanter etc. Ett hållbarhetsprogram behöver tas fram.

Miljökonsekvensbeskrivning/Behovsbedömning

Kulturförvaltningen påpekar att programområdet ligger i ett område där ett antal värdekärnor inom riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården möts. Programförslaget innebär en stor förändring av området därför anser Kulturförvaltningen att en miljökonsekvensbeskrivning bör göras.

Länsstyrelsen anser att en miljöbedömning bör upprättas om programarbetet förs vidare. Deras bedömning är att flera sakfrågor (till exempel miljökvalitetsnormer för vatten och luft) bör vara lämpliga att utreda och redovisa med alternativstudier som en MKB ska innehålla. Länsstyrelsen är behjälplig i avgränsningen av MKB:n, enligt 6 kap 13 § miljöbalken.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Miljöförvaltningen och *Länsstyrelsen* anser att en mer detaljerad dagvattenutredning ska genomföras som visar att Brunnsvikens ytvattenstatus inte försämras. *Länsstyrelsen* framför dagvattenhantering bör tas upp i kommande miljöbedömning och beskrivas med avseende på MKN för vatten.

Energi

Miljöförvaltningen anser att idrottshallen bör miljöklassas samt att produktion av solenergi bör möjliggöras på takytorna.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Förslaget är framtaget i enlighet med Vision 2030 samt Promenadstaden (översiktsplan för Stockholm) där målsättningen om hållbar utveckling bryts ner till ett flertal mål, strategier och planeringsinriktningar med sikte på en långsiktigt hållbar tillväxt ur ett ekologiskt, socialt och ekonomiskt perspektiv. I Promenadstaden konstateras att begrepp som hållbar tillväxt eller hållbar utveckling emellertid är svårhanterliga eftersom det inte finns några entydiga definitioner och eftersom de inbegriper ett antal målkonflikter.

I programmet för Valhallavägen ligger målkonflikterna bland annat i målet om att skapa fler bostäder i centrala lägen med goda kommunikationer i staden och målet om att skapa tillgängliga och trygga miljöer för barn. Det centrala läget i staden som innebär god tillgänglighet till kollektivtrafik och service medför tillexempel svårigheter att skapa trygga miljöer för barn.

Miljökonsekvensbeskrivning/Behovsbedömning

Stadsbyggnadskontorets preliminära bedömning är att de efterföljande planer som inte innebär ett överskridande av miljökvalitetsnormerna för PM10 (partiklar) och NO2 (kvävedioxid), och som inte påverkar viktiga utblickar från Kungliga Nationalstadsparken, inte kan antas innebära betydande miljöpåverkan som avses i 5 kap PBL och 6 kap MB och kräver därmed inte en miljökonsekvensbeskrivning. I samband med start

av detaljplaner bör/ska behovsbedömningen samrådask med länsstyrelsen.

Programmet följer 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 efterföljande planarbetet. Detta gäller bland annat miljö och hälsofrågor kopplat till luftkvalitet och buller samt kulturmiljö.

Boende och befolkning

Djurgårdens hembygdsförening befärrar att områdets svåra topografi och attraktiva läge riskerar dyra bostäder. De kan inte se om studentbostäder ingår i förslaget.

Några *boende och privatpersoner* lyfter också att en demografisk undersökning behöver göras för att säkerställa en blandning av bostäder, samt behovet av lägenheter för unga och studenter.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret har i detaljplaneprocessen inga verktyg för att reglera boendeform (hyresrätt eller bostadsrätt).

Process, samrådsmaterial och genomförande

Stockholm Parkering rekommenderar inmätning och statusbesiktning av befintliga bergtunnlar samt mätning av grundvattennivån inom planområdet under planskedet.

Några *boende* framför oro för sprängningar, samt påverkan på träden i Ruddammsparken, vid anläggning av bergrumsgaraget. Det är viktigt att buss, bil, gång- och cykeltrafik till boende i Ruddammen fungerar under byggtiden, kanske kan en stängd väg via Albano öppnas temporärt.

Synpunkter om samrådsmaterial innehåller främst önskemål om förtydliganden av förslaget. Bland annat efterfrågas fler och mer utförliga ritningar över exakta byggnadshöjder och körmått, beräkningar på trafikflöden och hur mycket grönyta som blir kvar,

vilken typ av verksamheter som planeras samt besked om byggnadstid. Några anser att programmet har ett svårbegripligt språk, skönmålande bilder och fantasilösa namn på platser och gator.

Gällande samrådsprocessen har ett fåtal personer framfört att de anser att samrådstiden borde ha förlängts på grund av semestertider.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Inmätning och statusbesiktning av befintliga bergtunnlar bör göras under planskedet och bekostas av den part som avser att använda eller utveckla bergtunnlar/bergrum. Mätning av grundvattennivån görs av respektive byggherre tidigt i planskedet.

Information till boende och besiktning av fastigheter inom riskzonen är viktigt inför framtida sprängning, men regleras inte av Plan- och bygglagen.

Att påverkan på träd minimeras vid anläggning av ett bergrumsgarage kan till exempel säkerställas genom att fackmän gör besiktningar och kontroller före, under och efter byggtiden.

Planering av hur buss-, bil-, gång- och cykeltrafiken ska fungera under byggtiden är en viktig del att beakta vid planeringen av hur utförandet (byggnationen) ska gå till.

I programskedet finns ett behov av att hålla mycket av materialet på en mer översiktlig nivå eftersom att syftet inte är att samråda om de enskilda lösningarna utan om den övergripande strukturen och helheten. I det efterföljande detaljplaneskedet redovisas mer detaljer, mått och höjder med större noggrannhet. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att materialet har hållit en tillräcklig nivå av tydlighet för ett programsamråd.

Programmet syftar även till att redovisa en vision om vad området kan utvecklas till, detta kan tolkas som skönmålande och det kan diskuteras om detta är rätt sätt att illustrera ett program.

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna om att språket är svårbegripligt. Kontoret eftersträvar alltid ett så tydligt och lättfattligt språk som möjligt.

Samrådstiden startades i maj och eftersom många är lediga över sommaren förlängdes samrådstiden från normala 6 veckor till 16 veckor vilket stadsbyggnadskontoret anser vara mycket generöst.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Kontoret konstaterar att flera remissinstanser ser positivt på en utveckling av området med bebyggelse enligt förslaget men framför synpunkter på bland annat tätheten, samt efterfrågar större hänsyn till områdets förkastningsbrant och större parkytor. Den tydliga gatustrukturen och indelningen i små fastigheter ses som positivt. *Länsstyrelsen* konstaterar att det planerade bostadstillskottet utgör ett viktigt tillskott till länets bostadsförsörjning samt att förslaget följer såväl RUFS 2010 som stadens översiktsplan (Promenadstaden).

Av de *sakägare, boende och privatpersoner* som yttrat sig över bebyggelseförslaget är cirka hälften positiva eller positiva med förbehåll. Positiva delar i förslaget som lyfts fram är idrottshallen och möjligheten till bättre service.

De som är positiva med förbehåll anser att bebyggelsen är för tät med för lite sparad grönska och för små gårdar, har synpunkter på specifika byggnader eller utformningen av Valhallavägen som de anser påverkar deras boendemiljö negativt.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande är att luftfrågan är ett stort hinder för en omedelbar uppstart av detaljplanearbete efter godkännande av programmet. Kontoret bedömer att med nuvarande förutsättningar och dagens kunskap och teknik finns det stora svårigheter med att hantera luftkvalitetsproblematiken inom programområdet utan att behöva vidta stora långsiktiga och kostsamma åtgärder utanför programmets ram. Dessutom finns trots omfattande undersökningar fortfarande osäkerheter kring när området klarar luftkvalitetsnormer och detta är en viktig riskfaktor som kan försena eller hindra planeringsarbetet om detaljplanearbetet startas direkt efter programmet.

Luftproblematiken handlar framför allt om miljökvalitetsnormer för NO₂ som redan överskrids idag längs Valhallavägen. Utredningar visar att för år 2020 innebär utbyggnadsalternativet att förhöjda halter av NO₂ påträffas längs, och på den sida av Valhallavägen som är motsatt det nya planområdet. Detta får till följd att miljökvalitetsnormen för NO₂ överskrids för ett större område jämfört med nollalternativet år 2020. Enligt luftkvalitetsundersökningen förväntas förutsättningarna för genomförande av programmet som helhet utan överskridande av miljökvalitetsnormer för NO₂ bli bättre år 2023 till följd av bland annat förväntade skärpta avgaskrav för den framtida fordonsflottan. För år 2020 leder utbyggnadsalternativet till något förhöjda halter av PM₁₀ längs

Valhallavägen men miljökvalitetsnormen överskrids inte till följd av nybyggnationen. Enligt länsstyrelsen ger lagstiftningen inget undantag för ett sådant tillfälligt överskridande av luftkvalitetsnormer och överskridandet bör utgärdas för att kunna genomföra projektet.

Stadsbyggnadskontoret tillsammans med trafikkontoret och miljöförvaltningen har under programarbetet undersökt olika tänkbara åtgärder för att minska NO₂ halter längs Valhallavägen. För att kunna klara luftkvalitetsnormer för NO₂ under tiden fram till 2023 krävs en hel del åtgärder främst utanför programmets ram. Luftkvalitets undersökning visar att det krävs minst 20% minskning av den prognoserade trafikmängden för år 2020 längs Valhallavägen för att klara normerna för NO₂. Alla planerade fem körfält behövs för att klara av den prognosticerade biltrafiken utan att störa framkomligheten för buss. Att tillexempel ta bort ett körfält på Valhallavägen (då återstår två körfält för rörlig biltrafik, ett in och ett ut) skulle ha en mycket liten påverkan på den totala fordonsmängden.

Halvering av busstrafiken, som står för cirka hälften av tungtrafiken på Valhallavägen, via omledning av busslinjer eller flytt av busstrafiken från Östra station kan betydligt minska NO₂-halterna. Men dessa åtgärder är stora och kostsamma i förhållande till den tillfälliga perioden som miljökvalitetsnormerna för NO₂ överskrids och ligger dessutom långt fram i tiden. Dubbdäcksförbud eller dambindning skulle inte få någon påverkan på nivåerna av kvävedioxid.

Sammanfattningsvis bedömer kontoret att i dagsläget är det svårt att genomföra rimliga åtgärder på kort sikt och därigenom hinna få några större effekter på luftkvaliteten före 2020. Därför föreslår kontoret att vänta med planläggning och genomförande av planförslaget tills förutsättningarna för en bra luft i planområdet blir bättre. Detta kan enligt utredningarna komma att ske tidigast 2023 förutsatt att framtida fordon har enligt planerna mindre utsläpp av kvävedioxid.

Stadsbyggnadskontoret ser att programmet i sin helhet utgör ett bra underlag för kommande detaljplaner på lite längre sikt när luftkvalitet enligt prognoser förbättras. Programmets strukturplan och indelningen i små fastigheter innebär en möjlighet att komplettera innerstaden med en ny årsring och ge platsen en urban karaktär. Programmets bebyggelseförslag och stadsbyggnadsprinciper innebär urbana kvaliteter så som bottenvåningar med lokaler, intressanta stadsrum, god orienterbarhet och hög befolkningstäthet som ger underlag till ett befolkat stadsrum med liv och rörelse.

Förutom luftfrågan finns det behov av att utreda ett flertal sakområden under eventuella kommande detaljplanearbetet. Kontorets bedömning är att sakfrågorna är tillräckligt väl belysta för ett programskede men kräver fördjupningar och eventuella kompletteringar i efterföljande detaljplaneskede.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att vidare avvägningar mellan olika intressen kan göras inom ramen för eventuella kommande detaljplaneprocesser.

Inkomna synpunkter

Nedan redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter. För yttrandena i sin helhet hänvisas till planakten för projektet, dnr 2012-08809.

Statliga och regionala myndigheter, förvaltningar och förbund

Länsstyrelsen

Allmänt om programförslaget

Länstyrelsen anser att det planerade bostadstillskottet utgör ett viktigt tillskott till länets bostadsförsörjning och att en förtätning med blandade funktioner i den befintliga stadsstrukturen där kollektivtrafiken är god följer såväl RUF2010 som stadens egen ÖP.

Barnkonsekvenser

Det är positivt att staden fångat synpunkter från barn och unga i en konsekvensanalys. I programområdet finns flera målpunkter för barn såsom skolor och idrottshallar. Länsstyrelsen delar uppfattningen att det bör skapas genomtänkta lösningar som inbjuder till säkrare och mindre belastade gatumiljöer för barn, exempelvis skolvägar.

Kulturmiljö

Det vore värdefullt om det i en efterföljande konsekvensanalys av kulturmiljö och stadsbild finns en samlad bedömning av stadssiluetten i ett större område, samt att påverkan av föreslaget högt hus specifikt visas ur flera perspektiv och från olika avstånd, t.ex. från Nationalstadsparken.

Markföroreningar inom området

Tidigare miljöstörande verksamheter tangerar sydöstra delen av området. I samband med att markanvändningen ändras ökar också riskerna för exponering. Det är viktigt att markföroreningar belyses och att planerade undersökningar och hantering av eventuella föroreningar redovisas. Undersökningar och åtgärder ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten.

Miljökvalitetsnormer för luft

Inom programområdet redovisas överskridande av miljökvalitetsnormer för luft, som en följd av att utvärderingen av gaturummet försämras av föreslagna byggnadsvolymer. Det finns samtidigt osäkerheter i beräkningar av miljökvalitetsnormerna. Om överskridandet av miljökvalitetsnormerna kvarstår vid ett antagande av en detaljplan kan den upphävas enligt 11 kap 11 § PBL.

I en miljöbedömning kan flera frågeställningar avseende luftkvalitet hanteras. Åtgärder för att minska, samt reducera påverkan, från trafiken kan studeras i en MKB. Denna bör också kunna redovisa byggnadsvolymer och trafikutformning så att miljökvalitetsnormerna för luft kan klaras.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Framtagen dagvattenutredning visar att belastningen på recipienten Brunnsviken kommer att öka. En ny, ännu preliminär, statusklassning anger att god kemisk ytvattenstatus ej uppnås. Om en miljöbedömning genomförs är det lämpligt att dagvattenhanteringen miljökonsekvensbeskrivs med avseende på MKN för vatten och att det i det fortsatta planarbetet redovisas en hållbar dagvattenhantering så att miljökvalitetsnormer för den tilltänkta recipienten Brunnsviken kan följas.

Hälsa och säkerhet

Föreslagen bebyggelse mot Valhallavägen kommer att få bullerutsatta fasader. Det behöver därför i det fortsatta detaljplanarbetet redovisas hur godtagbara skol- och boendemiljöer klaras.

Tunnlarna vid Norra länken kommer att ha kategori A, d.v.s. inga begränsningar för farligt gods. Exakt vilken status Valhallavägen kommer att ha utreds för närvarande av Länsstyrelsen men det är definitivt att transporter av farligt gods kommer att minska vilket underlättar för ny exploatering i programområdet. Länsstyrelsen kan i nuläget inte uttala sig om vilket skyddsavstånd som gäller mellan vägen och bebyggelsen. Länsstyrelsen påpekar dock att ett

avstånd på minst 25 meter måste vara bebyggelsefritt vid Norra länkens tunnelmynning, till skillnad från programförslaget med skola och idrottsanläggning inom 15 meter. Därtill är de riskåtgärder som nämns i programmet betydligt mindre omfattande än vad som tas upp i framtagna riskutredningar och det saknas stöd för att de är tillräckliga. Till kommande detaljplaneskede då Valhallavägens status gällande farligt gods klargjorts behöver riskanalysen fördjupas och val av åtgärder motiveras.

Behovsbedömning

En miljöbedömning bör upprättas om programarbetet förs vidare. Flera sakfrågor som tagits upp i yttrandet bör utredas och redovisas med de alternativstudier som en MKB ska innehålla.

Trafikverket

Trafikverket framför att buller- och luftsituationen bör utredas närmare för programområdets norra del, den del som är närmast Norra länkens tunnelmynning vid Roslagstull.

De informerar också om att Vallhallavägen är omledningsväg och därmed sker transporter av farligt gods, en möjlighet som inte får inskränkas i framtiden, varför riskreducerande åtgärder ska därför vidtas inom programområdet. En lokaliseringsbedömning/flyghinderanmälan ska även göras i god tid före planerat uppförande, lämpligen under planprocessen, då byggnader eller andra föremål högre än 20 meter (45 meter inom sammanhållen bebyggelse) kan komma att påverka luftfarten.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Lantmäterimyndigheten

Har inget att erinra mot förslaget

Exploateringskontoret

Exploateringskontoret framför att programförslaget har tagits fram i nära samarbete mellan stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret. Exploateringskontoret står därför bakom förslaget som de anser är väl genomarbetat. Projektets ekonomi är mycket god och kommer att generera intäkter till staden. De vill dock framföra att den triangulära ytan i korsningen Valhallavägen/Ingemarsgatan/Birger Jarlsgatan, i programmet benämnt "Entreplatsen" bör bebyggas. Yta är lämplig för en kontors- eller hotellbyggnad.

Miljöförvaltningen

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker programmet under förutsättning att:

- tillräckliga åtgärder görs för att säkerställa att miljökvalitetsnormerna för PM 10 och NO₂ inte överskrids i kommande detaljplaner,
- att ytan vid Ingemarsgatan/Birger Jarlsgatan. ”entréplatsen” inte exploateras då det skulle bidra till försämrad utvärdring,
- att det säkerställs att utemiljön vid förskolorna klarar föroreningshalter under övre utvärderingströskeln,
- att möjligheten till att hänvisa barn till skolvägar där de så långt som möjligt undviker att vistas på Valhallavägen studeras,
- att möjligheten till utökning av skolgården med ytterligare en takyta på gymnastiksalen utreds samt att en utomhusmiljö för gymnasieskolan skapas. Möjligheten till att utöka förskolegårdarnas yta bör också utredas.
- att en mer detaljerad dagvattenutredning genomförs som visar att Brunnsvikens ytvattenstatus inte försämras,
- ambitionen är att skapa en så god ljudmiljö som möjligt för att möjliggöra att fler fasader klarar 55 dBA utan speciallösningar,
- att så stor del som möjligt av grönytorna inom området bevaras och så att de fungerar som buffertzon till Nationalstadsparken.

I övrigt anser miljöförvaltningen att det bör finnas gott om cykelparkeringar inom området för att främja cykelanvändning och att cykelparkeringsnormen bör framgå i programhandlingarna. Miljöklassning av byggnaden föreslås också då energianvändningen i idrottshallar är hög. Möjligheten att använda takytorna för produktion av solenergi bör möjliggöras.

Idrottsförvaltningen

Har inget att erinra mot förslaget

Kulturnämnden (genom stadsmuséet)

Kulturnämnden genom Stockholms Stadsmuseum har i huvudsak ingen erinran mot förslaget. De avstyrker dock förslagen bebyggelse mellan de samkomponerade studentbostäderna Domus och Nyponet eftersom denna skulle minska anläggningens kulturhistoriska värde och särskilt påverka upplevelsen av höghuset Nyponet och stadsbilden negativt. Nyponet poängterar topografin och är ett betydelsefullt blickfång i stadsbilden. Att bygga så nära och så högt in på byggnaden skulle förta upplevelsen av byggnaden

och bryta ett viktigt samband i den första anläggningen för studentbostäder i Stockholm. Den föreslagna höga byggnaden i områdets norra del kan provas men det är viktigt att utreda eventuell visuell påverkan på stadsbilden, riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården och Nationalstadsparken. De framför också att ett genomförande av förslaget innebär en stor förändring av området varför en miljökonsekvensbeskrivning bör göras.

Trafikkontoret

Trafikkontoret är överlag positivt till programmet som belyser problematiken samt möjligheten att skapa något nytt i stadens bebyggelsestruktur. De tar dock upp följande synpunkter:

- De ifrågasätter om Ruddammsvägens parkeringsytor ska ingå i parkeringsutredningen pga. avståndet till Valhallavägen, stora höjdskillnader samt att flest målpunkter finns på södra sidan av vägen.
- Parkeringsfrågan bör få större uppmärksamhet. Det finns ett stort behov av ett nytt parkeringshus för allmänheten. Planerat parkeringsgarage bör förutom nya bostäder även täcka de markparkeringsplatser som försvinner i samband med exploateringen.
- Kollektivtrafik, fotgängare och cyklister bör lyftas in i trafik-PM:et i större grad. Eventuella busslinjer genom området måste tas hänsyn till gällande gatusektioner.
- Nya korsningar med Valhallavägen ska detaljstuderas gällande utformning och kapacitet för samtliga trafikslag. Trafikkontoret vill involveras i planeringen.
- Valhallavägens sektion bör ses över för att möta morgondagens trafikbehov. Gång- och cykelstråk bör få en generös utformning för att fullfölja esplanadsystemet.
- Den smala gatusektionen förbi "Nyponet" bör redovisas närmare.
- Offentliga rum ska hålla en hög kvalitet med tydlig skillnad mellan privat och offentligt. Murar och andra element från Glemmes parkanläggning bör återanvändas.
- Norra Djurgårdsstaden är en bra referens för dagvattenhantering.
- En genomgående trädinventering behöver göras. Val av arborist samt val av nya trädslag stäms av med trafikkontoret. Valhallavägens gestaltning bör ha sin stomme i trädsystemet, utan sönderdelning av olika ytor och element, och följa esplanadens historiska karaktär.
- En hissförbindelse bör anordnas för att fotgängare ska kunna korsa området utan att använda trappor. De ifrågasätter att alla gator är tillgängliga för att en lutning på 1:20 klaras. En lutning på 1:20 är godtagbar endast på korta sträckor.
- En stationär sopsuganläggning rekommenderas för att minimera fordonsrörelserna samt för förbättrad bullermiljö.

Avfallsfraktioner som inte ryms i sopsugsystemet bör hållas åtskilt från barnens entréer vid förskolor och skolor.

- De är frågande till en dagvattendamm på entréplatsen säkerhetsmässigt och miljömässigt men tror den kan bli bra med rätt gestaltning, utformad som en kontemplationspark snarare än för att uppehålla sig i.

Östermalms stadsdelsförvaltning/Norrmalms stadsdelsförvaltning

Stadsdelsförvaltningarna framför att de ytterligare kommer att precisera behovet av förskoleplatser och specialbostäder i samband med detaljplanearbetet. De föreslår att det redan nu ses över om det är möjligt att öka förskolegårdarnas yta, samt ytor för lek överlag inom programområdet.

Det alternativ för grundskolan som möjliggör en större gård förordas, tillgänglig för allmänheten efter skoltid.

Trycket på den befintliga lekplatsen i Rudammen är redan idag högt varför en utveckling parken bör ingå i programmet.

Till följd av låg friytetillgången måste de offentliga rummen vara mångfunktionella och tillgängliga för en bred allmänhet. Då grönytan minskar samtidigt som antal boende i området ökar bör i projektet ses över om grönkompensation kan utgå. En lämplig åtgärd är att rusta upp mittstråket av Valhallavägens östra del. För att öka förutsättningarna för grönytornas hållbarhet förespråkar förvaltningarna slitagetåliga växt- och materialval samt att det planeras för konstbevattning av gräsmattor och planteringar. Förvaltningarna vill delta i den fortsatta planeringen för att bidra med kunskap om effektiv drift och skötsel.

Stadsdelsförvaltningarna är positiva till den nya utformningen av Valhallavägen men anser att även den södra sidan bör utvecklas för en tryggare och mer attraktiv gatumiljö.

Trafikförvaltningen SLL

Trafikförvaltningen framför följande synpunkter:

- Ett nytt signalsystem möjliggör högre turtäthet för tunnelbanetrafiken på röda linjen vilket ska beaktas i fortsatt arbete.
- Kollektivtrafikens förutsättningar får inte begränsas eller påverkas negativt. Särskilda överenskommelser behöver upprättas för att reglera genomförandet.

- Det är positivt att Valhallavägen planeras för ett separat körfält i vardera riktning.
- Utformningen av utrymmet för angöring behöver studeras så att framkomlighetsproblem för kollektivtrafiken inte uppstår på grund av felparkerade fordon. Även korsningarna behöver studeras så att framkomligheten säkerställs genom signalreglering med bussprioritering. Hållplatsernas placering och standard samt gena, trygga och tillgängliga gång- och cykelstråk och övergångsställen till hållplatser är viktigt. Riktlinjerna RiBuss ska följas. Samverkan mellan staden och trafikförvaltningen förutsätts gällande utformning av gaturum.
- Störningar från busstrafik och tunnelbana ska beaktas. I trafikutredningen beskrivs inte bullerproblematik kopplat till busstrafik. Eller vilken ljudnivå som kommer råda på skol- och förskolegårdar. Trafikutredningens formulering "grannskapet är tyst" ifrågasätts.
- Tunnelbanans röda linje i nord-sydlig riktning går i bergtunnel genom hela programområdet och tunnelbanans skyddszon på 10 meter ligger i direkt anslutning till planerad grundläggningsnivå mellan Ingemarsgatan och Frejgatan. Hela utbyggnadsområdet ligger inom tunnelbanans riskområde. En noggrann stomljuds och vibrationsutredning behöver tas fram. Det behöver klargöras var röda linjens likriktarstation är belägen för att undvika problem med stomljud i bostäder.
- SL/Trafikförvaltningen har en öppning till servicetunnel i anslutning till planområdet vilket ska beaktas i det fortsatta arbetet.

SISAB Skolfastigheter i Stockholm

Har ingen att erinra mot förslaget

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Rådet är mycket positivt till förtätning, i synnerhet gällande den fastighetsindelning som föreslås med principen en fastighetsägare per portuppgång.

Områdets förutsättningar bör dock tydligare prägla det fortsatta programarbetet. Här bör i synnerhet ingå ett gestaltungsprogram, tydligare trafikproblemsanalys samt en tydligare inventering av de befintliga kvaliteterna. Nu är de fria grönyrtorna är allt för små i relation till den tänkta exploateringen.

Utformningen av gårdar behöver studeras närmare i detaljplaneskedet, men förutsättningarna för dess användning måste kartläggas redan nu för att säkerställa att gatudragningar, höjder och volymplaceringar blir rätt. Den stora förändringen av områdets

karaktär bör vara i områdets yttre ändar, såsom programmet anger, men inte nödvändigtvis genom splittrade höjder inom kvarteret med allt för stora variationer mellan högt och lågt.

Det är viktigt att närmiljön planeras efter principer som en fördjupad barnkonsekvensutredning kan slå fast. Inte minst med hänsyn till att topografin och trafikmiljön medför att den s.k. "walkabilityn" är låg. Rådet anser att det är viktigt att planområdet möjliggör många alternativa vägar trots de kraftiga höjdskillnaderna.

Rådet vill också peka på det komplexa i att planens allmänna ändamål har skolan och dess idrottshallar som förutsättning. En stor del av planens kvaliteter går om intet om SISAB inte går vidare med den byggnad som ska bli en av områdets märkesbyggnader.

Stockholms Stads Parkering AB

Stockholm Stads Parkering rekommenderar att staden genomför inmätning och statusbesiktning av de befintliga bergtunnlarna samt mätning av grundvattennivån inom planområdet i planskedet. I samband med att befintlig skola rivs bör byggandet av bergrumsgaraget påbörjas med förberedande arbeten tidigare om möjligt. Detta för att garaget ska stå klart så tidigt i projektet som möjligt. Trapphus samt ventilation kommer att behöva anläggas för garaget som behöver mynna ut i anslutning till Ruddammsparken i något av redovisade lägen. Se bild.



Övriga remissinstanser

Fortum distribution AB

Fortum Distribution AB har en elnätstation med tillhörande elnät som berörs och måste flyttas om programmet genomförs. Inom områden med nyetableringar krävs platser för nya elnätstationer. Exakta anläggningsåtgärder och behov får redovisas i kommande detaljplaner för området.

Vidare studier behöver göras i samråd med Fortum för att säkra befintlig produktionsanläggning vid en exploatering av området.

AB Fortum Värme

Informerar att mindre flyttar av fjärrvärmeledningar behöver göras, att ledningar för fjärrkyla och gas inom området måste beaktas, samt att området innehåller en undermarksanläggning som måste säkras vid en exploatering. Kontaktpersoner bifogas i yttrandet.

Svenska kraftnät

Har inga egna befintliga ledningar inom programområdet. Däremot passerar Fortums två 220 kV-kablar genom området.

Programområdet ligger ca 300 meter från Svenska kraftnäts planerade elförbindelse City Link etapp 2. Ett ventilationsschakt planeras vid KTH ca 400 meter från programområdet.

Programområdet ligger inom tunnelns hydrologiska påverkansområde. Detta innebär att byggnader med grundvattenkänslig grundläggning samt energibrunnar kommer att följas upp och kontrolleras under tunnelns byggande och drift. Svenska kraftnät önskar att hänsyn tas till planerad kabelsträcka och vill ta del av kommande detaljplaner och bygglov inom programområdet, samt området för kabelns sträckning. Karta för aktuell kabel och schakt bifogas.

Skanova

Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet, det vill säga när detaljplanarbete påbörjas, för att få med befintliga ledningar i planeringsunderlaget. På så sätt kan oförutsedda hinder i planeringen som berör Skanovas nät undvikas för att få en smidigare och snabbare planprocess.

Djurgårdens hembygdsförening

- Områdets extrema kupering, bebyggelsens höjd och täthet som innebär höga byggkostnader, och det attraktiva läget

riskerar att det blir dyra bostäder som inte löser bostadsbristen. Det framgår inte om studentbostäder ingår i förslaget.

- Topografin innebär en utmaning för att tillgodose tillgänglighet. Såväl boende som genompasserande människor ska kunna ta sig fram utan särskilda anordningar eller omvägar.
- I det kulturhistoriska underlaget bör Valhallavägens karaktär från Gärdet till Roslagstull, tillsammans med analys av hur bebyggelsen sammankopplar Ruddammsområdets storgårdar med Vasastadens rutnätskvarter, ingå.
- Förutsättningarna för grönskande tak och fasader förefaller inte goda då den täta exploateringen innebär slagskuggor samt högt slitage.
- Roslagsparken låter redan inifrån korsningen Surbrunnsgatan ana det unika parklandskapet längs Brunnsviken. Denna ”utlöpare” kommer att gå förlorad med programförslaget och kan inte vägas upp av trädplanteringar längs Valhallavägen.
- Det kommer även fortsättningsvis vara höga ljudnivåer och glest med övergångsställen längs Valhallavägen. Barriäreffekten kommer att kvarstå så länge bussterminalen ligger kvar. Att låta boulevarden övergå i vanlig stadsgata strax efter Odengatan känns snöpligt. En hög byggnad i övergången känns trivialt.
- Positivt att byggnaden vid triangeln ”Entréplatsen” har utgått ur förslaget. Området är dock fortfarande för högt exploaterat. Främst ifrågasätts byggnaderna intill Nyponet och i områdets västra del som stör siluetten och skuggar intilliggande hus och gaturum. Förslaget relaterar ej heller till den trädinventering som har gjorts.
- Bebyggelse på platsen är positivt men med max 50% av det som är föreslaget, där förkastningsbranten nedanför Ruddammsområdet bör bibehållas, och med avsevärt mindre bebyggelse i slänten längs med den vackra infarten till Stockholm.

Vattenfall

Vattenfall meddelar att de har va-ledningar samt flertalet anläggningar i form av tunnel, kammare samt tryckstegringsstation inom programområdet. Ledningarna, både- spill och dagvatten, varierar i dimension. Planerna för Valhallavägen påverkar i stort sett alla ledningar. Exakt påverkan bör utredas i ett så tidigt skede som möjligt då flytt av ledningar och anläggningar både är tekniskt komplicerat, tidskrävande och kostsamt.

Därutöver framförs att framtagna dagvattenutredning som sammanfattats i programhandlingen bör ligga till grund för fortsatt arbete med dagvattenhantering inom området.

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening

DVL avstyrker med kraft programmet för Västra Valhallavägen på grund av dålig miljöhänsyn. Miljöskyddsföreningen anser att det innan exploatering bör vara klarlagt hur boendemiljö och kollektivtrafik lokalt kan förbättras, hur gång- och cykeltrafik kan underlättas och göras säkrare samt hur grönstråken kan bevaras och utökas. De ifrågasätter att bebyggelse, trafikytor och parkering fått första prioritet, att befintliga parkstråk inte anses ha något större värde och att Roslagsparken bebyggs. De ”nya” parkerna är redan befintliga grönområden. Därtill bebyggs området vid Roslagstullsbacken så att spridningsvägen i bergskanten försvinner. Förslaget innebär ingen förbättring för boende på södra sidan av Valhallavägen som är utsatta för partiklar och buller. En ny trädrad hade gjort mer nytta på den södra sidan.

Ordföranden i föreningen hänvisar till, av honom för 45 år sedan, framtaget förslag om att biltrafiken på södra sidan Valhallavägen byter plats med parkeringar på norra sidan (prisbelönat av DN). Han hänvisar även till andra av Miljöskyddsföreningen tidigare framtagna förslag gällande utformning av norra länken, en t-banestation i branten ned mot Albano, ”duo-spårväg” med station vid Albano samt att genomfartstrafik på Valhallavägen förläggs i tunnel mellan Surbrunnsgatan och Roslagstull.

Miljöskyddsföreningen anser att området blir överexploaterat gällande hus och gator, trafikstört, får de vackra och fungerande grönstråken borttagna samt att de boende söder om Valhallavägen får försämrade boendemiljö. Ytterligare bostadsplaner vid Ladugårdsgärdet och Norra Djurgårdsstaden innebär sönderexploatering av Stockholm.

Föreningen Östermalm

Föreningen Östermalm anser det bra med förbättrad koppling till Ruddammsområdet och att Valhallavägen ses över samt möjlighet till utökad detaljhandel. Detta får dock ej ske på bekostnad av träd, parkrum, murar och vattenkonst. De tror inte att entréplatsen kommer att attrahera besökare. Byggnader bör utformas i samma form och skala som befintlig stenstadsbebyggelse. ”Nya Frejgatan” bör utgå, så även gymnasieskolan för att bevara befintlig park.

Samfundet S:t Erik

Samfundet är positivt till att bebygga delar av området som en ny årsring, att kvarter delas upp i mindre fastigheter som ger variation och att Valhallavägen ges en Esplanadkaraktär. Förslaget innebär dock en för hög exploatering där Valhallavägen förlorar sin roll som gränsboulevard mellan den täta stenstaden och den glest bebyggda djurgårdsmarken. "Esplanadplatsen" ifrågasätts då platsen inte har formen av en esplanad och är avskuren från Valhallavägen.

Byggnaderna intill, och mellan, de grönklassade studenthemmen Nyponet och Domus bör utgå då de skulle slå sönder helheten mellan dessa samt förta upplevelsen av Nyponet i stadsbilden.

Trädinventeringen och stadsbyggnadsanalysen ger intryck av beställningsarbeten inför en redan beslutad omfattande exploatering. Det är anmärkningsvärt att inget träd, av bl.a. ståtliga lindar, ask, lönn och alm, nedanför förkastningsbranten, bedöms ha högt bevarandevärde. Minst två längre partier av förkastningsbranten bör bevaras; den branta sluttningen längs Roslagsbackens raka övre del och backens nedre del, samt en brant uttrycksfull bergvägg i områdets mitt. Även det långa östra avsnittet täckt av en gråstensmur (med fönsternischer) är bevarandevärt. Parken längst i öster, ritad av Erik Glemme, kan bebyggas pga. buller men betydligt större delar av Roslagsparken bör bevaras.

I vidare arbete bör nybebyggelsens påverkan på värdekärnorna inom riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården som programområdet tangerar studeras. En riktig parkinventering och allsidig redovisning av trädbestånd bör också göras.

Sakägare enligt fastighetsförteckning

Brf Beckasinen 18

Bostadsrättsföreningen Beckasinen 18 framför kritik till att förslaget ensidigt fokuserar på nya bostäder och inte tar hänsyn till de konsekvenser planerna får för boende på motsatt sida av Västra Valhallavägen. De yrkar på att följande tas hänsyn till:

- Vallhallavägens befintliga esplanadsystem förlängs till Roslagstullsbacken så att idén om den vackra stadsgatan och entrérummet uppfylls.
- Bussterminalen vid Östra station flyttas till en annan t-station längs Roslagsvägen. Vallhallavägen kan då minskas med två bussfiler och förbättra problem med avgaser och

buller. Redan idag finns förslag på stomlinjenät där Östra station flyttas. Västra trottoaren kan också breddas, träd planteras, några parkeringsplatser sparas och gatlampor sättas upp. Trottoaren upplevs idag som otrygg då den saknar barriär mot Valhallavägen och fotgängare tvingas ofta ut i gatan av lastbilar/taxibilar som använder trottoaren som angöringsplats.

- Programförslaget saknar analys av bullereffekter på befintliga bostäder. Den reducerande effekt växtligheten i Roslagstullsbacken har på buller och avgaser försvinner. Bullret ökar sannolikt också till följd av studsande ljud mellan huskropparna på båda sidor om Valhallavägen.
- Det är tveksamt att det föreslagna parkeringsgaraget kommer att ha kapacitet nog, och rimlig kostnad, för 700 nya bostäder och en idrottsanläggning samt kan ersätta 200 befintliga parkeringsplatser.
- Ny placering saknas för befintlig återvinningsstation på Valhallavägen.
- En lägre exploateringsgrad med ett fåtal högre punkthus i nivå med Nyponet och Roslagstullsbacken föredras då det möjliggör att Valhallavägen kan ges karaktären av paradgata även norr om Odengatan, med fler sparade träd och grönska, fler parkeringsplatser samt minskning av buller och luftföroreningar.

Brf Trasten 12

Brf Trasten i hörnet av Surbrunnsgatan/Valhallavägen godtar förslaget under förutsättningarna att:

- Valhallavägen arbetas om så att det finns cykelbanor på båda sidor om vägen både av praktiska skäl men även för att skapa en gränslinje mellan gångtrafik och bil/busstrafik. Detsamma gäller beträffande trädplantering med tillägg om en estetisk dimension. Varför ska bra den ena sidan förskönas?
- De konstaterar också boende mellan Surbrunnsgatan/Odengatan får en försämrad trafikmiljö om uppdelningen av trafiken i höjd mellan Surbrunnsgatan/Odengatan försvinner.
- Förslaget som tycks utgå från att Valhallavägen ska vara så rak som möjligt innebär risk att hastigheterna ökar. Hur ska de risken bemötas?
- Befintliga parkeringsplatser måste bevaras. Försämrade parkeringsmöjligheter för befintliga boende måste lösas konstruktivt. Det räcker inte med hänvisning till Stockholm som promenadstad.

Brf Trasten 14

Brf trasten ställer sig positiva till en del av de föreslagna förändringarna men anser att vissa delar av förslaget inte är tillräckligt genomtänkta och kan få mycket negativa konsekvenser.

De framför följande synpunkter för förbättring av förslaget:

- Att trafikbelastningen bedöms öka på Valhallavägen, samt att antalet körfält ökar, trots Norra länkens öppnande, rimmar illa med promenadstaden. Förslaget saknar skyddsåtgärder för fotgängare samt trädplantering på södra sidan av Valhallavägen. Trottoaren behöver göras bredare. Den framtida planeringen bör också omfatta hastighetsbegränsning till 30 km/h och förbud av dubbdäck samt minskning av antalet körfält genom att ta bort bussfilerna.
- Barnkonsekvensanalysen tar inte hänsyn till barnfamiljer och barn utmed Valhallavägens södra sida. Ett ökat antal körfält ökar olycksrisken och otryggheten för både barn och vuxna.
- De mest livskraftiga träden på Valhallavägens södra sida tas bort vilket är paradoxalt då förslaget talar om att befintliga träd sparas. Bifogar bild på de träd som sannolikt behöver fällas.
- Att utgå från ett scenario med försämrad luftkvalitet är oacceptabelt och riskerar många överklaganden.
- Trädplanteringar längs Valhallavägens södra sida föreslås, förutom men tanke på säkerhet, även för förbättrad luftkvalitet samt bullerdämpning.
- Parkeringssituationen är svår idag och blir ohållbar om 200 parkeringsplatser försvinner. Parkeringssituationen måste utredas ytterligare så att planerat bergrumsgarage dimensioneras för nuvarande och framtida boende alternativt att parkeringshus uppförs.
- Stockholm stad har nu chansen att förändra hela Valhallavägen till en paradgata genom att ta bort fler körfält och skapa en trädallé, samt skapa ett attraktivt område.
- I den fortsatta planeringen bör visas hur antalet kvadratmeter cykelbana, träd, parkeringsplatser, skola och daghem, parkyta samt butiksyta och vårdplatser i området säkerställs.

Brf Morkullan 17, Brf Beckasinen 5 och Brf Valhalla (i separata yttranden)

Bostadsrättsföreningarna ställer sig positivt till en växande stadsdel och många av de förändringar som föreslås dock med förbehåll för vissa punkter som de har sammanställt i bilagan ”En hållbar stadsdel 2014”.

- En breddning av Valhallavägen, utan skyddsåtgärder för cykel- eller fotgängare på västra sidan av gatan, innebär en klar försämring trafikmässigt. På vilket sätt har hänsyn tagits till barn och övriga fotgängare? Bilder på den osäkra

trafiksituationen idag bifogas samt referensbilder på goda exempel, bland annat från Birger Jarlsgatan.

- Att planera för en trafiksituation som redan innan byggstart förväntas överskrida dagens gränsvärden för luftföroreningar är oacceptabelt. Det finns inget hållbarhetstänk i projektet. Projektet borde utgå från de utredningar staden tidigare har tagit gällande behovet av grönska för att skapa ett bättre och mer hållbar miljö, tex genom trädader längs med Valhallavägens södra sida för att bidra till bättre luftkvalitet. En långsiktig hållbarhetsplan för projektet saknas.
- 200 parkeringsplatser som försvinner tillsammans med 1450 nya boende samt nya skolor och idrottshall innebär en ohållbar situation. Parkeringsytor eller ett större parkeringsgarage måste planeras in. Förslaget med parkering i bergrummet inte är tillräckligt studerat. I programmet måste tas ställning till parkeringsutredningen för hela Stockholm City från 2013 som kom fram till att det behövs fler parkeringsmöjligheter. Stockholm stad måste tillmötesgå sina boende idag och se till framtida behov.
- Hur ersätts återvinningsstationen som idag ligger på Valhallavägen.

Brf Morkullan 19

Brf Morkullan 19 framför att de önskar cykelbanor på båda sidor om Valhallavägen då många cyklar på den västra trottoaren, samt att träd som skiljer trottoar från biltrafik planteras på båda sidor om Valhallavägen för att öka trygghetskänslan. De vill att det redovisas hur de befintliga parkeringsplatser som försvinner löses samt att det tas fram en utredning om hur luftkvalitet och buller kommer att påverkas och hanteras då höga hus på båda sidor om Valhallavägen stänger in buller och avgaser. De anser också att det är synd att gamla träd tas bort då befintlig grönska i staden behövs.

Brf Biografen 28

Brf Biografen 28 framför att de motsätter sig en 20 våningar hög byggnad som skulle medföra olägenhet för föreningens boende avseende solinstrålning, skymd "skyline" samt insyn. Bygghöjden bör harmoniera med omkringliggande byggnation.

Brf Norden 9

Brf Norden bifogar en bild över sin utsikt mellan studentbostäderna och höghuset Nyponet. En hög byggnad som hindrar utsikten och eftermiddagssolen skulle innebära en kvalitetsförsämring och värdeminskning. De önskar att hänsyn tas till detta i vidare arbete. De framför i ett kompletterande yttrande att eftermiddagssolen mot

föreningens balkonger är betydande då Smultronet redan skymmer solen (här avses troligen studentbostadshuset Nyponet).

Brf Roslagstull

Brf Roslagstull, ägare till fastigheten Staren, är positiva till att området byggs ut med bostäder och service. De vill dock understryka vikten av att det nya bergrumsgaraget dimensioneras för att täcka befintliga parkeringsplatser som försvinner och att garaget byggs först så att det kan användas redan i början av byggtiden. De framför också att den lilla parken ”entréplatsen” är svår att nå på grund av intensiv trafik och ser därför gärna att biltrafiken på Birger Jarlsgatan utanför föreningens fastighet begränsas eller hindras.

Brf Valhallavägen 22

Brf Valhallavägen välkomnar en allmän förtätning av området och ser det positivt att sluttningarna på nordöstra sidan av Valhallvägen används till ny bebyggelse som passar in i stadsbilden. Det finns dock en avsaknad av hållbar utveckling i förslaget och hur detta relaterar till trafiksituation, miljö, barn, gång- och cykeltrafikanter. Det är obegripligt hur Valhallavägen kan utökas till 7 filer när gränsvärdena för luftföroreningar redan överskrids. De två filer som ska fungera för angöring föreslås istället för parkering om 7 filer måste behållas. Det saknas hänsyn till boende på västra sidan av Valhallavägen, där parkerade bilar, cyklister som inte vågar cykla i gatan och fotgängare samsas på en trottoar. Båda delarna av Valhallavägen bör få del av det gröna och förbättrade förutsättningar för cykelpendling och tanken på hur barn främjas av förslaget bör tas med även för den västra sidan.

Kvartersrådet Brunbäret

Kvartersrådet Brunbäret är positiva till att fler bostäder byggs i området. De vill dock framföra följande synpunkter:

- Ruddammen kan idag nås via Kärsbärsvägen eller Roslagstullsbacken som båda påverkas under byggtiden. Det är viktigt att buss, bil och gång- och cykeltrafik fungerar under byggtiden. Kanske kan en stängd väg via Albano öppnas temporärt.
- Det finns en oro över sprängningar som ska utföras vid anläggning av bergrumsgaraget. Noggrann planering, förberedelser och genomförande krävs för att förebygga materiell skada och minimera störningar. Påverkan på grundvatten bör utredas så att träden i Ruddammsparken inte påverkas.

- En förutsättning för den höga exploateringen är att bergrumsgaraget kan genomföras då parkeringssituationen redan nu är ansträngd. De 200 parkeringsplatser som försvinner behöver ersättas i garaget. Idrottshallen är välkommen, det är dock olyckligt befintlig idrottsplan vid Engelska skolan tas bort, varför möjligheten till att kompensera denna behöver ses över. Kvartersrådet är frågande till att det inte bedöms behövas parkering för idrottshallen.
- SL/Keolis arbete under vår/sommar 2014 kommer att påverka antalet busslinjer och deras sträckning. Det är viktigt att staden och SL/Keolis kommunicerar om detta.
- Grönytorna inom programområdet behöver utökas då de flesta grönytor inom/i anslutning till området redan är i bruk (Ruddamsparken, Bergslekiparken, Nyponparken). Ruddamsparken är redan hårt utnyttjad av boende och förskolor.
- Den höga exploateringen som skapar mörka och trånga gator, minimala gårdar, mörka lägenheter med begränsad utsikt och utblickar behöver ses över.

GA-fastigheter

Ägaren till fastigheten Morkullan 40 i korsningen Frejgatan/Valhallavägen framför att de boende i fastigheten störs och påverkas av den tunga trafiken gällande både buller och luftföroreningar. Luftkvaliteten måste vara godtagbar och trafikbullret minskas om det ska bli en attraktiv stadsdel, även för de boende ut mot Valhallavägen.

Boende och privatpersoner

Sammanfattning av synpunkter från boende och privatpersoner

225 yttranden har inkommit från 243 boende och privatpersoner. En stor del av de *boende och privatpersoner* som yttrat sig över förslaget är positiva, eller positiva med vissa förbehåll, till förslaget. Mycket på grund av möjligheten till mer service i området men även på grund av den planerade idrottshallen. De som är positiva med förbehåll anser att bebyggelsen är för tät med för lite sparad grönska och för små gårdar, har synpunkter på specifika byggnader som påverkar deras boendemiljö eller ger andra konsekvenser som till exempel försämrad luftkvalitet eller ökat buller.

- *64 personer, det vill säga cirka 26 % av yttrandena från boende och privatpersoner, är positiva till programförslaget*

- 54 personer, det vill säga cirka 22 % av yttrandena från boende och privatpersoner, är positiva till delar av förslaget
- 10 personer, det vill säga cirka 4 % av yttrandena från boende och privatpersoner, avstyrker planförslaget i sin helhet
- Resterande 116 yttranden uttrycker synpunkter som berör specifika delar, ämnen eller lösningar. (stämmer detta?), det vill säga cirka 48 % av yttrandena från boende och privatpersoner.

Enskilda yttranden

Synpunkterna är sammanfattade och redovisade inom de kategorier som de berör. Kategorierna är:

- Bebyggelsestruktur, höjd och täthet
- Specifika byggnader
- Skola och idrott
- Handel och Service
- Kulturmiljö
- Platsbildningar
- Parker och grönområden
- Trafik och gaturum
- Tillgänglighet/Trygghet
- Boendemiljö
- Barnkonsekvenser
- Buller och vibrationer
- Hållbar utveckling
- Luftkvalitet
- Process, material och genomförande

Under respektive specifik kategori finns sedan antalet negativa respektive positiva yttranden som berör just den frågan redovisat. Yttrandena i sin helhet finns att tillgå i planakten. De yttranden som enbart tillstyrker eller avstyrker bebyggelse på platsen eller förslaget som helhet och i övrigt inte har kommenterat särskilda delar räknas således inte in under rubrikerna med specifika synpunkter.

Bebyggelsestruktur, höjd och täthet

Positiva: 9 personer

Negativa: 46 personer

Majoriteten av de som yttrat sig specifikt om byggnadsstrukturen anser att exploateringsgraden är för hög och lämnar för lite utrymme till grönska samt att den höga skalan påverkar boendemiljön för befintliga boende med försämrad utsikt eller ljusförhållanden. Några anser att byggnadsskalan ska sänkas för att inpassas bättre till stadsbilden och siluetten samt att karakteristiska delar av området som förkastningsbranten ska bevaras intakt.

De som är positiva tycker det är tilltalande med en ny typ av byggandsstruktur i en bortglömd del av innerstaden. Ett fåtal av dessa tycker att skalan kan ökas på ytterligare.

Specifika byggnader

38 personer har i sina yttranden berört specifika föreslagna byggnader. De är främst boende i Blomsterfondens seniorboende, Brf Biografen 28 och Brf Norden som yttrat sig i kategorin. De motsätter sig höghus framför sina bostäder och önskar sig lägre eller ingen bebyggelse framför dessa, bl.a. på grund av försämrad utsikt och ljusförhållanden, samt påverkan på grönområden. Synpunkter från boende och privatpersoner framförs också gällande fondbyggnaden (gymnasieskolan) vid den föreslagna Esplanadplatsen som tar i anspråk "Körsbärsparken" samt att den höga bebyggelsen mot Valhallavägen genererar ökat buller, avgaser och hindrar ljusinsläpp.

Skola och idrott

Skola

Några personer vill ha förtydligande om vad som händer med Engelska skolan.

Idrottshallar

Positiv: 66 personer

Negativ: 5 personer

Majoriteten av de som yttrat sig gällande de föreslagna idrottshallarna är mycket positiva. Alla av dessa anser att hallarna ska ligga placerade bredvid varandra för att slippa merkostnader för sprängning och grundarbete, samt för att det ger bättre flexibilitet än om de placeras ovanpå varandra. I ett flertal yttranden framförs att parkering för idrottshall måste lösas och/eller bättre kollektivtrafik med hållplats i närheten av idrottshallen med antingen busshållplats eller tunnelbanestation. Ett fåtal synpunkter har inkommit om

befintlig bollplan där åsikterna går isär om den används och bör kompenseras, eller står oanvänd, vilket är ett argument för att de nya idrottshallarna inte behövs.

Handel och Service

Positiv: 14 personer

Negativ: 7 personer

Övrigt: 7 personer

Majoriteten av de boende och privatpersoner som yttrat sig positivt inom kategorin ser fram emot caféer, butiker och andra verksamheter i gatuplan och tror det kan bidra till en mer levande miljö. De som är negativa anser att det inte kommer finnas underlag till verksamheter då lokaler står tomma redan idag alternativt anser att satsningen på handel och service borde göras på södra sidan om Valhallavägen istället och att Valhallavägens utformning borde stödja detta. I övriga kommentarer framförs idéer för hur Valhallavägen kan utformas för att stödja handel och service på respektive sidor bl.a. som en mittallé med verksamheter.

Kulturmiljö

Ett flertal personer anser att murar och andra element från Glemmes parkanläggning bör återanvändas. Några anser att den befintliga parken vid Kärnbärsvägen (Körnbärsbladet) bör bevaras på grund av att platsen har ett kulturhistoriskt värde. I ett fåtal synpunkter framförs också kritik mot ny bebyggelse längs Valhallavägen så länge det löper kulturhistoriska byggnader på var sida om vägen samt mot hög bebyggelse längs Körnbärsvägen med grönklassade byggnader. I ett yttrande framförs också att utformningen av den nya bebyggelsen bör respektera Stockholms byggnadsordning så att byggnaderna integreras med, och förhöjer, Stenstadens karaktär.

Platsbildningar

Ett fåtal personer anser att det är bra att Entréplatsen utvecklas men anser att den är svårtillgänglig på grund av höga trafikflöden längs Birger Jarlsgatan och Valhallavägen. Några boende motsätter sig Esplanadplatsen och vill att stads-parkrummet vid Valhallavägen/Körnbärsvägen/Surbrunnsgatan bevaras.

Parker och grönområden

Positiv: 1 person

Negativ: 73 personer

Övrigt: 9 personer

Synpunkterna berör främst att satsningar borde göras på planerade parkutrymmen då de flesta grönytor inom/i anslutning till området redan är i bruk och slitaget är stort på gräsytor och lekplatser. Mer grönska behövs också för att motverka luftföroreningar.

Gällande specifika parker och grönområdet framförs kritik mot att delar av Roslagstullsbacken bebyggs, att trycket på lekplatsen i Ruddammen är högt redan idag varför en utveckling av parken bör ingå i programmet, att föreslagen gymnasieskola bör utgå för bevarande av befintlig park vid Körsbärsvägen ("körsbärsbladet"). Några boende anser också att parkrummet vid Esplanadplatsen i nedre delen av Körsbärsvägen bör bevaras som det är utan omtraggning av trafiken, att mer grönområde ska sparas vid föreslagna "Nyponparken" och att skuggpåverkan på denna kan minskas genom att korta av och sänka föreslagna intilliggande byggnader.

Så många träd som möjligt ska sparas i parkerna, främst Berglekparken och vid Esplanadplatsen. Förtydliganden efterfrågas gällande om hur många träd som planeras att tas bort. I en stor andel av yttrandena framförs att träd även borde planteras på Valhallavägens södra sida.

Trafik och gaturum

Trafik generellt

Några boende och privatpersoner anser att trafiken på Birger Jarlsgatan bör begränsas då trafikflödena är höga vid Birger Jarlsgatan/Valhallavägen. Då entréplatsen exempelvis svår att nå för boende. Trafikproblem inom programområdet och Ruddammen framförs också gällande trånga vändplatser och vägrum och att bilister ofta tvingas till omvägar.

Valhallavägen

Positiv: 1 person

Negativ: 98 personer

Övrigt: 1 personer

Obs synpunkter gällande gång- och cykeltrafik längs Valhallavägen räknas även in i detta.

De mest återkommande synpunkterna är kritik mot att Valhallavägen breddas till sju filer istället för att vägrummet

minskas ned och ger mer utrymme för gång- och cykeltrafik, samt minskar barriärverkan, i enlighet med promenadstaden. Många anser att vägbredden kan minskas genom att bussfilerna tas bort (se kollektivtrafik). Oro framförs gällande ökade föroreningar och buller för boende på södra sidan om Valhallavägen. Boende i höjd med Surbrunnsgatan/ Odengatan anser att de får en försämrad trafikmiljö om uppdelningen av trafiken försvinner. Cykelbana och trädplanteringar bör finnas även på södra för att skapa en skiljelinje mellan trafik och gångtrafikanter. Trädplanteringar på södra sidan skulle fullfölja Valhallavägens esplanadsystem, så att idén om stadsgatan och entrérummet uppfylls, samt minskar föroreningar.

I övrigt framförs önskemål om hastighetsreglerande åtgärder, exempelvis genom sänkt hastighet till 30 km/h, hastighetskameror eller att vägrummet böjs något då en rak väg inbjuder till högre hastighet.

Gång- och cykel

Synpunkterna gäller främst besvikelse över södra sidan av Valhallavägen har glömts bort då förslaget där saknar, cykelbana och breddad gångbana. Trottoaren upplevs idag som smal och otrygg då den saknar skiljelinje mot Valhallavägen, i form av parkeringsfickor, trädplanteringar eller cykelbana, och används för angöring av taxibilar och andra fordon vilket tvingar ut fotgängare i gatan. En breddning av Valhallavägen upplevs ytterligare försämma förhållandena för gång- och cykeltrafikanter då barriärverkan och otrygghetskänslan ökar. Bättre och tryggare kopplingar med fler övergångsställen eller exempelvis gångbro behövs över vägen.

Kollektivtrafik

I synpunkterna framförs främst önskemål om att bussterminalen vid Östra station flyttas till en annan station längs Roslagsvägen eller Danderyds sjukhus för att frigöra Valhallavägen från två bussfiler. Hållplatsen för buss 40 bör flyttas till en mer lättillgänglig plats och en ny tunnelbanestation anläggas vid Roslagstull.

Parkering

Positiva: 2 personer

Negativa: 69 personer

Övrigt: 7 personer

De flesta som yttrat sig inom kategorin är kritiska till att befintliga parkeringsplatser försvinner då det redan idag finns parkeringsproblem, på grund av brist på boendeparkering och

korttidsparkering, med bilar som parkerar på gångbanor och cykelvägar längs Valhallavägen samt utmed Körsbärsvägen och gatorna i Ruddammen och blockerar framkomst för ex sopbilar. Många anser att parkeringsplatserna i föreslaget bergrumsgarage är för få och att p-talet är lägre än vad som anges eftersom befintliga borttagna parkeringsplatser inte räknats med. Det är inte heller realistiskt med en idrottsanläggning för 1000-1500 platser utan parkering.

Parkeringsgaraget måste dimensioneras för nuvarande och kommande boende och byggas tidigt i processen.

Teknisk försörjning

Ett 20-tal boende vill ha förtydligande om hur återvinningsstationen på Valhallavägen ersätts.

Tillgänglighet/Trygghet

Boende och privatpersoner anser att entréplatsen är svår att nå på grund av intensiv trafik på Birger Jarlsgatan. Planering utan skyddsåtgärder för cykel- eller fotgängare på västra sidan Valhallavägen samt en breddning av Valhallavägen innebär en klar försämring ur trygghets- och tillgänglighetssynpunkt. I princip alla yttranden gällande bredare trottoar samt tillägg för cykelbana på södra sidan om Valhallavägen tar upp trygghet och säkerhet. Goda exempel från bl. a Birger Jarlsgatan bifogas. Förbättrade kopplingar genom området önskas, bland annat bättre koppling mellan Biografen och Engelska skolan.

Boendemiljö

Ett flertal olägenheter upp som förslaget kan medföra. De vanligaste är skymd utsikt, skugga, försämrad parkmiljö, och i vissa fall vind, på grund av hög och tät bebyggelse. Oro framförs också gällande störningar under byggtiden. Det är främst boende inom Blomsterfondens seniorboende, Brf Biografen 28 och Brf Norden som yttrat sig angående de aspekterna och vill ha lägre eller borttagna byggnader (se kategorierna specifika byggnader och park och grönsstruktur). Sol- och vindstudier efterfrågas. De boende längs södra sidan av Valhallavägen är oroliga för att de kommer få en försämrad boendemiljö genom ökat buller, ökade luftföroreningar och att det blir mer otryggt att röra sig längs Valhallavägen.

Barnkonsekvenser

I de flesta synpunkter inom kategorin framförs att förslaget inte tar hänsyn till barnkonsekvensanalysen gällande trafiksäkerhet för barn, främst utmed Valhallavägens södra sida. Vallhallavägen har för brett gatumått och för få övergångsställen. Att antalet lekplatser försvinner är också negativt.

Buller och vibrationer

Boende och privatpersoner framför att bullret längs Valhallavägen sannolikt kommer att öka på grund av studsande ljud mellan huskroppar mellan nya och befintliga byggnader. Den reducerande effekten växtligheten i Roslagsbacken har på buller försvinner. En bullerutredning efterfrågas om påverkan på befintliga bostäder.

Hållbar utveckling

Ett flertal boende anser att ett resonemang kring hållbar utveckling saknas, bl.a. om hur förslaget relaterar till trafiksituation, miljö, barn, gång- och cykeltrafikanter etc. Ett hållbarhetsprogram behöver tas fram.

Luftkvalitet

Främst boende invid Valhallavägen framför synpunkter om att de redan idag är utsatta för luftföroreningar och att de är oroliga för att detta förvärras till följd av ny och hög bebyggelse på norra sidan om vägen, att trafiken på sikt kommer öka (trots att tunga trafiken föresviner till Norra Länken) och att grönområden som renar luft minskas. De tycker det är oacceptabelt att Valhallavägen utökas till sju filer när gränsvärdena för luftföroreningar redan överskrids. En utredning om hur luftkvalitet påverkas och hanteras behöver tas fram.

Process, material och genomförande

De fåtal personer som lämnat synpunkter på samrådsprocessen anser att samrådstiden borde ha förlängts på grund av semestertider. Synpunkter om samrådsmaterial innehåller främst önskemål om förtydliganden av förslaget. Bland annat efterfrågas fler och mer utförliga ritningar över exakta byggnadshöjder och körmått, beräkningar på trafikflöden och hur mycket grönyta som blir kvar, vilken typ av verksamheter som planeras, besked om byggnadstid. Några anser att det är ett svårbegripligt språk, skönmålande bilder och fantasilösa namn på platser och gator.

Gällande genomförandet av projektet framför några personer oro för sprängningar, samt påverkan på träden i Ruddamsparken, vid anläggning av bergrumsgaraget. Det är viktigt att buss, bil, gång- och cykeltrafik till boende i Ruddammen fungerar under byggtiden, kanske kan en stängd väg via Albano öppnas temporärt.

Övriga

KFUK-KFUM Central

KFUM Central är glad över att medverka som exploatör i projektet gällande tänkt idrottsanläggning. De anser att det är nödvändigt att hallarna placeras bredvid varandra pga kostnadsskäl samt säkerhetsskäl. De anger också att de har behov av ytterligare markanvisningar för kommersiella ytor i anslutning till idrottshallarna för att klara de höga kostnaderna projektet (inom tullarna) innebär och är öppna för diskussion med Sthlm stad gällande detta.

KFUM Central har en väl utvecklad samsyn med AREIM (byggherre) kring genomförande av projektet.

Logistik till verksamheter inom hallkomplexet måste tillgodoses i planeringen.

Någon form av bilparkering är nödvändig för en läktare med 1000 personer. Parkeringsgarage i berget är tilltalande tillsammans med angöring i anslutning till hallarna. Möjlighet till cykelparkering (ett hundratal) i hallens närhet bör också tillgodoses.

En kompletterande busshållplats behövs i anslutning till hallarna. Förhoppningsvis upphör Roslagstrafik med sin terminal vid KTH för att minska tung trafik på Valhallavägen.

Föreningen Ekhagen

Föreningen Ekhagen är positiva till programförslaget. Särskilt nöjda är de över att det planeras två nya idrottshallar då det råder brist på träningstider för barn och ungdomar. Det är viktigt att hallarna läggs bredvid varandra så att merkostnader för sprängning och grundarbeten undviks samt för större flexibilitet.

Akademiska hus/KTH

Akademiska hus och KTH anser att programmet till stor del är bra och stämmer överens med KTH Campusplan 2014 – ett levande campus för en hållbar framtid. Detaljplanearbetet för 650 studentbostäder på KTH Campus pågår just nu och kan tillsammans utvecklingen kring Västra Valhallavägen ge stora möjligheter till en attraktiv och levande stadsdel.

Synpunkter framförs dock gällande avgränsningen av programområdet, kopplingar till KTH och kollektivtrafiken:

- Programområdet bör innefatta Roslagstull och Östra station enligt start-pm. Östra station som idag är otryggt och domineras av trafik och bussar kan utvecklas till ett attraktivt stadsrum som utgör en kvalitet även för Västra Valhallavägen. Även kopplingen i öst-västlig riktning över Roslagsbanan behöver förstärkas.
- Nya studentbostäder kommer att öka efterfrågan på dagligvaruhandel. Framtagna handelsutredningar identifierar korsningen Odengatan/ Valhallavägen respektive Östra station som lämpliga lägen för varför ett utökat programområde och helhetsbild är viktigt även gällande detta.
- En utveckling av befintliga tvärkopplingar saknas, bl.a. cykelbanan till KTH längs Surbrunnsgatans förlängning via Körsbärsvägen och Ruddammsvägen. Vid Esplanadplatsen leds cykeltrafiken leds runt platsen och inte rakaste vägen som idag.
- En analys saknas gällande hur kollektivtrafik, buss och tunnelbana fungerar idag och vad utbyggnaden får för konsekvenser. En tunnelbanestation vid Albano skulle avlasta stationen vid KTH.

Martin Schröder
planchef

Nikara Movafaghi
stadsplanerare