



Planavdelningen
Susanna Stenfelt
Tfn 08-508 261 42
Aleksander Wolodarski
Tfn 08-508 273 36

2011-04-25

Dp 2008-21530-54

Program till detaljplan för
Albanoområdet,
Norra Djurgården 2:2
i stadsdelen Norra Djurgården
i Stockholm
Dp 2008-21530-54

INNEHÅLL

1. **Sammanfattning av synpunkter**
2. **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**
3. **Hur programsamrådet bedrivits**
4. **Länsstyrelsen**
5. **Lantmäterimyndigheten**
6. **Sakägare och boende**
7. **Övriga intresseföreningar m.fl.**
8. **Remissinstanser**

1. **Sammanfattning av synpunkter**

Planstruktur och bebyggelse

Flera remissinstanser och intresseorganisationer är positiva till att området utvecklas för högre undervisning och forskning. Flera är också positiva till förslaget att skapa en levande och blandad stadsdel där studentboende utgör en viktig del.

Bland de positiva synpunkterna märks bland annat överdäckningen av Värtabanen, denna möjliggör en sammanhängande och attraktiv struktur, där Albano och Kräftriket kan växa ihop landskapsmässigt. Länsstyrelsen ser positivt på att staden planerar för att integrera Albano i Vetenskapsstaden och på så sätt stärka förutsättningarna för vetenskap och forskning.

I flera yttranden framförs farhågor för att exploateringen är för hög, husen för höga, och att naturmark tas i anspråk – med negativ påverkan på Brunnsvikens landskap till följd. Länsstyrelsen menar att de höga husen i södra Albano kan innebära risk för negativa konsekvenser för viktiga siktstråk och att den så

kallade kampanilen är ett nytt och väl synligt inslag i landskapet. Samt att byggnaden på Albanoskogen kan innebära intrång i naturmiljö.

Stadsmuseet menar att kvarterens storlek ger en olycklig skalförskjutning och efterlyser mindre och mer upplösta volymer som bättre knyter an till Kräfteriket. Även Skönhetsrådet anser att husen bör ges en måttlig skala och placeras fritt i grönt parksammanhang.

Vissa framhåller att stadsgränsen går vid Roslagstull, och att denna gräns mellan stad och land inte ska rubbas.

Riksintressen

Nationalstadsparken

Vetenskapsstaden och verksamhetens historia, i nutid och framtid är och kommer att vara en del av Nationalstadsparkens utveckling. I yttrandena uttrycks behov av att granska områdets betydelse i det gustavianska parklandskapet och för den samtida landskapsupplevelsen. Oro finns att landskapet runt Brunnsviken ska skadas.

Farhågor har framförts att de bestående skadorna på såväl kulturlandskapet som på de biologiska spridningsvägarna kan bli betydande om projektet genomförs, och att området ska betraktas och behandlas som en historisk och visuellt väsentlig del av landskapet kring Brunnsparken. Vid intunnling av Värtabanan måste den ekologiska spridningsvägen beaktas. Flera menar att sambandet mellan Norra Djurgården och Ladugårdsgärde i öster och Brunnsviken i väster är viktigt för rekreation och som ekologisk spridningskorridor och bör förstärkas. Det görs bäst genom att Albanoberget bevaras obebyggt.

För att Länsstyrelsen ska kunna ta ställning till om programförslaget riskerar att skada natur- och kulturlandskapet behöver underlag och analyser kvalitets-säkras och fördjupas. Länsstyrelsen delar inte uppfattningen att utblickarna från den kungliga begravningsplatsens i Hagaparken skulle vara en mindre viktig punkt för kulturmiljövärdet.

Övrigt

Roslagsvägen har en historisk förankring i området som en av de viktigaste infarterna till norra Stockholm och är idag utpekad som riksintresse. Även Värtabanan och Roslagsbanan är riksintresse för kommunikation.

Trafik

Gång- och cykelvägar

Många av synpunkterna framhåller det positiva i att förutsättningarna för gång- och cykeltrafik prioriteras i programmet. Möjligheterna att knyta samman regionala cykelstråk är viktigt att uppmärksamma. Om inte en planfri korsning skapas över Roslagsvägen önskas ett nytt övergångsställe längre söderut från det nuvarande vid korsningen med Björnäsvägen.

Kollektivtrafik

Länsstyrelsen menar att det är avgörande att god kollektivtrafik uppnås liksom lättillgängliga gång- och cykelstråk. SL anser att kollektivtrafiken behöver förstärkas för att klara framtida ökade resbehov och att förstärkt kollektivtrafik bör inriktas på sådana trafikslag som redan finns. Flera remissyttranden tar upp behovet av spårbunden förbindelse och omstigning mellan tunnelbana och järnvägsnät. Spårburen kollektivtrafik kommer att spela större roll i framtiden och

Värtabanan bör därför byggas ut för persontrafik. SL konstaterar att det är tillräckligt långt mellan de omgivande tunnelbanestationerna för motivera en ny tunnelbanestation, förutsatt ett tillräckligt trafikantunderlag. En sådan utbyggnad ligger dock så långt fram i tiden att SL inte utreder detta i dagsläget. SL anser att det skulle vara intressant med ett försöksprojekt med spårtaxi.

Biltrafik

Nedprioritering av biltrafik inom stadsdelen och låga parkeringstal uppfattas i huvudsak positivt i flera yttranden.

Flera remissvar menar att Roslagsvägens barriäreffekt måste minska, vägen minska i bredd och omdanas med hänsyn till dess känsliga läge i Nationalstadsparken. Trafikkontoret är positivt till föreslagen utformning av Roslagsvägen och menar att denna måste säkerställas i samband med exploateringen. Vem som kommer att vara väghållare för de nytillkomna gatorna inom området behöver utredas.

Risk

Transporter med farligt gods på Roslagsvägen och Värtabanan innebär en förhöjd risk som måste beaktas.

Tillgänglighet

Brister i tillgänglighet och orienterbarhet framhålls i flera yttranden. Trappsysteem och blandning av cykel- och gångtrafik kan i vissa lägen ställa till problem för personer med nedsatt syn- eller rörelseförmåga.

Konsekvenser

Länsstyrelsen befarar att förslaget så som det presenteras i programmet innebär ett intrång i naturmiljön i Albanoskogen, vilket i så fall strider mot 4kap. 7§ miljöbalken.

2. Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Planstruktur och bebyggelse

Albanoområdet kommer att genomgå stora förändringar de närmaste åren. För att skapa en levande stadsmiljö är det viktigt med täthet och flöden genom området. Blandningen av institutioner och studentbostäder ger underlag för kommersiell service som restauranger och bokhandel liksom lokaler för kultur. Albano har ett strategiskt läge inom Vetenskapsstaden och kan komma att utgöra ett nav mellan KTH, Stockholms Universitet i Frescati och Karolinska Institutet. Ny bebyggelse ska underordna sig Hagaparkens och Brunnsvikens känsliga landskap och infoga sig i topografins huvudlinjer.

Programarbetet bygger på de gemensamma planeringsförutsättningar som tagits fram som underlag för planarbetet. Visionen för det nya universitetsområdet utgår från en europeisk stadsbyggnadstradition med en tät, grön och småskalig urbanitet som framhäver universitetets och kunskapens roll i samhället. Generella, flexibla och robusta lösningar ska prägla områdets gestaltning och de enskilda byggnadernas arkitektur, både utifrån verksamheternas behov och med inriktning på framtida utveckling och förvaltning.

Nationalstadsparken

Enligt den fördjupade översiktsplanen för Nationalstadsparken utpekas Albano som ett område för framtida utveckling inom högre utbildning och forskning. För att bidra till en mer allsidig miljö är det en målsättning från stadens sida att söka integrera flera slags verksamheter i området. Med student- och gästförs-karbstäder samt närservice kan området få en mer sammansatt och levande karaktär. Stadsbyggnadskontoret bedömer att detta inte skadar Nationalstads-parkens natur- och kulturvärden.

Efter programsamrådet har de faktiska spridningssambanden fastställts genom inventeringar i ett större område, längs Roslagsbanans östra sida och Roslags-vägens västra sida – i syfte att säkra och förstärka dessa. Ekar och eklevande insekter prioriteras inom Nationalstadsparken. Även amfibier ska gynnas.

Trafik

I Stockholms översiktsplan beskrivs att en sammankoppling med gång- och cykelvägnät, mellan de olika områdena inom Vetenskapsstaden samt med innerstaden, är prioriterat. Likaså är det angeläget att skapa attraktiva och tydliga entréer till Nationalstadsparken.

På sikt kommer Albano tillsammans med närliggande institutionsområden att rymma verksamheter för ett stort antal studenter och forskare. Planerna idag är att kollektivtrafikförsörja området med buss. Roslagsbanan passerar området och möjligheterna till en ny station inom området bör prövas. Överdäckningen över Värtabanan utförs med plats för dubbelspår som möjliggör persontrafik på banan i framtiden, försvarsarbeten för en station inom Albano ingår också i planen. Även möjligheten att i framtiden anlägga en tunnelbanestation inom området ska beaktas. Ett nytt system med spårtaxi är alternativ som bör stude-ras i det fortsatt planarbetet.

I trafikanalysen för Albano redovisas de studier och utredningar som tagits fram som underlag. Roslagsvägens omdaning till en grön aveny med planterad mittremsa, ny belysning och nya ytskikt samt utformningen av det lokala väg-nätet ingår i det fortsatta planarbetet. Gångtunnel under Roslagsvägen är knap-past en god lösning, varken ur topografisk- eller trygghetsaspekt, och utform-ningen av plankorsningen mellan Albano och Kräftriket bör utformas på ett tryggt, tilltalande och medvetet sätt.

Att området och samtliga byggnader utförs med god tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning är en förutsättning i planarbetet.

Teknisk försörjning

Albano ska bli en förebild inom hållbart stadsbyggande och hållbara försörj-ningssystem. Energiförbehovet ska minimeras genom intelligenta byggnadstekni-ska lösningar och energieffektiv teknik. Behovet av kommunaltekniska anlägg-ningar ska studeras i det fortsatta planarbetet.

Genomförande

Genomförandefrågorna kommer att regleras i avtal mellan Akademiska Hus, Stockholms stad, Kungliga Djurgårdsförvaltningen, Trafikverket, SL och andra berörda parter, och hanteras i särskild ordning.

Slutsatser

Stadsbyggnadskontoret menar att utbyggnaden av Albanoområdet följer översiktsplanens strategi för en hållbar och klimatanpassad stadsutveckling. Att utnyttja det välbelägna området för högre utbildning och forskning stämmer väl med den fördjupade översiktsplanen för Nationalstadsparken. Satsning på undervisning i en stadsdel med blandat innehåll fullföljer intentionerna i stadens översiktsplan, liksom en hög och modern kollektivtrafikstandard och väl utbyggda gång- och cykelvägar till angränsande stadsdelar. Albanoområdet är tänkt att vara ett pilotprojekt vad avser ekologi och energieffektivt byggande, med utgångspunkt från den senaste forskningen inom socialekologisk stadsbyggnad.

När programförslaget presenterades redovisades en planstruktur där de enskilda byggnadernas utformning ännu inte studerats i detalj, dess volymer har dock utgått ifrån det aktuella lokalprogrammet. En bearbetning av förslaget pågår inför det kommande detaljplanesamrådet och de preliminära studierna bekräftar de enskilda byggrätternas användbarhet och flexibilitet.

Mot bakgrund av remissförfarandet och de inkomna synpunkterna har kontoret inlett en bearbetningsprocess i syfte att så långt som möjligt tillgodose de krav och önskemål som framförts. Det gäller såväl planstruktur och höjdsättning som karaktären på det offentliga rummet. Det är nödvändigt att säkerställa och förstärka ekologiska spridningssamband. Gröna tak, experimentlträdgårdar och nyplantering av ekar samt etablering av dammar för amfibier liksom en ekodukt över Roslagsvägen hör till de förslag som ska utredas i det fortsatta planarbetet. Även kulturlandskapets värde ska säkerställas genom en målmedveten placering och dimensionering av bebyggelsen.

I den återstående planprocessen och förestående detaljplanesamråd är det angeläget att en utvärdering av planstrukturen utgår ifrån ett konkret och realistiskt lokalprogram, förankrad hos beställaren. Först därefter kan slutsatser dras huruvida det råder balans mellan universitetets lokalbehov och andelen studentbostäder.

3. Hur programsamrådet bedrivits

Samråd om förslaget till detaljplaneprogram för Albanoområdet (Norra Djurgården 2:2 m.fl.) har skett under tiden 2 december 2010 till och med 20 januari 2011. Samrådet kungjordes genom utskick till sakägare, remissinstanser m.fl. samt genom annonsering. Förslaget visades i Fyrkanten i Tekniska Nämndhuset i Stockholm, i Alba Nova Roslagstullsbacken 21, på Norrmalms stadsdelsförvaltning, Östermalms stadsdelsförvaltning och på Östermalms bibliotek. Förslaget visas även på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/sbk.

Vid ett informations- och samrådsmöte i Kungliga Tekniska Högskolan, sal F1 den 9 december 2010 deltog ca 50 personer. Under den diskussion som följde efter presentationen av programförslaget togs bland annat frågor om tolkningen av juridiken kring Nationalstadsparken upp. Andra frågor som diskuterades var exploateringsgraden, kommunikationerna med övriga campusområden och anpassningen till befintlig bebyggelse som AlbaNova. Synpunkter framfördes även på andelen studentbostäder respektive lokaler för olika institutioner.

4. Länsstyrelsen

Länsstyrelsen ser positivt på att staden planerar för att integrera Albano i Vetenskapsstaden. De begränsade möjligheterna till ny bebyggelse bör i första hand reserveras för den högre utbildningen och forskningen. Det är viktigt att fördelningen av lokaler och bostäder övervägs noga.

God kollektivtrafik är avgörande. Möjligheterna för spårbunden kollektivtrafik på Roslagsbanan och Värtabanan får gärna utredas vidare. Det är önskvärt att ha en planskild gång- och cykelförbindelse under Roslagsvägen. Möjligheterna borde studeras.

Länsstyrelsen delar stadens uppfattning om vilka frågor som berörs och att MKB erfordras.

Kultur

Länsstyrelsen delar inte uppfattningen i MKB om att utblickarna från Hagaparken är en mindre viktig del av begravningsplatsens på Holmen kulturmiljövärden. Länsstyrelsen ställer sig tveksam till MKB:ns slutsats att de höga husen i Södra Albano inte innebär en risk för negativ konsekvens för siktstråken. Domen över fysikcentrum ger vägledning för bedömning.

För att Länsstyrelsen ska kunna ta ställning till om programförslaget riskerar att skada det historiska natur- och kulturlandskapet behöver underlag och analyser kvalitetssäkras och fördjupas. Till exempel mer åskådningsmaterial. Ett eventuellt högt hus måste förhålla sig till det historiska landskapet. 3D-modeller tar länsstyrelsen gärna del av.

Natur

Albanoområdet är idag en svag ekologisk zon. Naturmark inom området är därför viktig att bevara. Albanoskogen är av central betydelse. Angöring till den runda byggnaden saknas. Påverkan på Albanoskogen bör beskrivas utförligare. Länsstyrelsen befarar ett intrång i naturmiljön, vilket strider mot miljöbalken.

Det är angeläget att skapa nya vattenmiljöer och anlägga faunapassager. Länsstyrelsen instämmer att det är viktigt att i området omsätta forskning om ekologisk infrastruktur.

Buller

Länsstyrelsen förutsätter att byggnaderna blir sådana att riktvärden för buller och vibrationer innehålls. I vissa lägen kan avsteg accepteras, till exempel i centrala lägen eller lägen med goda kollektivtrafikförbindelser.

Risker, Trafik

Det är positivt att Värtabanan planeras överdäckas. Det är även positivt att inte lokalisera bebyggelse ovanpå överdäckningen. Länsstyrelsen avvaktar i frågan om skyddsavstånd till Roslagsbanan. Länsstyrelsen delar i all väsentlighet Trafiverkets synpunkter.

Markföroreningar, Vatten

Viktigt att närmare utreda hur marken ska saneras. Dagvattenhanteringen är viktigt att bevaka. Programförslaget bör kompletteras med text om hur MKN

(miljökvalitetsnormer) för vatten påverkas. Det är nödvändigt med en dagvattenhantering som inte innebär ytterligare belastning för Brunnsviken. Det är även viktigt att ta hänsyn till risker för föroreningar i grundvattnet.

5. Lantmäterimyndigheten

Inga synpunkter i detta skede av planprocessen.

6. Sakägare och boende

Yttranden utan erinran med synpunkter

Panagiotis Vasiliou, Rektor Stockholms idrottsgymnasium

Vår önskan är att man bygger in en idrottshall i något av de nya universitetshusen som kan hyras av oss och andra skolor. Då vi i dagsläget saknar en idrottshall. Vi kan tänka oss att delfinansiera inredningen i en sådan motionshall.

Akademiska Hus

Vi ser med tillfredsställelse att förslaget i väsentlighet har tagit hänsyn till de behov som kommit fram under den process som förevarit programsamrådet.

Förutsättningarna att färdas kollektivt till och mellan universitetsområdena måste förbättras. Det finns även behov av en ökad offentlighet i området, till exempel genom ekonomiskt överkomliga student- och forskarbostäder.

Karin Lidmar

Det är glädjande att Albano äntligen kommer läkas ihop efter rivningar och provisorier.

Bebyggelsens omfattning måste begränsas kraftigt för att få karaktär av hus i park. Prioritering bör ske av lärosätenas lokalbehov samt alternativa lokaliseringar sökas. Studentbostäderna måste anordnas i andra aktuella utbyggnadsprojekt. Bristen på studentbostäder måste vara avhjälpt på andra ställen långt innan Albano är byggt. Levande miljö i Albano kan åstadkommas genom caféer, kultur- eller träningslokaler.

I programmet framhålls att bebyggelsen ska tydliggöra topografins växelspel, det stämmer knappast. De tre kompositionsaxlarna som illustreras kommer inte vara urskiljbara i verkligheten och svarar inte mot de historiska siktlinjerna. Albanoskogen sägs utgöra det centrala motivet. Ett skogsparti kommer inte fungera som en central plats, det förefaller mer ha blivit över. De tre bebyggelseområdena som anges som cirklar kommer inte upplevas som en orienterbar helhet. Byggnaderna har olika karaktär, riktning och entréförhållande. Cirklarna ska väl inte låta ana gränser för framtida expansionsambitioner?

Avsikterna om orienterbarhet, genomsiktlighet och genomflöden måste förverkligas. Tillgängligheten och orienterbarheten som nämns i programmet syns inte på bilderna. Man kan just denna vinter föreställa sig hur handikappande trappsystemen kommer vara, för alla.

Idéen om ett öppet campus ska fullföljas med dessa goda konnotationer för högklassig studie- och forskningsmiljö.

Yttranden med synpunkter

Eva Björklund

Programförslaget saknar helt seriös behandling av tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- orienteringsförmåga som krävs i PBL, BVF, BBR och ALM.

Planerna visar på nyskapade hinder, framförallt trappor, gradänger och långa branta sluttningar. Överbyggnaden av Värtabanan flerdubblar de annars rätt överkomliga nivåskillnaderna på ca 2 meter mellan Roslagsvägens busshållplatser och Alba Novatorget. Albaterrassen hamnar 6 meter över vägarna och 4 meter över torget. Albanobacken har kraftig sluttning upp till östvästliga huvudstråket. Rullator- och rullstolsbundna hänvisas till diskriminerande omvägar. Trappan från Roslagsvägen till östvästliga stråket är rena hånet mot alla med minsta funktionsnedsättning.

Albanoträdgården visar blandning av cykel- och gångtrafik utan några skyddande stråk för fotgängare med orienteringssvårigheter. Det ger svårigheter för dem med nedsatt eller ingen syn eller nedsatt kognitiv förmåga.

Det är inte acceptabelt att en så viktig funktion läggs på i efterhand. I avsaknad av en tillgänglighetsplan är programförslaget för ofullständigt för att ligga till grund för ställningstagande.

Karin Arborelius, Dalagatan 86A

Anser att programförslaget förvandlar parken till ett trappsystem. Förslaget saknar etisk, estetisk och ekologisk trovärdighet. Önskar att ett nytt förslag tas fram utan trappsystem.

7. Övriga intresseföreningar m.fl.

Yttranden utan erinran med synpunkter

Stockholm studentkårers centralorganisation

SSCO ställer sig i huvudsak positiva till innehållet i programförslaget.

Anläggandet av student- och forskningsbostäder i Albano stämmer väl överens med stadens mål att bidra till en kompetensbank i världsklass. Universitetsområden blir under kvällar och helger ogästvänliga och otrygga kontorsområden. I programförslaget lyfts behovet fram att göra Albano till en stadsmiljö med olika samhällsfunktioner. Det ställer vi oss mycket positiva till. För att skapa levande campusmiljöer är det två aspekter som är av central betydelse, bostäder och kollektivtrafik.

Bostäder är en förutsättning för att skapa ett levande campus och vi räknar med att beslutsfattarna inte kompromissar bort dem. Den urbana atmosfären skapar förutsättningar för att Albano blir ett nav Vetenskapsstaden. Det är viktigt med en sammanhängande stadsmiljö där bebyggelsen inte blir för gles. Vi hoppas

även att lokaler för service och kultur får tydligare utrymme när planprocessen går vidare.

Yimby

Yimby ställer sig mycket positiva till omvandlingen av Albanoområdet.

Det viktiga är inte hur en plan ser ut från helikopterperspektiv. Det viktiga är hur gatu- och stadslivet fungerar nere på marknivå. Om det betyder att man behöver rubba en och annan cirkel så bör det göras.

Alternativa bilder bör tas fram för att visa en realistisk bild av hur området kommer te sig. Möjligheter att komplettera med fler funktioner i området bör undersökas, för att locka även andra människor än studenter och forskare till området. Lokaler för företag skulle kunna utveckla samarbete mellan KTH, SU och näringslivet.

Enligt visionsbilderna kommer hela området ligga på en upphöjning ovanför vägen. Det gör att Roslagsvägen inte kommer få några stadsmässiga kvalitéer utan upplevas som just väg. Genom att placera bebyggelsen närmare vägen kan denna nivåskillnad göras mindre tydlig.

Om staden menar allvar med att styra om trafikflöden och låta promenadstaden växa så måste Roslagsvägen omdanas till en riktig stadsgata. Ska man få ner hastigheten bör man bygga fler korsningar och gator rakt in i området. Roslagsvägen kan bli Roslagsgatan förbi Albanoområdet och kopplas ihop med dagens Roslagsgatan vid Roslagstull. Man bör fräscha upp vägsnittet närmst Brunnsviken, gärna med en kaj.

Spårburen kollektivtrafik kommer spela större roll i framtiden. Oavsett om sträckan Albano – Centralen kommer användas som Roslagsbanan, pendeltåg eller egen premetrolinje så bör det byggas ut med dubbelspår.

Överdäckning av banan riskerar att cementera enkelspårigheten, en fördubbling av tunnelbredden är lätt att åstadkomma i det här stadiet. Utrymme bör även reserveras för en perrong under överdäckningen. Området har tidigare varit bebyggt med dubbelspår och banvallen finns kvar.

Roslagsbanan eventuella dragning till Centralen förutsätter ett spårreservat för kurvan som förbinder banan med Värtabanan. I så fall måste järnvägsbanken öster om planområdet schaktas bort om inte överdäckningen ska behöva höjas, vilket påverkar bullernivåer och liknande gynnsamt men medför modifiering av planen. Björnnäsvägen kan komma att behöva byggas om till plankorsning och ett hörn på det östligaste kvarteret vid Björnnäsvägen tas bort.

Nyttja Värtabanan för persontrafik är ett kostnadseffektivt sätt att bygga ut den spårbundna kollektivtrafiken, något staden inte bör slarva bort. Möjligheten att låta tunnelbanan få en uppgång bör utredas och bör om möjligt förberedas inom ramen för detta projekt. Läget är unikt där tre olika spårbundna trafikslag kan kopplas samman för en låg kostnad.

Tätheten inom det nya området måste ses som i underkant. För att skapa en levande stadsdel är det viktigt med goda flöden och hög exploateringsnivå. Risken är påtaglig att planen inte lyckas med detta mål. Vi upplever planen

som en kompromiss där man inte kan bestämma om det ska vara park eller ny stadsdel.

Hur skulle det kunna se ut om staden gjorde allvar med sin vision av att bygga samman Stockholm och skapa nya stadsmiljöer. Yimby har gjort ett förslag med hög exploateringsgrad och genomgående grönska. Värtabanan får en cut-and-cover lösning.

Yttranden med synpunkter

Kommittén för gustavianska parken

Dalgången öster om Brunnsviken, väster om Uggleviken och norr om Mons Albanus

I fördjupade översiktsplanen för Kungliga nationalparken delas området in i två områden, Haga-Brunnsviken och Vetenskapsstaden. Uppdelningen utgår från dagens markanvändning och är irrelevant för en värdering av det historiska landskapet. Vi vill göra en tydlig markering. Oavsett dagens markanvändning utgör Albanoområdet en betydelsefull del av det gestaltade landskapet kring Brunnsviken. Det förhållandet påverkas inte av det faktum att dalen idag till stor del är avrivet industriområde. Det är angeläget att närmare granska områdets betydelse i det gustavianska parklandskapet och för den samtida landskapsupplevelsen.

Ett villkor för exploatering är att parklandskapet och karaktären av naturlig dalgång tas till vara. Området ska betraktas och behandlas som en historisk och visuellt väsentlig del av landskapet kring Brunnsparken, som staden enligt sin fördjupade översiktsplan vill bevara som "en unik historisk landskapspark".

Programförslagets målsättning är att ta hänsyn till befintliga natur- och kulturvärde, däremot saknas tanken att förstärka områdets natur-, kultur- och rekreationsvärden på bekostnad av önskemål om lokaler. I kungliga nationalparken duger det inte. Den överordnade målsättningen ska vara att bevara och förstärka parkens natur-, kultur- och rekreationsvärde.

MKB har flera förtjänster men samtidigt en avgörande brist. Det finns inga alternativa lösningar. Ett nollalternativ är orimligt, således kan ett förslag som äventyrar områdets natur- och kulturvärden jämförelsevis framstå som fördelaktigt. Det borde utvecklats ett eller flera jämförelsealternativ. Till MKB:s förtjänster hör en mycket noggrann genomgång av kulturmiljövärden. Däremot saknas en distinkt sammanfattning eller slutsats gällande dalgångens betydelse.

Den historiska gränsen mellan stad och land går vid Roslagstull. För förståelsen och upplevelsen av det historiska landskapet är det viktigt att gränsen består. Det borde redan i sig utesluta den tänkta stadsfronten bortom Albanoberget. Dalgångens kontrastverkan mot Albanoberget skall tas till vara och öppenheten sett från Roslagsvägen, Haga och Bellevue ska bevaras.

Programförslagets förenlighet med miljöbalkens bestämmelser om nationalparker

I endast en del av området innebär programförslaget ett intrång i lagens mening. Det är nybyggnaden på den skogsklädda höjden norr om Uggleviksdalen, som måste falla under lagens begrepp "naturmiljö". Enligt vår mening

saknar den föreslagna nybyggnaden den betydelse eller dignitet som skulle kunna göra det möjligt att köpslå med lagstiftningens bestämmelser.

Huvudfrågan är huruvida programförslaget innebär att det historiska landskapets natur- och kulturvärden skadas i lagens mening.

Nya byggnader och anläggningar som inte behövs för att befintlig verksamhet ska kunna fungera bör i princip inte medges i nationalparken (Prop. 1994/95:3 s. 37). Enligt vår mening strider studentbostäder och kommersiella lokaler i programförslaget närmst provocerande mot uttalandet om nybebyggelse i nationalparken.

Programförslaget innebär att den unika föreningen av det naturliga och det förskönade landskapet kring Brunnsviken förvanskas. Redan den föreslagna överbyggnaden av Värtavägen medför att dalgångens marknivå byggs på med ett flera meter högt betongdäck.

En ny stadsmiljö skapas i nationalparken, utanför den historiska stadsgränsen. Programförslaget förvanskar det historiska landskapet och innebär en skada på det historiska landskapets kulturvärden som lagen om nationalparker ska förhindra. Lagen innebär att intrång i parklandskap, naturmiljö, eller skada på det historiska landskapets natur- och kulturvärden under inga omständigheter kan accepteras.

Alternativa möjligheter att tillgodose universitetets lokalbehov

Universitetets expansionsbehov kan inte tillfredsställas i Albano utan att nationalparkens naturvärden skadas. Kommittén förordar att förutsättningarna utreds att tillgodose betydande delar av universitetets lokalbehov i området kring Norrtull.

En etablering av universitetet i området mellan Norrtull och Roslagstull skulle dessutom innebära att universitetet knyts samman med staden och sambandet mellan universitetet, Tekniska högskolan och Karolinska Institutet förstärks.

Förbundet för Ekoparken och Haga-Brunnsvikens Vänner

Vi menar att programförslaget strider mot Miljöbalken kap 4:7. De bestående skadorna på såväl kulturlandskapet som på de biologiska spridningsvägarna skulle bli betydande om de skulle genomföras. Programförslaget är inte ägnat att förstärka områdets natur-, kultur- och rekreationsvärden som förutsätts i prop. 1994/95:3.

I programförslaget sägs nyplantering längs Roslagsvägen kompensera för träd-fällningen i Norra Albano. Vi menar att viss nyplantering på intet sätt kan tas som intäkt för att minska grönytorna och kompensera för trädbortfallet. Att minska grönytor på ett ställe och kompensera med nya på ett annat är dessutom direkt lagstridigt enligt kap 4:7 i Miljöbalken.

Programmet har vidlyftiga resonemang om ekologi som inte får något nedslag i programförslaget. Albanoskogen är kraftigt nedvärderad. För att utveckla naturvärdena behöver ett våtmarksstråk/dammstråk i dalgången från Brunnsviken mot Liljansskogen utvecklas. Det är synnerligen viktigt med tanke på att spridningsvägarna i övrigt är utomordentligt begränsade. Denna planering finns inte med i programförslaget i och med överdäckningen av Värtabanan och bebyggelsen runt denna som förhindrar spridningen ytterligare. Att som i program-

förslaget ta Albanoskogen i anspråk är ”intrång i naturmiljö” och är lagstridigt enligt kap 4:7 i Miljöbalken.

Det är endast institutionsbyggnaderna som har stöd i lagen. Att omlokalisera verksamheter från andra delar av staden till nationalparken torde även det strida mot att endast tillåta ”befintliga” verksamheter att utvecklas. Förslaget om sammanhängande stadsmiljö, med påtaglig urban atmosfär, är direkt lagstridig.

Aspekter som inte tagits upp i MKB är störningar i form av ljus och ljud. Ljus och buller bör utredas för Brunnsviken även ur aspekterna rekreation och kultur.

Vi vill framhäva att det är fullt möjligt att genomföra bebyggelse av Albanoområdet på ett sätt som skulle förstärka områdets värden, helt i enlighet med nationalparkens lagskydd och universitetets behov av utveckling. Dock har inga alternativa lösningar presenterats då det inte anses finnas andra rimliga alternativ till Albano. Möjligheten att bygga studentbostäder i Norra stationsområdet eller Norra Djurgårdsstaden diskuteras inte, vilka ligger inom rimlig radie till Vetenskapsstaden. Nollalternativet saknar relevans. Ett relevant nollalternativ är en utveckling av området till en betydelsefull del av engelska parken och ett grönområde för spridning inom parken.

Roslagsvägen, den gamla landsvägen, har ett egenvärde som skulle kunna tydliggöras på ett mjukt och harmoniskt sätt med andra trafiklösningar. Även möjliggöra för Kräftrikets och Albanos institutioner att landskapsmässigt växa ihop. Det förutsätter att delen av Roslagsvägen mellan Roslagstull och korsningen med Roslagsbanan skulle grävas ner. Ett alternativ som borde utretts. Förtjänsterna är även friare planering av nybebyggelse, möjlighet att få bort ljud- och ljusstörningar i Haga-Brunnsviken samt kraftigt förstärka den biologiska spridningen.

MKB brister på den avgörande punkten att redovisa och jämföra alternativ. Denna brist strider mot lagen.

Lagen gör tydligt att vid intressebaserade motstånd mellan legitima exploateringsintressen och bevarandebaserade intressen har bevarandebaserade intressen alltid prioritet. Kompromisser är inte möjliga. Det planerade programförslaget är lagstridigt och bör avvisas.

Lars Sune Gustafsson

Programförslaget ger en orealistisk uppfattning vad som går att utföra. Planeringen är ett slöseri med mark. Trafikstruktur och orienteringen blir oklar. Teoretiska axlar ger inget samband i verkligheten. AlbaNova blir inget attraktivt centrum med den ointressanta fasaden på AlbaNovahuset och den meningslösa kampanilen.

Persontrafik på Värtabanan kommer inte ske inom en överskådlig framtid och studenterna i Stockholm har aldrig utgjort några cykelmängder. Tunnelbanan har alltid varit mer effektivt.

Programförslaget till Albano bör ej godkännas.

Svenska Turistföreningen

Vid Teknikhöjden medför förslaget en rejäl utökad exploatering i förhållande till den detaljplan som gäller, som enligt vår kännedom antogs för bara några år sedan. Exploateringsgraden är för hög. En stor rund byggnad uppe på höjden, Albanoskogen, är inte acceptabel.

Vid planeringen av Norra Länken pratade Stockholms Stad och Trafikverket om att Björnnäsvägen/Baron Rålamb's väg skulle stängas för biltrafik. Det är oroande att förslaget innehåller text och skisser om att vägen tillåts hålla öppet. Stockholmskretsen förutsätter att Staden står kvar vid tidigare givna "löften" om att stänga Björnnäsvägen-Baron Rålamb's väg för trafik genom LillJansskogen.

De stora huskropparna i södra delen anser vi måste brytas upp i fler huskroppar och ges mer institutionskaraktär. Höjden anser vi ska vara maximalt tre våningar. Planbestämmelserna måste trygga ändamålen för framtiden. Vi ser till exempel oroande tendenser i Kräftriket där Akademiska Hus tar in andra hyresgäster än tänkt.

Vid Roslagsvägen önskar vi att det anläggs ett nytt övergångställe cirka 170 meter söder om utfarten av Björnnäsvägen. En hållplats för buss 40 kan också vara lämpligt. Trädplantering i en stor allé önskas längsmed Roslagsvägen.

Patchworkgruppen genom Jonas Torsvall m.fl.

Texten är i huvudsak bra. Gruppen anser att de konkreta planförslagen inte lyckas fånga textens mål och sammantaget har stora brister. Text och planförslag hänger inte ihop på ett antal avgörande punkter.

Briter ekologiskt

Programförslaget stärker inte Albanoområdets potentiella funktion som ekologisk länk mellan nationalparkens två huvuddelar. Gruppen anser inte att det är tillräckligt ekologiskt samband och understryker vikten att dessa utformas och genomförs som ett helhetsbegrepp med övriga utvecklingen av platsen.

Vid intunnling av Värtabanan måste den ekologiska spridningsvägen beaktas och det ansemliga jorddjup som krävs. Det gäller även grönskan på AlbaNova terrassen. Intunnlingen skapar väldigt stora nivåskillnader för människor och djur att ta sig över. Det måste studeras noga om intunnlingen ska vara kvar.

Roslagsvägens barriäreffekt för amfibier bör studeras och lösas så populationer kan bindas samman mellan Norra Djurgården och Brunnsviken. Möjligheten till ekodukter nämns i text men syns inte i planerna/illustrationerna.

Briter socialt

Som förslaget ser ut så binder inte Albanoområdet ihop SU, KTH och KI. På grund av AlbaNova torget, Stationstorget, Norra Albano samt Entréparken/Roslagsvägen.

AlbaNova torget ligger vid sidan av huvudstråket och kan därför inte väntas få den genomströmning av folk som behövs. Det skapar en öppen plats med stora nivåskillnader där få passerar eller har ärende dit.

Stationstorget blir den viktigaste mötespunkten i Albanoområdet med goda förutsättningar att bli ett levande urbant rum. I programförslaget är dock

stationstorget underordnat AlbaNova torget strukturellt och gestaltningsmässigt. Den halvcirkulära byggnaden vänder ryggen mot stationstorget.

Planerna för Norra Albano är inte lätt navigerade med klara samband utan gömmer sig under Roslagsbanan. Tillgängligheten för gående och cyklister mellan Kräftriket, Norra Albano och Frescati bör tydliggöras.

Entréparken är ett stort rum som under överskådlig tid kommer vara trafikstört. Vår bedömning är att torget kommer vara en barriär mellan Kräftriket och Albano. Nuvarande utformning befinner sig långt från större delen av platsen, det är osäkert om det blir en välfungerande mötesplats. Här krävs större inlevelse i rörelsemönster och platser att uppehålla sig vid. Särskilt viktigt är sättet att röra sig över Roslagsvägen.

Brister social-ekologiskt

Många av de ekologiska funktioner som nämns i text men inte syns i bild kan säkert inkorporeras vid en fortsatt bearbetning. Att integrera dem från början ger naturligtvis en bättre helhetslösning. Den föreslagna bebyggelsegestaltningen uttrycker inte "framåtblickande kunskapsmiljö" eller "ett hållbart ekologiskt stadsbyggande" som texten anger. Till exempel står det i texten terrassering mot söder är att föredra, medan bilderna visar terrassering mot norr eller nordväst.

Djurgården- Lilla Värtans miljöskyddsförening

Genomgående trafik bör inte tillåtas på Björknäsvägen eller Baron Rålambsväg. Vägbredden bör minskas på Roslagsvägen och planteras med en trädallé. Strandpartiet förbi Brunnsviken bör breddas. Ett brett och upphöjt övergångsställe bör knyta samman Kräftriket med Albanoområdet. En ekodukt vid Roslagsbanans bro bör studeras.

Naturmiljön måste utvecklas så nya spridningsvägar skapas. En ekodukt samt cykel- och gångstråk bör byggas vid Värtabanan över Roslagsvägen. Att tunnla in Värtabanan är intressant. Det behövs spärkoppling med Roslagsbanan och vi föreslår att en tunnelbanestation byggs under Ruddammen.

Kravet på exploatering är oroande. De välvda husen bör minskas så mer grönyta skapas. Det norra huset bör luckras upp. Vi ifrågasätter behovet av tornen, de stör landskapsbilden.

Stockholms och Söderorts Naturskyddsförening

Att Albano bebyggs är bra. Stockholm Resiliens Campus är det som staden bör fortsätta att arbeta utifrån. Vi delar helt deras vision. Albanoskogen bör inte bebyggas.

Programförslaget är inte genomtänkt på alla punkter. Albano ligger i spridningszonen mellan Ulriksdal och Norra Djurgården, det är viktigt att spridningszonen bevaras och förstärks. Liksom att den ekologiska infrastrukturen upprätthålls. Spridningssambanden i programförslaget markeras inte tydligt nog. Nya våtmarker och grodtunnlar behöver anläggas kring Albanoområdet.

Nina Hjerpe med 3 underskrifter

Bevara alla stora träd och övrig vegetation som finns runt omkring.

Schömer Consultant KB

Anser att området ska bebyggas inom Nationalstadsparken men på ett bättre sätt. Förlagets problem är stadsplane- och arkitektoniska utformningen, trafikstörningar samt att barriäreffekten mellan Norra Djurgårdens Nationalpark och Brunnsviken utökas.

Det saknas bra arbets- och studiemiljöer. Planförfattarna ”uppfinner” vyer som enligt förlaget stärker det offentliga rummet. Solstudie redovisas inte. Huset och berget skymmer solljuset under större del av året. På Albanoberget redovisas en centralpunkt, varför är det så? Det föreslagna runda huset ligger olämpligt i bullerzonen från Djursholmsbanan. Universitetsbyggnadernas gruppering på det plana området förstärker störningarna från Norrtäljevägen.

Det är oklart om GC-vägen från Brunnsviken går genom Djursholmsbanan i en tunnel eller ej. Det är otillräckligt om GC-vägen endast leds mot Brunnsviken. Det behövs flera direkta GC-vägar. Det är ett hån mot gående och cyklister att redovisa vägen vid gamla Djursjukhuset som GC-väg med 120 000 fordon per dygn i korsningen. Det är en stor brist att förslaget inte redovisar immissionsstörningar för Roslagsvägen. Trafikplanerarna bör ge information om trafiken redan nu.

Biltrafiken genom området kan accepteras men den redovisade korsningen mellan Björnnäsvägen och Drottning Kristinas väg är oacceptabel. Det kommer att alstras 3 gånger så mycket trafik som redovisas i förslaget, att blanda in gång- och cykeltrafik i tunneln är omöjligt.

Albanoområdet ska planeras efter Nationalstadsparken, omslutande vägar och banor, Acrina området samt Albanoberget. Förslaget ska omarbetas, nytt samråd erfordras.

Stiftelsen Bevara Vårt Kulturarv

Nuvarande industriverksamhet innebär trafik till och från fastigheterna med tunga och långa lastbilstransporter. Idag fungerar det bra med en sidogata som löper parallellt med Roslagsvägen fram till Björnnäsvägen, denna parallellgata ska var kvar även i fortsättningen och kan också ge möjlighet till busstrafik.

8. Remissinstanser

Yttranden utan erinran

Fortum Distribution AB

Ingen erinran gällande distributionsanläggningar för el.

SISAB, Skolfastigheter i Stockholm AB

Inget att erinra angående förslaget.

Kulturnämnden

Lämnar ärendet utan eget ställningstagande. Ställningstagande tas när mer material finns att tillgå.

Yttranden utan erinran med synpunkter*SLL Landstingsstyrelsen Utskottet för tillväxt och regionplanering*

För Albanoområdet bör en utveckling främjas som innebär satsningar på täta och innovativa miljöer med varierat innehåll. I RUFS 2010 redovisas ett svagt samband mellan Norra Djurgården, Ladugårdsgärde och Brunnsviken som är viktigt för rekreation och som ekologisk spridningskorridor. Sambandet kan bäst stärkas genom att Albanoberget bevaras samt att barriäreffekterna av Roslagsvägen och Roslagsbanan minskas.

Kollektivtrafikförsörjningen är svag och bör förstärkas med de trafikslag som redan finns, på kort sikt i första hand busstrafik. Det krävs fördjupade analyser för att avgöra om nya spårsträckningar eller nya stationer kan motiveras från samhällsekonomisk synpunkt.

Stockholms Handelskammare

Programförslaget är i huvudsak bra.

Hushöjderna bör inte hållas nere. Parken skulle vinna i attraktivitet på att kännas som en del av storstaden. Höga hus nära parken kan få en känsla som påminner om Central Park i New York. Högre hus och högre exploateringsgrad skulle ge det nya området större täthet och stadskänsla.

Viktigt att Roslagsvägens kapacitet inte begränsas. Bostäder planeras i kommunerna i nordost vilket kommer öka trafikbelastningen vid Roslagstull. För att klara trafikförsörjningen i nordost krävs att tunnelbanan byggs ut enligt det så kallade kombinationsalternativet (grön linje: Odenplan-Norra station-Solna station-Danderyds sjukhus och röd linje: Mörby C-Roslags Näsby-Täby C-Arninge)

Kollektivtrafikförsörjningen behöver utredas närmare. Ny tunnelbanestation skulle vara den bästa lösningen och ge bra förbindelser. Ny station på Roslagsbanan är en möjlig men inte bra lösning då det ger en dålig koppling till innerstaden. Att använda Värtabanan för persontrafik skulle ge en intressant förbindelse mellan Värtan och Norra station – Centralen. Dock får inte möjligheterna att använda Värtabanan för godstrafik begränsas. Parkeringsnormen bör inte hållas för låg.

TeliaSonera Skanova Access AB

Har anläggningar inom planområdet som önskas behållas. Om exploateringen kräver undanflyttningsåtgärder förutsätter Skanova att parten som initierar åtgärden bekostar den.

*AB Fortum Värme samägt med Stockholms Stad och PoD/Distribution
Projektering Entreprenad.*

Inom området finns fjärrvärme samt om- och tillbyggnadsplaner. För att kunna planera nya och eventuella ledningsomläggningar och säkra befintlig drift är det bra med tidigt samrådsmöte. I övrigt ingen erinran.

Stockholms Universitet samt Kungliga Tekniska Högskolan

Programmet svarar väl mot ställda krav, såväl funktionsmässiga som landskap- och kulturmässiga krav. Vi ser det som mycket positivt att förslaget innebär lokaler för universiteten. Albano är den sista pusselbiten i ett sammanhängande universitetsområde.

Stockholms universitet och KTH är en aktiv part i nationalparken och ska enligt förarbetena till lagstiftningen ha förutsättningar att lyckas i parken. Vetenskapsstaden och verksamhetens historia, nutid och framtid är en del av parkens utveckling.

Roslagsvägen är en barriär mellan universitetets olika delar. Vi är tillfredsställda med plantering och hastighetssänkande åtgärder som finns i programmet.

Spårbunden förbindelse med omstigning till tunnelbane- och järnvägsnät måste enligt universiteten ha hög prioritet. Programmet lyfter fram intressanta möjligheter gällande kollektivtrafiklösningar. Vi understryker vikten av naturliga, tydliga och säkra gång- och cykelförbindelser mellan Frescati-Albano-KTH.

Storstockholms brandförsvär

På Värtabanan och Roslagsvägen transporteras farligt gods. Avstånden understiger Länsstyrelsens rekommenderade skyddsavstånd. SSBF förutsätter att Värtabanan förläggs i tunnel som angivits, detta har inte beaktats i den fördjupade riskanalysen.

Genomförandet av programförslaget innebär en förhöjd risk, denna måste beaktas. Det är viktigt att Stadsbyggnadskontoret/Stockholms Stad tar ställning till om den förhöjda risken är acceptabel för staden. Briab har bedömt risken acceptabel. Det är viktigt att staden tar ett aktivt beslut och inte bara hänvisar till konsulters bedömning.

Markanvändningen inom 10 meter från Roslagsvägen ska inte uppmuntra till stadig vistelse. Hur ska det hanteras? Träd ska planteras vid Roslagsvägen som alternativ till tät mur/plank. Detta är en åtgärd som SSBF ifrågasätter. Kommer träd som skärm inte fungera under vintern? Uppväxttiden är lång, hur skapas tillräckligt skydd under tiden? Vem ansvarar för skötseln?

SSBF anser att den fördjupade riskanalysen bör kompletteras med en analys av transporter av klass 5 produkter. Det bör även kompletteras med att det i handlingarna till programsamrådet förutsätts att Värtabanan förläggs i tunnel samt att det är förslag på att Värtabanan används till persontrafik i framtiden. Det innebär en ny hållplats och förhöjd risk med resenärer som förflyttar sig i anslutning till Värtabanan när farligt gods passerar, vilket medför andra krav på utrymning av tunneln.

SSBF önskar ta del av den uppdaterade fördjupade riskanalysen samt att ovanstående punkter tas med i den uppdateringen. De riskreducerande åtgärderna bör tas med i planbestämmelse samt planbeskrivning.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag.

Trafikkontoret

Trafikkontoret ställer sig positiv till förslaget. Genom att Värtabanan överdäckas får området en attraktiv och sammanhängande struktur. Gång- och cykelvägar förbättras och Roslagsvägen får en ny tilltalade gestaltning. Programmet förenar parklandskapet från Norra Djurgården ner till Brunnsviken och införli-var Roslagsvägen med Albanos bebyggelse på ett tilltalande sätt i parklandskap.

Kontoret instämmer i att Albanoområdet är strategiskt beläget för att knyta samman områdena som idag har svag koppling. Albanoområdet ger också möjlighet att knyta samman viktiga regionala stråk. För att cykelstråket mellan Norra Djurgårdsstråket, Lidingö och Norra stationsområdet ska bli attraktivt krävs en planskild korsning över Roslagsvägen mellan Albanoområdet och Bellevue. En sådan koppling finns i programmet och kontoret anser att denna är mycket angelägen att till skapa. Cykelstråket behöver väl tilltagna mått med friliggande gång- och cykelbana. Större cykelstråk bör inte dras över stora torgytor då dessa ofta blir otydliga för personer med funktionsnedsättning.

Roslagsvägens gestaltning förändras, vilket kontoret anser är positivt och går helt i linje med kontorets önskan. Kapaciteten kommer vara relativt oförändrad, vilket bedöms nödvändigt för att Roslagsvägen ska kunna upprätthålla sin funktion även när Norra Länken öppnar. Att kollektivtrafiken har god framkomlighet anser kontoret vara viktigt. Det skulle kunna förstärkas om kollektivtrafik-körfältet får en annan färg på beläggningen än övriga körfält.

Kontoret delar uppfattningen om att parkeringstalet för bilar ska vara lågt och för cyklar högt. För lågt parkeringstal för bilar kan dock innebära att det senare ställs krav på parkering på gatumark. Stadens krav på angöring och handikapparkering i anslutning till entréer ska följas. Om handikapparkeringsmöjligheten i gatumiljön ska ersättas av garage måste det invändigt finnas förbindelse till trapphus.

Programmet illustrerar stora trappanläggningar, vilket gör att området inte upplevs tillgängligt för alla. Huvudentréer kan ej nås endast av trappsysten utan måste vara tillgängliga enligt stadens krav. De system i form av till exempel öppen dagvattenhantering som planeras i området får inte skapa otillgängliga miljöer.

Ett väl fungerande system för avfall bör finnas i området, uppbyggt på sortering av fraktioner och borttransport via återvinnings- eller sophämningsföretag. Om miljöstationer ska placeras i respektive byggnad eller som en central i utkanten området behöver klargöras. Även eventuell sopsug eller lokal uppsamling behöver klargöras. Möjlighet till sektioner av avlopp, omhändertagande av grävatten och eventuella avfallskvarnar i lägenheterna måste studeras. Farligt avfall, el- och elektronikavfall samt grovavfall behöver också studeras.

Det finns flera frågor som kommer behöva studeras vidare när arbetet fortskrider, bland annat

- Säkerställa Roslagsvägens nya utformning. Trafikkontorets budget inrymmer inte en uppgrustning av Roslagsvägen utan kontoret förutsätter att vägen ingår i Albanoprojektet.
- Identifiera viktiga kollektivtrafikstråk. Tidigare har en bro över Roslagsbanan diskuterats. Om en sådan förbindelse visar sig vara angelägen ska den ingå i Albanoprojektet.
- Vem som kommer vara väghållare för de nytillkomna gatorna behöver utredas. Vilka gator som kommer tillhöra fastighetsmark och vilka som faller under stadens väghållaransvar måste definieras.
- Eventuellt behov av kommunaltekniska ytor behöver studeras vidare.
- Omhändertagandet av trafikdagvatten för Roslagsvägen behöver studeras vidare.

- I planeringsförutsättningarna anges att Björnnäsvägen ska stängas för genomfartstrafik när Norra Länken öppnar. Kontoret delar den uppfattningen men vill påpeka att det är Kungliga Djurgårdens Förvaltning som är väghållare.
- Hur området görs tillgängligt för personer med funktionsnedsättning måste studeras vidare.
- Avfallsfrågan måste studeras vidare. Kontoret deltar gärna i fortsatt arbetet med avfallsfrågorna.

Östermalms stadsdelsnämnd

Förvaltningen är positiv till programförslaget som innebär att Albano omvandlas till ett levande universitetsområde blandat med bostäder och verksamheter. En förskola med fyra avdelningar och yta för allmänlekplats måste finnas.

Gång-, cykelvägar och kollektivtrafik är bra. En förutsättning är att gång- och cykelbron över Roslagsvägen är praktiskt genomförbar. Det är önskvärt att förbindelsen mellan Albano och Kräftriket förstärks så Roslagsvägens barriäreffekt minskar. Förslår en utredning av en möjlig gångtunnel. Positivt att bussar leds in i området, att Värtabanan öppnas för persontrafik och att en omstigningsplats till Roslagsbanan skapas. Intressant utredning som pågår om spårtaxinät genom Albano.

Exploateringsgraden är för hög för spridningskorridorerna ska bli tillräckligt breda. Spridningskorridor på Värtabans överdäckning är sannolikt inte möjlig. Fortsatt utredning krävs av ekodukten över Roslagsvägen, tveksamt om en ekodukt inom området är möjligt. Höjderna har hållits nere förutom några märkesbyggnader. Kampanilen kommer att synas på längre avstånd än från Hagaparken och kommer påverka de känsliga utblickarna. Bebyggelsen påverkar dalgången men det är svårt att undvika. Plantering av träd är viktigt för landskapsbilden. Utvecklingen av landskap, natur och ekologi bör styra det fortsatta arbetet.

Stefan Nilsson m.fl. (MP) samt Birgit Marklund Beijer m.fl. (S) reserverar sig mot remissen.

Solna Stad Kommunstyrelsen

Omvandlingen ligger helt i linje med Vision 2025. Kommunikationerna är viktiga, framförallt måste gång- och cykel prioriteras. Utvecklingen av kollektivtrafiken och persontrafikering av Värtabanan är positiv. Möjligheten att bygga spårtaxi bör behållas i fortsatta planarbetet.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Skönhetsrådet ställer sig mycket positivt till utveckling av Albanoområdet men förutsättningarna måste utredas bättre. Saknas ställningstagande angående vägbuller och barriäreffekter. Brister i områdets yttre kommunikationer, byggnadernas låsande struktur, behandling av landskapsrummets grundtema och parkrummets placering. Programmet bör omarbetas innan detaljplaneskedet. Tidplanen är inte realistiskt för ett ärende av den här tyngden.

Platsen kan bebyggas med institutioner vilket lagen om nationalparken tillåter. För Albano anges i förarbetet till lagen att utvecklingen av området inte bör hindras av lagen. Rådet anser att ett nytt campus ingår i de kärnämnen som får utvecklas inom nationalstadsparken och att det är möjligt att pröva ett avsteg

från lagtexten som anger att bostäder inte får uppföras inom området. Detaljplanen för Kv. Teknikhöjden bör inlemmas i programmet.

Finansiering och förutsättningar för en förändrad trafikbild måste tydliggöras innan fortsatt planering. Roslagsvägen utgör en barriär. Det är viktigt att trafikströmmarna och bullret längsmed Roslagsvägen begränsas. Persontrafik längs Roslagsbanan är en omistlig tillgång. Ska Värtabanan vara kvar bör man ta ställning till hur en nattrafiken påverkar området. En borttagen järnväg skulle kunna ge en återskapad Bellevuepark. Denna fråga bör klargöras i samråd med Trafikverket. Man bör även ta ställning till om det behövs en tunnelbaneuppgång i området.

Områdets parkrum borde läggas mer centralt och med bullerdämpande skärmbebyggelse mot vägen. Det är viktigt att behålla den östvästliga dalgången synlig istället för att som i förslaget bygga igen siktlinjerna. Rådet skulle hellre se bebyggelse mot höjderna. Det är tveksamt om det är de stora greppen med kampanil och monumentaltrappan som ska känneteckna ett modernt universitetsområde. Illustrationerna är missvisande då de visar den tidsperiod då institutionerna är stängda för sommaruppehåll.

Exploateringsnämnden och Exploateringskontoret

Exploateringskontoret har markanvisat cirka 400 student- och forskarlägenheter, 800 föreslås i programmet. Kontoret är positivt till att utveckla Albano till ett campusområde med högskolebyggnader, forskar- och studentbostäder och olika former av service. Dock måste ansvarsfördelningen mellan markägarna klargöras. Planarbetet bör inte fortskrida innan de ekonomiska konsekvenserna mellan berörda markägare har klargjorts i avtal.

Kontoret anser att det är angeläget att staden bidrar till att utveckla Albanoområdet. Det är positivt att tillföra staden med cirka 800 studentbostäder på Albanoområdet. Den fortsatta prövningen kommer visa om det är möjligt. I det fortsatta arbetet ska en driftdepå för Trafikverket inrymmas.

Trafikverket

Trafikverket ser positivt på en förtätning. Täta miljöer skapar förutsättningar för ökat kollektivt resande. Trafikverket har ingen erinran mot att staden överdäckar Värtabanan, givet att Trafikverket inte bekostar åtgärden, att Trafikverkets och Järnvägsstyrelsen/Transportstyrelsens krav följs samt att ingen bebyggelse uppförs ovan tunneln. Tunneln ska utformas för dubbelspår. Staden ska kunna visa att MKB med tillhörande riskbedömning redogör för de risker som kan uppstå. Riskutredningen ska avgöra avstånd mellan tunnel och bebyggelse. Ansvarsfördelningen mellan Trafikverket och staden behöver tydliggöras för skador som kan uppstå på grund av överdäckningen. En järnvägsstation inom området bör övervägas.

Möjligheten att utveckla godstrafiken på Värtabanan ska fortsätta finnas. Förändringar som berör trafiken måste bedömas ur ett nationellt och europeiskt perspektiv. Trafikverket förutsätter att staden har tagit hänsyn till en eventuell ökning av godstrafiken på Värtabanan. Tunneln ska dimensioneras för persontrafik enligt BV Tunnel och STD-krav på tunnlar. Trafikverket ställer krav på buller- och vibrationsdämpande åtgärder, utrymme för inspektion/underhåll, dimensioneringskrav för explosion samt att tunnelkonstruktionen är separerad från överdäckningen. Grundläggningen och järnvägens underbyggnad ska un-

dersökas i en geoteknisk undersökning. Elektromagnetiska fält måste beaktas. Det är viktigt att trafiken på banan kan fortgå under genomförandetiden.

I samband med avstängning av tunnlar för drift och underhåll så måste trafiken från Norra Länken ledas om, då ingår Roslagsvägen som väg för omledning. Trafikverket ser positivt på de utformningsstrategier som framgår i planhandlingarna. De åtagande som finns mellan staden och Trafikverket bör överföras till ett nytt avtal i samband med antagande av en ny detaljplan för Roslagsvägen. Trafikverket rekommenderar att det görs en buller- och vibrationsutredning samt luftvärden för god boendemiljö. De högre bostadshusen är belägna i MSA-tytor och båda Bromma och Arlanda bör höras för en djupare granskning.

AB Storstockholms Lokaltrafik

Kollektivtrafiken behöver förstärkas för att klara det ökade resebehovet. Detta bör ske med busstrafik. SL och Stockholms Stad måste gemensamt planera för detta i den fortsatta processen.

SL har diskuterat att förlänga busslinjerna 43 och/eller 44 genom Albanoområdet. SL förutsätter god framkomlighet på de sträckor som busslinjerna ska trafikera och att Stockholms Stad samråder om eventuella bussgator. I samrådshandlingen visas att det idag skulle finnas busstrafik längsmed Björnäsvägen, det stämmer inte.

Busstrafiken längsmed Roslagsbanan stannar inom 400 meter från Albanoområdet och planeras inte att dras in i området. För att öka tillgängligheten föreslår SL att det byggs attraktiva gång- och cykelvägar från Albanoområdet till Stockholms Östra och Roslagsvägen. På lång sikt, efter 2030, kommer ytterligare spårkapacitet behövas via Albano/Universitetet. Eftersom det är långt fram i tiden arbetar inte SL med att utreda detta i dagsläget.

I programmet föreslås en ny tunnelbanestation. Förutsatt att det är tillräckligt trafikantunderlag kan detta vara motiverat. SL anser att det skulle vara intressant med ett försöksprojekt med spårtaxi. Om statliga och andra resurser kan möjliggöra spårtaxi är SL villigt att medverka på något sätt. SL anser att det är för kort stationsavstånd, till Stockholm Östra för att omstigning i korspunkten Roslagsbanan/Värtabanan ska vara aktuell. SL har inga planer att bedriva persontrafik på Värtabanan så länge det går godstrafik där. Om godstrafiken är borta eller är en väldigt liten del är SL intresserade av att diskutera persontrafik på Värtabanan. Dock inte med anslutning till Ostkustbanan. Stockholms Stad bör reservera utrymme för en hållplats inklusive anslutningar.

Närheten till tunnelbanan och Roslagsbanan gör att SL måste få detaljerad information om husen och dess grundläggning. Grundläggning ska utföras enligt SL:s föreskrifter. Det är mycket angeläget att Stockholms Stad och SL arbetar ihop för att hitta kollektivtrafiklösningar. Det görs framförallt i det pågående arbetet med stomnässtrategi.

Yttranden med synpunkter*Statens fastighetsverk*

SFV ser positivt på att Albanoområdet utvecklas och anser att det finns goda förutsättningar att här bygga ett representativt universitetsområde ägnat att förstärka nationalstadsparkens kultur- och miljövärden.

SFV anser inte att den föreslagna kampanilen med studentbostäder förskönar utblickarna. Den konkurrerar istället på ett olyckligt sätt med observatorie-kupolen på AlbaNova. Inte heller den massiva tegelcylindern på Albanoskogen kan sägas respektera befintliga kultur- och naturvärden. På planen redovisas inga vägar och angöringsytor till bygganden, som kommer ta mer mark i anspråk och splittra grönområdet. Albanoskogen bör istället lämnas obebyggd.

Miljö och hälsoskyddsnämnden

Tillstyrker programmet under förutsättning att:

- stadens miljöprogram med kompletteringen om hållbart byggande arbetas in,
- en detaljerad analys görs för att bedöma om bebyggelsen i de norra delarna utgör skada på nationalstadsparkens naturvärden (biblioteket på Albanoberget och bebyggelsen norr om Albanoskogen),
- de ekologiska förstärkningsåtgärderna som ska prioriteras är ekmiljöer.

Det ska särskilt utredas förutsättningar för kollektivtrafikförsörjningen med spårtrafik. Hållplats för tunnelbana och/eller Roslagsbanan samt en östvästlig spårförbindelse utreds vidare.

Det är mycket positivt att förutsättningarna för gång- och cykel i området prioriteras i programmet. Vi ställer oss däremot tveksamma till den låsning som en kapacitetsminskning av Roslagsvägen medför. Vi anser inte att risken att skapa en flaskhals, vilket även påverkar bussarna, är rätt metod för att minska miljö-påverkan. Vår inriktning är att de goda förutsättningarna för gång, cykel och spårbunden kollektivtrafik ska leda till att dessa trafikslag väljs i första hand.

Förvaltningen delar de slutsatser som framgår i MKB och fortsatt planarbete bör utgå från de slutsatser och rekommendationer som MKB visar.

Programmet innehåller två viktiga förutsättningar, Roslagsvägen omgestaltas och Värtabanan intunnas. Förvaltningen anser att man bör reducera Roslagsvägens kapacitet beaktat den kapacitetsförstärkning som Norra Länken öppnande innebär. Förvaltningen kan inte ta ställning till eller bedöma hur möjlig en intunnning av Värtabanan är men är positiva till att frågan studeras vidare.

Förvaltningen anser att det är viktigt att säkerställa fortsatt godsförsörjning på spår till Värtan. Det är positivt att projektet föreslår möjligheten att konvertera Värtabanan till persontrafik. Förvaltningen delar programmets slutsats att det är viktigt att fortsätta utreda en sådan möjlig östvästlig spårförbindelse. Alternativ som konverterad Värtabana och en utveckling av Spårväg City bör finnas med i en sådan utredning.

Programmet innehåller stora möjligheter till utvecklad spårbunden kollektivtrafik och bör utnyttjas och planeras för. Förvaltningen anser att spårbundna trafiklösningar i detta läge ska prioriteras högre. Spårbunden kollektivtrafik bör vara en utgångspunkt och staden bör verka för att SL prioriterar detta då infrastrukturen redan finns på plats. Gång- och cykeltrafik behandlas mycket bra.

I det fortsatta planarbetet bör en avstämning göras med stadens miljöprogram och den komplettering som nyligen beslutats om hållbart byggande. Enligt förvaltningens bedömning finns det risk för att bebyggelsen kan innebära en skada i form av en barriär för spridning mellan ekområdena. En analys liknande den som gjordes för Hjorthagens ek- och våtmarksmiljöer bör göras. Biblioteket som planeras uppe på Albanoberget kan också innebära att befintliga naturvärden och ekologiska spridningsvägar påverkas.

Även t.ex. anslutningsvägar som inte redovisas i programmet kan ge en större inverkan än själva byggnaden. I det här skedet finns det en risk för att områdets befintliga naturvärden och spridningsvägar kan påverkas negativt, dock inte i de södra delarna av Albanoområdet.

Ett strategiskt område som kan knyta ihop ekområdena är utmed Roslagsvägen. En viktig del är att arbeta med de befintliga miljöerna genom bevarande, skötsel och restaurering.

I programmet föreslås en satsning på bland annat gröna tak som förstärkningsåtgärd för de ekologiska spridningsvägarna. Gröna tak är generellt positivt men inte den främsta förstärkningsåtgärden för biologiskt mångfald. Det krävs mycket tjocka växtbäddar på både tak och väggar för att det ska bli någon reell möjlighet, vilket programmets bebyggelse inte ser ut att vara tänkt för. Per Bolund m.fl.(MP), Mikael Magnusson m.fl.(S), och Stellan F Hamrin(V) reserverar sig mot yttrandet.

KTH Stadsbyggnad genom Alexis Pontvik

Visioner om nya/samtida undervisnings- och forskningsmiljöer finns inte med i de gigantiska svepande planlösningarna. Det är oacceptabelt. Kommunikationen med Stockholm och de andra institutionerna kan inte avläsas ur planen. Om Albanoområdet realiserar fördelas universitetet på flera platser vilket leder till mindre sammanhang inom universitetet. Möjligheten att utveckla ett campus på universitetets nuvarande område begränsas.

Planen har stora brister i den yttre miljön. De svepande formerna ger upphov till landskapsfragment. Över 50 % av den nya bebyggelsen och miljön utsätts för buller från Roslagsvägen. En detaljerad bullerutredning saknas. Den föreslagna bebyggelsen leder in bullret mot miljöer som är till att vistas på.

Albanotorget ligger i skugga. Redovisning av exakt skuggdiagram saknas. Entréparken är exponerad för buller och avgaser. En 30 meter bred monumentaltappa länkar ett smalt gångstråk direkt mot Roslagsvägen. Listan på brister kan göras lång.

Bågformen begränsar möjligheten för tillbyggnad och att tillgodose framtidens behov. Utformningen är oflexibel och därför olämplig för ändamålet. Jämför med byggnader i omgivningen. De två storformernas behov av el och ljus är inget exempel på hållbar struktur. Den monumentala rundbågen visar gammalmodiga cellkontor med en 230 meter lång korridor. Tornet är en för banal och exploaterad symbol för att representera universitetet.

Det är tveksamt och förlegat att utveckla ett nytt universitet baserat på en formell stadsplanidé. Stadsbyggnadskontoret har inte ensamt kompetensen att

fastlägga eller samordna planeringen av ett nytt universitet med dess komplexitet.

Förslaget resulterar i ett formexperiment som bygger på bristfällig analys av kommunikationer, funktioner, miljöaspekter samt en förlegad syn på arkitektur och stadsbyggnad. Projektet i sin nuvarande form bör läggas ner och en kompetent planeringsgrupp kallas samman.

Handikapprådet

Stora problem med tillgängligheten vid spårområdet som löper tvärs genom området som föreslås överdäckas. Bättre lösningar som inte innebär stora höjdskillnader bör finnas. Det hade varit bra om tillgänglighet ingått i de gemensamma planeringsförutsättningarna. Rådet rekommenderar en studie över framkomlighet för rullstolsburna samt personer med nedsatt orienteringsförmåga. Avfallshanteringen bör beaktas, en stor fördel är att installera sopsug.

SLUT