



Sanna Tegnér
Trafikplanering
08-508 264 27
sanna.tegner@stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2011-08-25

Detaljplan för Albano, Norra Djurgården 2:2, svar på remiss

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och åberopar tjänsteutlåtandet som svar på detaljplaneremissen för Albano.
2. Trafik- och renhållningsnämnden förklarar ärendet omedelbart justerat.

Lars Jolerus
Tf förvaltningschef

Johanna Salén
Tf avdelningschef

Kristofer Tengliden
Enhetschef

Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret har tagit fram ett detaljplaneförslag för Albano. Trafikkontoret ställer sig positivt till förslaget. Kontoret anser dock att det fortfarande finns frågor som behöver utredas vidare. Kontoret anser bland annat att det måste tydliggöras att Roslagsvägens omdaning ingår i projektet liksom den gång- och cykelbro som föreslås över Roslagsvägen. Vidare anser kontoret att drift- och underhållsansvar för allmänna platser och stråk belägna på fastighetsmark måste regleras genom avtal. Det finns fortfarande behov av förbättringar för personer med funktionsnedsättning.



Remissen

Stadsbyggnadskontoret har tagit fram ett detaljplaneförslag för Albano. Planförslaget omfattar ungefär 120 000 kvm BTA undervisningslokaler samt ca 30 000 kvm forskar- och studentlägenheter. Det blir ca 800 forskar- och studentbostäder som sprids inom området. År 2020 förväntas det nya universitetsområdet stå färdigt.

Trafik- och renhållningsnämnden behandlade programsamråd för Albano 2011-01-18. Detaljplaneremissen bygger i huvudsak på det förslag som redovisades i programsamrådet.

Det fullständiga remissmaterialet finns på insynsbk.stockholm.se. Klicka på "Pågående planarbete", sedan på "Avancerad sökning". Sök på diarienummer 2008-21530.

Plankartan finns i tjänsteutlåtandets bilaga 1.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret ställer sig positivt till förslaget till detaljplan för Albano.

Planbestämmelser

Det anges i remissmaterialet att det bör prövas om allmän platsmark kan ha delat huvudmannaskap. Om detta inte är lämpligt ska staden vara huvudman för allmän platsmark inom planområdet. Inom planområdet finns även y-beteckningar (marken ska vara tillgänglig för in- och utfart från angränsade fastigheter) och z-beteckningar (marken ska vara tillgänglig för allmän körtrafik/angöring) som anges ska säkerställas med servitut. Kontoret anser att det är otydligt vad som avses. Det måste tydligt definieras vad som är fastighetsmark och vad som är stadens mark samt vem som ansvarar för allmänna platser och stråk.

Enligt remissen är det körförbud in och ut till bebyggelsen på samtliga ställen utan vid de tre garageinfarterna. Kontoret anser att det måste säkerställas att det är möjligt att nå alla entréer via dessa infarter. Om så inte är fallet måste ytterligare körförbindelser tillåtas.

I remissen anges förslag till åtgärder och fortsatta utredningar. Kontoret förutsätter att de frågorna utreds vidare. Det gäller till exempel dagvattenhanteringen och möjligheterna att rena vattnet från Roslagsvägen.

Trafik

Albanos geografiska läge ger förutsättningar för att knyta samman Stockholms Universitet, Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) och Karolinska institutet. Planförslaget anger att Albano även ska utgöra en entré till rekreationsområdena på Norra Djurgården. Även kopplingarna till övriga staden är viktiga.

Gångtrafik

Ur ett gångperspektiv finns goda möjligheter att röra sig inom området. Inom planområdet förläggs bebyggelsen i direkt anslutning till viktiga stråk och samband så att dessa kan understödja varandra. Kontoret ser positivt på detta synsätt som ökar trygghets känslan. Gatorna inne i området föreslås i stor utsträckning vara utformade som gågator eller gångfartsgator vilket möjliggör angöring samtidigt som gående prioriteras. Att gå kommer vara det vanligaste sättet att röra sig lokalt i området. Gångfartsgatorna tolkar kontoret kommer att ligga på fastighetsmark och inte vara stadens. Kontoret anser att det är en bra lösning med gångfartsgator i denna miljö, samtidigt som det är viktigt att utformningen tar hänsyn till tillgängligheten för personer med olika form av funktionsnedsättningar så att det blir säkert och tryggt för alla att röra sig inom området.

För kopplingar till närområdet för gående är det mycket viktigt att den föreslagna bron parallellt med Värtabanan över Roslagsvägen byggs. Kontoret är tveksamt till om det är möjligt att anlägga ett övergångsställe över Roslagsvägen som anges vara ett alternativ till den planskilda förbindelsen. Ett övergångsställe kommer att påverka framkomligheten på Roslagsvägen samt att det kommer att vara svårt att få ett övergångsställe där tryggt och trafiksäkert även om det signalregleras, då det inte ligger i anslutning till en korsning utan mitt på en sträcka med flera körfält.

Det planeras för en tunnel under Roslagsbanan i norra delen av Albano för att förbättra kopplingen mot Universitetet. Kontoret ser positivt på en sådan koppling. För att kopplingen som delvis inte har någon bebyggelse ska kännas trygg kan det vara nödvändigt att inom projektet se över till exempel belysning och hur detta stråk utformas för att det ska upplevas tryggt. Det är även önskvärt att kopplingen från Albano till KTH ses över.

Det anges att en ekodukt över Roslagsvägen hör till de förslag som ska utredas vidare i det fortsatta planarbetet. Det redogörs inte för var denna skulle vara placerad eller om det är den föreslagna gång- och cykelbron som skulle kunna utföras som en ekodukt. En ekodukt i ett annat läge anser kontoret inte skulle kunna ersätta den föreslagna broförbindelsen vid Värtabanan.

Tillgänglighet

Förslaget har fortfarande en del brister för personer med funktionsnedsättning. Det är fortfarande många trappor inom området och stundtals branta lutningar vilket är några av svårigheterna förslaget innebär för dessa personer. Det är viktigt att de lösningar som bygger på invändiga hissar är tillgängliga dygnet runt samt att gångfartsgatorna inom området utformas genomtänkt. Alla anordnade offentliga platser som till exempel Alba Novaparken ska vara tillgänglighetsanpassade.

Cykeltrafik

För cykel lokalt finns det goda möjligheter att cykla inom området och planförslaget anger även att det ska finnas gott om cykelparkeringar i anslutning till entréerna. För boende och anställda ska det även finnas parkeringsmöjlighet i garage. Totalt ska det finnas 5000-5500 stycken cykelparkeringsplatser inom området. Det anges inte hur dessa cykelparkeringsplatser ska fördelas inom området men kontoret förutsätter att de riktlinjer som finns i cykelparkeringshandboken om lämpligt antal platser för verksamheter respektive bostäder följs.

Den sektion som redovisas i gestaltningsprogrammet för det regionala cykelstråket längs med Roslagsvägen har en bredd på gång- och cykelbanan på 3,5 meter vilket kontoret anser för smalt för en dubbelriktad gång- och cykelbana.

En sektion om minst 4 meter bör väljas. Breda sektioner för gång- och cykeltrafik bör väljas generellt med tanke på att det förväntade flödet kommer att bli högt.

Gång- och cykelbron som föreslås över Roslagsvägen möjliggör en gen och mycket attraktiv regional cykelförbindelse samtidigt som den även är viktig för den lokala kopplingen. Kontoret anser att den föreslagna kopplingen är mycket viktig.

Bellevuestråket kallas det utrymme som skapas ovanpå överdäckningen som inte får bebyggas. Stråket blir ca 18 meter brett och täcks till två tredjedelar av ett högt sittande glastak. Stråket ska vara utformat för gång- och cykel samt för angöring och utryckningsfordon. Bellevuestråket är tillsammans med den bro som planeras över Roslagsvägen en mycket viktig del i en öst-västlig förbindelse. Kontoret ser mycket positivt på föreslagen förbindelse men vill påpeka att kontoret inte har möjlighet att ta på sig drift och underhåll för ett glastak utan att det måste vara fastighetsägarens ansvar.

Kollektivtrafik

Planförslaget anger att det i första hand kommer att vara bussar som kollektivtrafikförsörjer området. Kontoret delar den uppfattningen men anser att det hade varit önskvärt att planförslaget hade utrett möjligheten till en förbindelse över Roslagsbanan mellan KTH och Albano som Akademiska Hus tidigare föreslagit. De busslinjer som nu föreslås förlängas genom området kanske inte får en optimal sträckning, vilket hade varit önskvärt att få utrett. Om en koppling över Roslagsbanan visar sig vara önskvärd längre fram kommer det vara svårt att inrymma en sådan koppling inom kontorets budget varför det hade varit önskvärt att den i sådana fall ingick i projektet. Kontoret anser att de busslinjer som föreslås förlängas genom området bör förlängas till Universitetet.

Det bör studeras vidare vilka busslinjer som är lämpliga att betjäna området. Det anges att ett par lokallinjer kan förlängas inom området och att några av de bussar som går längs Roslagsvägen angör på Roslagsvägen i anslutning till Albano. Det anges också att en förbindelse från Lidingö/Ropsten skulle kunna vara möjlig att trafikera via Björmnäsvägen. Med tanke på det förväntade stora antalet kollektivtrafikresenärer, enligt framtaget trafik-pm ca 70 % av resorna till och från området, anser kontoret att det behöver klargöras vilka linjer som har för avsikt att kollektivtrafikförsörja området samt att det finns/går att iordningsställa lämpliga hållplatslägen för dessa.

Kontoret ser mycket positivt på att det lämnas utrymme för dubbelspår under överdäckningen av Värtabanan om det i framtiden blir möjligt att omvandla Värtabanan för persontrafik. Likaså är det bra att förslaget möjliggör eventuella senare önskvärda stationslägen på såväl tunnelbanenätet som Roslagsbanan.

Biltrafik

Biltrafiken kommer inte att vara det dominerande trafikslaget i Albano. Området kommer att angöras från Roslagsvägen via Björnäsvägen samt via Rudammsvägen. I norra Albano kommer det även skapas en ny anslutning till Roslagsvägen där det kommer att vara medlöpande högersvägar in och ut från området. Parkering kommer att ske i garage. Totalt kommer det att finnas 340-430 parkeringsplatser och av dessa anges att 5 % ska vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning. Om ett för lågt parkeringstal används kan det senare komma krav på parkering i gatumark som inte alltid är lämpligt att införa om det inte har planerats för detta. Garagen ska vara tillgängliga med hissar. Det anges att alla entréer även ska kunna angöras inom 10 meter vilket kontoret anser är positivt. De flesta transporter till området kommer att ske från Björnäsvägen. Det finns en servicetunnel under hus 5 som används för parkering, leveranser samt för att få tillgång till Trafikverkets servicebyggnad. Kontoret anser att det är önskvärt att så många transporter som möjligt kan ske via garage och därmed inte behöver ske i gatunätet.

I planeringsförutsättningarna anges att Björnäsvägen ska stängas för genomfartstrafik när Norra Länken öppnar. Kontoret delar den uppfattningen men vill påpeka att det är Kungliga Djurgårdens Förvaltning, KDF, som är väghållare för Björnäsvägen. I de diskussioner som kontoret för med KDF delar de uppfattningen att Björnäsvägen stängs när Norra Länken öppnar.

Den tunnel under Roslagsbanan som i dag kan användas för att angöra koloniträdgårdarna kommer att stängas för fordonstrafik och bara vara öppen för gång- och cykeltrafik. För att det ska vara lämpligt bör det finnas en överenskommelse med KDF om att det går att nyttja alternativa vägar (som alla är inom deras väghållaransvar) till koloniträdgårdarna.

Roslagsvägen

Kontoret anser att det i samband med exploateringen är viktigt att omdaning av Albano säkerställer genomförandet av Roslagsvägens nya utformning som då kan bli en vacker symbios mellan park och trafik och en representativ infart till Stockholm. Trafikkontorets budget inrymmer inte en omdaning av Roslagsvägen utan kontoret förutsätter att en omgestaltning av vägen ingår i Albanoprojektet.



Vy mot Roslagsvägen från norr

Roslagsvägen föreslås få en utformning i enlighet med den som redovisades i programsamrådet. Förslaget påverkar inte Roslagsvägens kapacitet i någon större utsträckning. Utformningsmässigt kommer Roslagsvägen bli mer av en stadsgata vilket kommer göra den till en mer attraktiv miljö att vistas invid. I norra Albano öppnas en ny anslutning mot Roslagsvägen för medlöpande högersvängar.



Föreslagen gestaltning på Roslagsvägen

Farligt gods

Det är troligt att Roslagsvägen kommer att fungera som omledningsväg för farligt gods för Norra Länken. Det behöver utredas vidare vilka eventuella krav på utformning som transporter av farligt gods på Roslagsvägen ger.

Avfall

Möjlighet till källsortering av kontors- och hushållssopor ska finnas. I behovsbedömningen för miljön föreslås att energi- och avfallslösningar bör utredas närmare och genomföras på ett sätt som bidrar till att göra Albano till ett föredöme inom hållbar stadsbyggnad. En lärande miljö bör även återspeglas i avfallshanteringen som är en del i stadens kretslopp med höga krav på återvinning av det avfall som skapas både i bostäder och i verksamheter. Kontoret förespråkar stationär sopsug i första hand.

Kontoret har i tidigare remissvar på programförslag för området grundligt beskrivit vad som bör beaktas vid hantering av avfall i ett modernt kretslopp och vill åter hänvisa till de synpunkterna. Kontoret instämmer i vikten av att genomföra avfallslösningar som gör Albano till ett föredöme inom hållbar stadsbyggnad.

Materialval

För de ytor som kommer att bli stadens gäller att materialvalen ska uppfylla stadens krav på tillgänglighet, drift och underhåll. Kontoret har inget emot de principer som det redogörs för i remissen men lösningarna behöver studeras vidare. För de ytor som kommer att vara på fastighetsmark gäller ändå att materialen ska uppfylla krav på god tillgänglighet med tanke på verksamhetens offentliga karaktär.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och återoppar tjänsteutlåtandet som svar på detaljplaneremissen för Albano, samt förklarar ärendet omedelbart justerat.

Slut