

## Yttrande om detaljplan för nytt universitetssjukhus

I Solna planeras just nu det nya universitetssjukhuset Nya Karolinska Solna. NKS kommer att radikalt förbättra integrationen mellan forskning, utbildning och själva vården. I dagsläget sker en omfattande bilpendling inom själva karolinska området. Dessutom är det mycket kostsamt att hålla igång alla nuvarande verksamheter pga renoveringsbehov. Det är helt enkelt billigare att bygga nytt.

YIMBY vill att NKS byggs för att bli ett av världens främsta universitetssjukhus utan att det görs avkall på urbaniteten. Detta har man lyckats relativt bra med. Det planeras tunnelbana till området och antalet parkeringsplatser har hållits nere då kollektivtrafikläget är utmärkt. Planen för området är att det skall byggas en rutnätsstruktur med publika verksamheter i bottenplanen som ansluter till den befintliga rutnätsstrukturen i Stockholms innerstad. Det är en utmärkt utveckling att införliva sjukhusets verksamhet i den levande staden istället för att som tidigare låta den vara en isolerad enklav. Det leder till ökad trygghet och trivsel, skapar bättre samband i staden och gör sjukhuset mer åtkomligt, vilket gynnar både personal, patienter och besökare.

Ambitionen är följande:

*"Det nya sjukhuset ska vara en del i staden och utformas med kvarter i ett nät av stadsgator. Sjukhuset med lokaler för vård, forskning och utbildning får många entréer med adresser ut mot gatorna och innehåller mot de större gatorna lokaler med hög grad av offentlighet, som butiker och restauranter."*

Målsättningen är utmärkt och YIMBY håller helt med på denna punkt. Vi ställer oss också bakom planen i helhet, men det finns en hel del utrymme till förbättringar gällande områdets positiva urbanitet.

Det Akademiska stråket är bilfritt enligt planerna. YIMBY ser gärna att man ser över möjligheten att istället skapa en gångfartsgata. Det innebär att biltrafik är tillåten, men att den måste anpassa sig till de gåendes villkor. Det finns flera goda exempel på gångfartsgator att studera i exempelvis Göteborg. Att bara tillåta gående på ett så brett stråk medför en viss negativ funktionsseparering. En lösning som liknar Akademiska stråket har provats i Stockholm i form av Södermalmsallén. Den är idag ett ödsligt och outnyttjat stråk som få människor visat sig använda. Både i fallet Södermalmsallén och Akademiska stråket finns det mer tillgängliga och lättnavigerade gator i kvarteren intill, och det är dessa som människor tenderar att använda. Vid en mätning som YIMBY gjorde på morgonen den 7 november 2008 kunde vi räkna till totalt tre mötande personer längs med hela Södermalmsalléns längd. Längs med Folkungatans hela sträckning, från Södermalmsalléns slut ner till Masthamnen kunde vi vid samma tid räkna till cirka 100 mötande personer (personer i mötande personbilar ej inräknade). Vidare bör frågan ställas om fördelarna med en gångbro över Solnavägen överväger nackdelarna med själva funktionssepareringen. Att mer än 30 000 fordon beräknas trafikera Solnavägen per dygn betyder inte att separering är ett måste. Korsningen mellan Kungsgatan och Sveavägen i Stockholm är ett exempel på att även gator med mycket trafik kan integreras väl i

stadsbebyggelse.

De skisser som vi har tagit del av vad gäller det Akademiska stråket över Solnavägen hoppas vi inte är representativa för det tänkta slutresultatet. I det fall en sådan bro skall användas är dess gestaltning mycket viktig. Bron som presenteras i Gestaltningsprogrammet för tankarna till en trafikseparerad förort snarare än ett världsledande centrum för "Life Science".



*Skiss på bro för Akademiska stråket*

I Sollentuna och Flemmingsberg river man nu sina gångbroar.



*Gångbro i Tureberg. (Foto: Sollentuna kommun)*



*Och dess rivning (foto: Jonas Forslin/YIMBY)*

Att det Akademiska stråket planeras med utbildnings- och träningslokaler, caféer och andra mötesplatser är utmärkt och en viktig del i att skapa ett levande stadsrum. Det är viktigt att Akademiska stråket inte uppfattas som en privat yta som endast är till för KS.

Angående gatornas struktur så har detaljerade beskrivningar funnits tillgängliga för Solnavägen, Karolinskaavägen, Gävlegatan och Parkgatan. Av dessa är det endast Solnavägen som vi anser som lämplig. De övriga gatorna innehåller sidoområden mellan fasader och gångbanor vars nytta vi har mycket svårt att se. Erfarenheter visar tvärtom att dessa tenderar att bilda en barriär mellan de gående och själva verksamheten, det finns redan alldeles för många sådana områden i just Solna. Genom att ta bort sidoområdena frigörs yta för att anlägga cykelbanor längst gångbanorna på Parkgatan och Gävlegatan. På Karolinskaavägen kan man istället behålla samma mängd grönyta men flytta dessa mot mitten av gatan och plantera träd på denna ihopsatta yta.

Solnavägen är självklart den viktigaste länken mellan Stockholm och Solna, men det betyder inte att man inte ska utveckla urbana tvärstråk. Dessa är oerhört viktiga för att skapa en levande stadsdel, utan dem riskerar vi att istället få en stadskuliss. Mer omsorg bör läggas på dessa.

## **- Om YIMBY**

YIMBY är ett nätverk bestående av drygt 3200 personer, med åsikter över hela det politiska spektrumet som engagerar sig för Stockholmsregionens fortsatta utveckling. Det handlar om stadsmässighet, miljö, effektivitet, konkurrenskraft, effektivare kollektivtrafik, större variation inom arkitektur, mer levande gatuliv och mycket mer som förenar oss i önskemålet om att staden skall få vara just stad.

Vi har en hemsida på:

<http://www.yimby.se/>

### **Kontaktperson för detta yttrande är:**

Jonas Frejd  
Lundagatan 14  
171 63 Solna  
Epost: [jonas@yimby.se](mailto:jonas@yimby.se)