



Bo Ekstam
1:e intendent
Telefon 08-508 28 938
bo.ekstam@miljo.stockholm.se

Till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden

FÖRSLAG TILL DETALJPLAN FÖR SLUSSEN, DEL AV FASTIGHETEN SÖDERMALM 7:85 M FL I STADSDELARNA SÖDERMALM OCH GAMLA STAN

Remiss från stadsbyggnadsnämnden S-Dp 2005-08976-54

Förslag till beslut

- 1 Tillstyrka planförslaget under förutsättning att:
 - luftkvaliteten i den nya bussterminalens väntrum minst kommer att motsvara vad som gäller för miljökvalitetsnormen utomhus
 - fortsatt arbete med bostäder anpassas efter de villkor för bl.a. buller som Länsstyrelsens prövningsdelegation kommer att meddela för den prövade hamnverksamheten
 - planbestämmelsen om att ljudnivån från stomljud i boningsrum inte får överstiga 30 dB(A) (slow) inte begränsas till att avse tågtrafik utan allt stomljud.
- 2 I det fortsatta arbetet särskilt redovisas hur
 - problemen med överskridanden av miljökvalitetsnormen vid tunnelmynningar skall följas upp
 - bostädernas lek- och rekreationsmiljöer enligt stadens parkprogram kommer att tillgodoses
 - ljudnivåer på gång- och cykelvägar samt vistelsezoner kan minskas.

Gunnar Söderholm

Gustaf Landahl

Sammanfattning

Luftföroreningssituationen är i detta detaljplaneförslag gynnsammare för området som helhet än i programförslaget. Dock kvarstår problem vid de olika tunnelmyningarna som förvaltningen anser måste belysas i den fortsatta planprocessen och effekterna följas upp när planen genomförs.

Förvaltningen bedömer att den nya bussterminalens utformning bör kunna tillgodose en bra luftkvalitet i terminalen. Förvaltningen anser det dock vara viktigt att målet med luftkvaliteten där människor vistas på något sätt läggs fast i samband med planläggningen.

I två av de föreslagna bostadskvarteren överskrider riktvärdet för industribuller utomhus på grund av hamnverksamheten. Förvaltningen anser inte att konsekvenserna av detta är klargjorda och anser att frågan om vad som kan göras för att klara riktvärdet måste redovisas i det fortsatta arbetet.

Frågor om rekreation och barns lek för de nya bostadskvarteren har inte belysts i tillräcklig omfattning i förslaget. Förvaltningen förutsätter att ytor för lek- och rekreation kan ordnas i enlighet med stadens parkprogram.

Frågan om hur risken för vibrationer/stomljud genom byggnadernas konstruktioner till bostäderna kan motverkas i planen, föreslås regleras genom en bestämmelse i planen om att ljudnivån från tågtrafik inte får överstiga 30 dBA(slow). Förvaltningen menar mot bakgrund av att bostäderna delvis också ligger över bussterminalen att bestämmelsen inte bör begränsas till att enbart avse tågtrafik.

Förvaltningen bedömer att förslaget får positiva effekter för människors möjligheter att gå, cykla och vistas i området. Förslaget med öppningsbara broarna anser förvaltningen negativt påverkar cykelpendlares möjlighet att ta sig genom området.

Förvaltningen bedömer att trafikbullret påverkar viljan att gå och cykla genom området negativt men är väl införstådd med den stadsmiljömässiga konflikten att uppföra sedvanliga bullerskärmar i området. Med hänsyn till att det är fråga om att ta fram helt nya konstruktioner bedömer förvaltningen att man också bör ta till vara på alla möjligheter att bygga konstruktioner som ger optimala möjligheter att minska ljudspridning från vägarna. Förvaltningen bedömer att det finns ett stort behov att i snart sagt varje framtida vägprojekt i stadsmiljöerna utveckla bullerskyddens arkitektur, men inte minst möjligheterna att adsorbera ljudenergin till vägen eller dess omedelbara närhet. Här kan det vara frågan om att mer akustisk hänsyn tas till materialets yta vid konstruktionen än vad som tas i dag, d.v.s. att en brokonstruktion i stället för att reflektera ljudvågor adsorberar dem. Skeppsbrons upp- och nerfart till Slussens kajplan är exempel på vägar där akustisk utformning kan ha stor betydelse för hur bullret kommer att

upplevas av de som går eller cyklar vid vägen. Förvaltningen föreslår därför att den fortsatta planläggningen i högre grad borde vara inriktad på att se över möjligheterna att minska ljudnivåerna på gång och cykelvägar och vistelseytor

Bakgrund

Genom remiss från stadsbyggnadsnämnden har miljö- och hälsoskyddsnämnden givits möjlighet att inkomma med synpunkter på ett förslag till detaljplan för Slussen. Remissvaret skall vara stadsbyggnadskontoret tillhanda senast den 29 mars 2010. Syftet med förslaget är att möjliggöra ombyggnad av Slussenområdet med nya publika platser, gator och kajer, ny- och ombyggnation av funktioner och ytor kopplade till kollektivtrafiken samt reglera byggrätter för ny bebyggelse. Planen syftar också till att möjliggöra nybyggnation av slussränna samt nya avbördningskanaler från Mälaren till Saltsjön.

I JÄMFÖRELSE MED PROGRAMFÖRSLAGET HAR BOSTADSBEBYGGELSE OCH KONTORSBEBYGGELSE TILLKOMMIT

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sammanträde 2007-10-23 (§ 13) tillstyrka program enligt alternativ Nya Slussen under förutsättning att förslaget att anordna park vid Sjöbergs plan utgick samt att luftkvaliteten i den nya bussterminalen kommer att minst motsvara vad som gäller för miljökvalitetsnormen utomhus. Skälen till att parken borde utgå var att miljökvalitetsnormen för partiklar överskreds på platsen

I förslaget till detaljplan har det tidigare förslaget om park vid Sjöbergsplan utgått. Den platsen kommer i det nya förslaget att ingå i hamnanläggningens kaj. När det gäller bussterminalen redovisas i stadsbyggnadskontorets planförslag att den kommer att utformas med en liknande lösning som man kan se på terminalen vid Liljeholmstorget.

De väsentligaste förändringarna i detaljplaneförslaget är, i förhållande till programförslaget, att förslaget innehåller bostadsbebyggelse norr om Katarinahissen med utbredning österut på en överdäckad Stadsgårdsled och bussterminal. En annan förändring i förhållande till programförslaget är att kontorsbyggnader tillkommer i planens västra del på torgplanet ovanför Stadsgårdleden och mynningen vid Centralbrons in- och utfart vid Riddarfjärden

Förvaltningens synpunkter

PLANEN GYNNSAM FRÅN LUFTFÖRORENINGSSYNPUNKT MEN PROBLEM FINNS VID TUNNELMYNNINGAR

Förslaget har tillgodosett miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkter på att inte ordna park i ett avsnitt som bedömdes vara utsatt för luftföroreningar som kunde ha negativ inverkan på människors hälsa. De underlag om luftföroreningssituationen som redovisas i

miljökonsekvensbeskrivningen är i jämförelse med programförslaget något gynnsammare för området som helhet. Problem med överskridanden av miljökvalitetsnormen är nu begränsat till den överdäckade Stadsgårdsledens tunnelmynningar.

Den ena platsen där miljökvalitetsnormen för partiklar (PM₁₀) överskrids är enligt MKB:n kajplanet utanför den östra tunnelmynningen, vid Stadsgårdsledens överdäckade ut och infart mot Stadsgården. I planbeskrivningen finns inte redovisat om människor kommer att vistas inom berört område. Förvaltningen antar att platsen liksom i dag kommer att användas av gående till och från färjelägena i Stadsgården.

Den andra platsen som enligt MKB:n får överskridanden av partikelnormen är vid Stadsgårdsledens västra tunnelmynning vid Söder Mälarstrand. Området påverkas också av trafiken på Centralbron och Söderledstunnelns mynningsutsläpp. Normen överskrids både på kajplan och på vistelseytan i torgplan. Enligt Stadsbyggnadskontorets planbeskrivning bedöms överskridandena i kajplanet inte beröra någon vistelseyta. Förvaltningen bedömer att ovanstående problem vid de olika tunnelmynningarna närmare måste belysas i den fortsatta planprocessen och effekterna följas upp i enlighet med kraven enligt miljöbalken när det rör sig om en betydande miljöpåverkan som identifierats i planen

Luftföroreningar detaljplaneförslaget

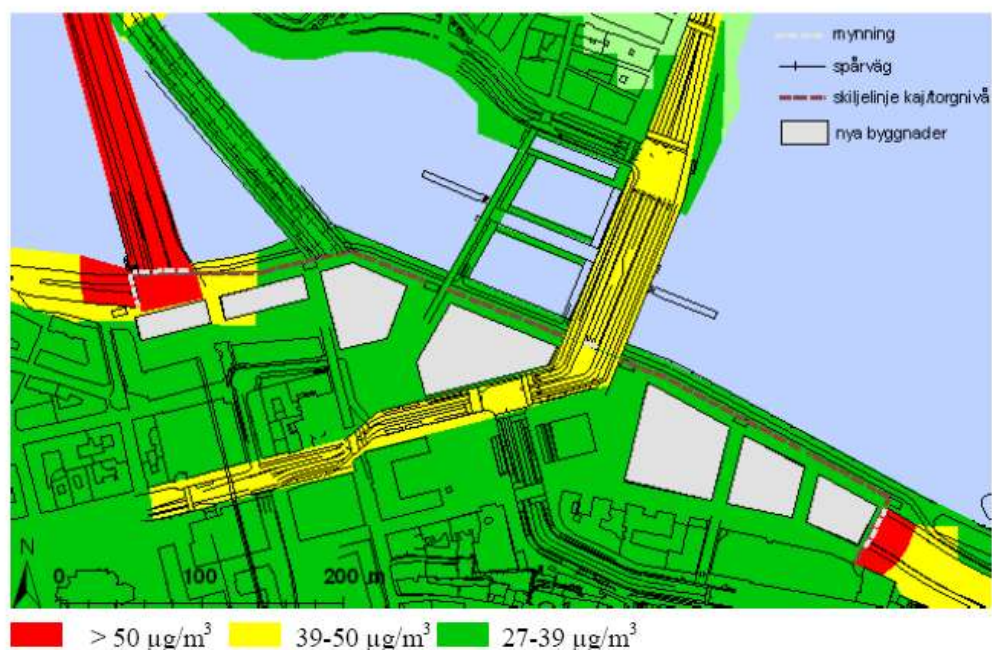


Bild 6.1.4.2. Halterna av inandningsbara partiklar i kajplan och i torgplan.

LUFTKVALITETEN I BUSSTERMINALENS VÄNTHALL MÅSTE TA HÄNSYN TILL KÄNSLIGA MÄNNISKOR

När det gäller bussterminalen anges i planbeskrivningen att resenärerna får en ny inomhusvänthall med generösa mått där bussarna angör. Vänthallen utformas trafiksäkert med glasdörrar till påstigningsplatserna längs ena sidan. De avskärmande glaspartierna, som bara öppnas vid varje hållplatsläge vid avgång, medför att inga passagerare riskerar att hamna bakom en backande buss. Bussföraren öppnar automatiskt en glasdörr till vänthallen när det är dags för påstigning. Liknande lösning kan man se på den relativt nya terminalen vid Liljeholmstorget. Om luftföroreningssituationen i vänthallen kan påverka människors hälsa redovisas varken i miljökonsekvensbeskrivningen eller i planbeskrivningen. Det går således inte att bedöma om miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkt på luftkvaliteten kommer att tillgodoses i den nya bussterminalen. Förvaltningen förslår därför att det tidigare yrkandet om luftkvaliteten bör vidhållas dock med ändring så att kravet begränsas till terminalens vänthall.

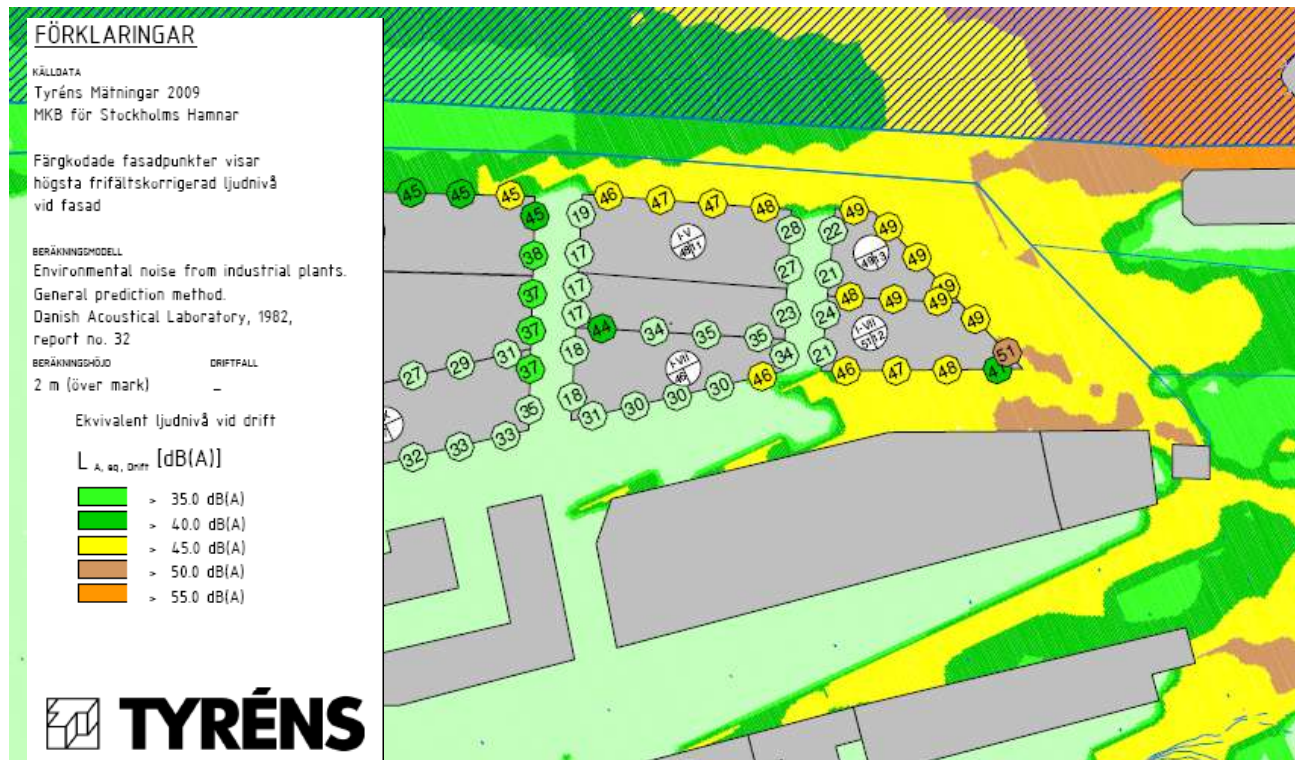
BOSTÄDERNA KAN UTFORMAS SÅ ATT LJUDNIVÅERNA FRÅN TRAFIKEN UTOMHUS BLIR LÄGRE ÄN "STOCKHOLMSMODELLENS" AVSTEGSFALL.

I planbeskrivningen redovisar stadsbyggnadskontoret att väg- och spårtrafik i området där bostäder är tänkbart genererar ljudnivåer över riktvärdet (≤ 55 dBA) för bostäder. Stadsbyggnadskontoret bedömer att byggnaderna bör kunna utformas så att lägenheterna har tillgång till en tystare sida med nivåer som är betydligt lägre än 55 dBA. I planen föreslås dock en bestämmelse som bara motsvarar stockholmsmodellens avsteg från riktvärdet. Förvaltningen bedömer med ledning av den beräkning som finns i miljökonsekvensbeskrivningen, att bostäder med hänsyn till trafikbullersituationen bör kunna planeras så att tillämpliga avsteg från trafikbullerriktvärden mycket väl kan uppfyllas på denna plats. Det finns stor risk att stomljud lätt överförs i den typ av konstruktion som bostäderna kommer att byggas på. Som föreslås i planen anser förvaltningen det är väl motiverat att föra in en bestämmelse om att ljudnivån i boningsrum inte får överstiga 30 dBA(slow). Med föreslagen utformning begränsas dock bestämmelsen till störningar från tågtrafiken. Eftersom bostäderna också kommer att förläggas delvis ovanför bussterminalen, där motsvarande vibrationsrisker kan uppstå, föreslår förvaltningen att bestämmelsen inte begränsas till tågtrafiken.

RIKTVÄRDET FÖR INDUSTRIBULLER KVÄLLS- OCH NATTETID ÖVERSKRIDS VID BOSTÄDERNAS FASADER MOT HAMNOMRÅDET.

I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas från hamnverksamheten att Birka Paradise i dagsläget befinner sig i hamn mellan 16 och 18. Ljudnivån från färjeläget överstiger under dessa förhållanden industribullerriktvärdet kvällstid med 1-3 dBA vid bostadsbyggnadernas fasader, i de två kvarter som ligger närmast Stadsgårdshamnen.

Utdrag ur MKB bild.7.1.4.3. Ekvivalent ljudnivå från kryssningsfartyg i hamn utan åtgärder



Ljudnivån från Birka Paradise ligger huvudsakligen under riktvärdet för industribuller dagtid (50 dB(A)). Däremot klaras inte riktvärdet för industribuller kvälls- och nattetid om fartyget ligger i hamn. I dagsläget ligger Birka Paradise i hamn mellan 16 och 18 och så länge denna förutsättning kvarstår blir störningen för boende totalt sett liten från båtbuller.

Planförslaget har inte berört frågan om vilka konsekvenser den föreslagna bostadsanvändningen kan medföra för den framtida hamnverksamheten t.ex i form av framtida inskränkningar av hamnverksamheten.

Stadsbyggnadskontoret säger i planbeskrivningen att störningen totalt sett är liten om detta kvarstår i framtiden. Förvaltningen vill dock i detta sammanhang peka på att förvaltningen hittills inte tagit del av några domar där det visat sig vara möjligt att medge undantag från industribullerriktvärdena vid tillsyn enligt miljöbalken. Hamnverksamheten är just nu föremål för tillståndsprövning enligt miljöbalken. Eftersom hamnverksamheten kommer att bedrivas med tillstånd enligt miljöbalken kan tillsynsmyndigheten, senare inte förelägga om skärpta krav i förhållande till de villkor som kommer att anges för verksamheten i tillståndet. Mot bakgrund av det ökade trycket av kryssningsfartyg m.m. som angör Stadsgården bedömer förvaltningen att det snarare talar för att det föreligger ett behov av utvecklad verksamhet i stadsgården än permanentad eller minskad

verksamhet. Förvaltningen anser att frågan om hur dessa motstående intressen har beaktats borde redovisas i det fortsatta planarbetet.

Motiveringen att det rör sig om ringa överskridande av industribullerriktvärdet anser förvaltningen inte vara en juridisk hållbar motivering. Förvaltningen anser att det fortsatt arbete med att planera bostäder måste anpassas efter de villkor för bl.a. buller som länsstyrelsens prövningsdelegation kommer att meddela för den prövade hamnverksamheten

FRÅGOR OM YTOR FÖR LEK OCH REKREATION MM TAS INTE UPP I PLANFÖRSLAGET.

Planförslaget redovisar inte på vilket sätt boende i de nya bostäderna kommer att ha tillgång till ytor för naturupplevelse, rekreation och inte minst lekytor för barn. I stadens parkprogram definieras olika behov som människor har exempelvis att det inom två hundra meter från bostaden bör finnas möjlighet till en grön oas, att sitta i solen och promenera. Inom fem hundra meter från bostaden bör finnas en plats för folkliv, bollspel och blomprakt. Förvaltningen bedömer det vara mycket svårt att uppnå dessa kvaliteter för detta område men förutsätter att handlingarna inför utställningen kompletteras med redovisning av att hur främst barnperspektivet beaktas.

FRÅGOR OM AKUSTIK BÖR GES ÖKAD TYNGD I ARKITEKTUR- OCH KONSTRUKTIONSARBETET.

Förslagets koncentration av biltrafiken till en huvudbro och fördelning av trafiken till en in- och utfart mot Munkbron ger, i förhållande till dagens utspridda trafikföring större möjligheter att också begränsa bullret från vägområdena.

De omfattande förslagen till nya gång- och cykelvägar genom området är synnerligen positivt för möjligheten att ta sig till fots och med cykel genom området. Förvaltningen anser emellertid att de båda öppningsbara broarna inte tillgodoser den snabbhet och säkerhet i kommunikation som de cyklande kan förvänta sig. Om den östra bron är öppen hänvisas exempelvis de cyklister som kommer via stadsgården från Hammarby Sjöstad, Nacka m.m. som skall cykla mot Skeppbron att välja den västra bron och sedan söka sig tillbaka till Skeppsbron på oklara vägar, Förvaltningen anser att den fortsatta planeringen bör studera möjligheten till alternativa lösningar till dessa brolösningar. Andra positiva förslag för cykelanvändningen är att det skall finnas cykelparkering vid varje tunnelbaneuppgång, entré till tvärbanan, vid bussterminalen, vid varje entré till handelsplatsen samt cykelgarage, där man kan lämna cykel över natten och få service m.m.

Förvaltningen bedömer att bullrets påverkan har stor betydelse om man skall göra mötesplatser behagliga att vistas på. Likaså bedömer förvaltningen att det är viktigt att ljudnivåerna på gång- och cykelvägar upplevs som behagliga av användarna.

Planförslaget eller MKB:n redovisar inte vilka ljudnivåer som bedöms förekomma på gång- och cykelvägar och mötesplatser. Förslaget tar inte heller upp frågan om möjligheterna att minska buller på gång- och cykelbanor. I MKB:n nämns i avsnittet som beskriver studerade bullerskyddsåtgärder för bostäderna att en två meter hög ljudadsorberande bullerskärm längs Centralbrons östra kant förbättrar områdets hela ljudmiljö med ca 2-3 dBA. Sådan bulleravskärmning bedöms dock från stadens sida inte vara rimlig i detta centrala läge där vyerna över vattnet är en viktig tillgång. Förvaltningen har full förståelse för behovet av att hålla öppet för fria vyer men vill samtidigt framhålla vikten av det måste kännas behagligt att vistas på utblickspunkterna som i viss mån kommer att utgöras av gång- och cykelvägar.

Med hänsyn till att det är fråga om att ta fram helt nya konstruktioner bedömer förvaltningen att man också bör ta till vara på alla möjligheter att bygga konstruktioner som ger optimala möjligheter att minska ljudspridning från vägarna. Förvaltningen bedömer att det finns ett stort behov att i snart sagt varje framtida vägprojekt i stadsmiljöerna utveckla bullerskyddens arkitektur, men inte minst möjligheterna att adsorbera ljudenergin till vägen eller dess omedelbara närhet. Här kan det vara frågan om att mer akustisk hänsyn tas till materialets yta vid konstruktionen än vad som tas i dag, d.v.s. att en brokonstruktion i stället för att reflektera ljudvågor adsorberar dem. Skeppsbrons upp- och nerfart till Slussens kajplan är exempel på väggar där akustisk utformning kan ha stor betydelse för hur bullret kommer att upplevas av de som går eller cyklar vid vägen.

De skärmar som i dag sätts upp vid vägarna är främst motiverade för att hindra ljudspridning på väsentligt högre höjd än marknivå och längre avstånd och blir därför höga. Förvaltningen kan mycket väl tänka sig att lägre bullerskydd kan ge positiva effekter vid skärmens omedelbara närhet. I sådant fall kanske en arkitektonisk utformning skulle göra det möjligt att uppföra den på vissa platser. Förvaltningen bedömer att det går att akustiskt utforma väggar och tak så att det upplevs behagligt att vistas i de förbindelsegångar som byggs mellan handelsplatser, kollektivtrafikens hållplatser m.fl. platser. Förvaltningen föreslår därför att den fortsatta planläggningen i högre grad borde vara inriktad på att se över möjligheterna att minska ljudnivåerna i förbindelsegångar inomhus och på gång och andra vistelsezoner utomhus. Det borde finnas ett stort intresse från arkitekter, ljudforskare, tekniska högskolor, konstruktörer m.fl. att få vara med och se om det finns möjlighet att flytta fram positionerna när det gäller förbättringar av ljudmiljön där många människor vistas i stadsmiljön.

Förslaget att använda olika typer av beläggning för att separera gående från cyklisterna anser förvaltningen inte erbjuda tillräcklig säkerhet som skydd mot olyckor. Särskilt inte mot bakgrund av att platsen kommer att besökas av många turister som inför den hänförliga utblicken av misstag kan kliva ut i cykelbanan. En arkitektoniskt väl utformad lägre bullerskärm kan i sådant fall göra det behagligare att vistas på gångbanorna och samtidigt minska skaderisken för gående och cyklande.

DET FINNS MÅNGA FÖRDELAR MED ATT FÅ IN MER GRÖNSKA .

Förvaltningen förutsätter att möjligheten att gå vidare med bostadsbebyggelse i denna plan är att planen kompletteras med lekytor och uterum där barns upplevelsemöjligheter kan utvecklas vid vistelse i. Förvaltningen bedömer att sådana friytor/rum för barns lek måste anordnas vid de aktuella bostäderna då förutsättningarna för barnen att ta sig till sådana ytor i områdets omedelbara närhet är små. Klimatfrågans betydelse för hållbar stadsutveckling tas inte upp i förslaget. Förvaltningen vill i detta sammanhang uppmärksamma att det till följd av klimatförändringarna finns risk för att det kommer att inträffa värmeböljor med hälsofarliga effekter för människor. Vid sådana tillfällen kan växlighet främst träd bidra med lindrig av effekterna. Eftersom Katarinahisstorget och framtida hållplatser för bussar anknyter till bostadsbebyggelsen anser förvaltningen att denna del är lämpad för trädplantering, gärna i sådan mängd och med sådan höjd att det utgör blickfång från Saltsjön för att lätta upp synintrycken av områdets betongkonstruktioner. Bostadsbebyggelsen kan också ingå i blickfånget med gröna sedumtak och dessutom bidra till att ge dagvatten en fördröjande inverkan innan det avleds från platsen.

Slut

Bilagor

Bilaga 1 Planbeskrivning

Inkommen skrivelse skickas ut till ledamöter och suppleanter