



Handläggare: Ulrika Kvartoft Kruså
Telefon: 08-508 28 935

Till
miljö- och hälsoskyddsnämnden
2013-02-05 p 35

Samråd om förslag till detaljplan för Ängsbotten i stadsdelen Hjorthagen

Remiss från stadsbyggnadsnämnden S-Dp 2011-10341

Förvaltningens förslag till beslut

1. Tillstyrka planförslaget under förutsättning att:
 - Åtgärder utreds vidare vid Norra länken för att förbättra luftkvaliteten och minska bullerexponeringen i planområdet.
 - Speciallösningar för att klara bullerriktvärden undviks och så många lägenheter som möjligt görs genomgående, särskilt studentlägenheterna i den höga byggnaden samt övriga lägenheter mot Norra länken.
 - En skötsel- och utvecklingsplan tas fram för planområdets parkytor för att säkerställa deras funktion som spridningssamband mellan norra och södra Djurgården.
 - Bobergsgatan klassas som ett huvudstråk och bredden på cykelbanan utökas därmed från planerade 3,00 meter till 3,25 meter.
 - Cykelparkeringsnormen 2,5 platser/lägenhet används för området.
 - Det sker en redovisning av lämplig plats för förskolegård inom planområdet.
 - Det tydligt framgår var inom planområdet det kommer att reserveras ytor för fördröjningsmagasin för dagvattenhantering.
2. Justera beslutet omedelbart

Gunnar Söderholm
Förvaltningschef

Gustaf Landahl
Avdelningschef



Sammanfattning

Planområdet är förenat med en mängd miljöaspekter som lett till att planen bedömts utgöra betydande miljöpåverkan.

Planområdet är en komplicerad plats att bebygga, både ur luftförorenings- och bullersynpunkt, då det gränsar både till järnväg och Norra länken. För att grönområdet som gränsar till Norra länken ska kunna nyttjas för utevistelse, barnlek, balkonger m.m. krävs åtgärder som minskar partikelhalter och bullerexponering från Norra länken, exempelvis ett miljötak (mycket stor bullerskärm som böjer sig in över vägen). Åtgärder vid källan för att minska partikelhalter och bullerexponeringen bör enligt förvaltningen studeras vidare. Om inga åtgärder görs vid källan bli det svårt att undvika negativa hälsoeffekter för de människor som vistas i området. För att skapa bra boendemiljöer ur bullersynpunkt och för att undvika speciallösningar bör så många lägenheter som möjligt vara genomgående. Det förutsätts att lägenheterna i den höga byggnaden med studentbostäder i det östra kvarteret är genomgående eftersom söderfasaden enligt ÅF:s beräkningar kommer att få nivåer upp mot 66-70 dBA ekvivalent ljudnivå.

För att säkerställa parkstråkens spridningsfunktion mellan norra och södra Djurgården bör det tas fram en skötsel- och underhållsplan för området.

Bobergsgatan bör klassas som ett huvudstråk enligt stadens förslag till cykelplan och bredden bör därmed utökas från planerade 3,00 meter till 3,25 meter. Cykelparkeringsnormen i Norra Djurgårdsstaden har ändrats från 2,2 platser/lägenhet till 2,5 platser/lägenhet, den nya normen bör användas i Ängsbotten.

Förvaltningen saknar en redovisning av var i planområdet det finns en lämplig plats för förskolegård. Denna yta bör inte vara utsatt för höga bullernivåer eller luftföroreningshalter. Förskolegårdens yta bör anpassas efter antalet barn på förskolan och det bör finnas möjlighet att utforma gården så att den är av god lekkvalitet.

Det bör enligt planen tydligt framgå var inom området det kommer att reserveras ytor för fördröjningsmagasin för dagvattenhantering.

Förvaltningen delar stadsbyggnadskontorets bedömning att hälsokonsekvenserna för de boende till följd av hästhållningen i området bedöms som försumbara.



Bakgrund

Genom remiss från stadsbyggnadsnämnden har miljö- och hälsoskyddsnämnden fått rubricerat förslag till detaljplan för synpunkter senast den 10 januari 2013. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har fått förlängd remisstid till den 7 februari 2013.

Detaljplanen ingår i stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden. Planen syftar till att möjliggöra bebyggelse för i huvudsak bostadsändamål på mark som tidigare använts för industriändamål. Detaljplanen innehåller cirka 570 lägenheter, varav 340 studentbostäder. Dessutom omfattar planen en livsmedelsbutik samt mindre lokaler i kvarterens bottenvåningar. Planen innehåller också en ny vägsträckning av nuvarande Fiskartorpsvägen med ett nytt läge för vägbro över Värtabanan.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Planområdet är förenat med en mängd miljöaspekter som lett till att planen bedömts utgöra betydande miljöpåverkan.

Luft

Planområdet är komplicerat ur luftföroreningssynpunkt. Planområdet påverkas av luftföroreningar från mynningen till Norra länkens tunnel samt från yttrafiken på länken. Husens södersidor som är de attraktivaste platserna för balkonger och fönster vetter mot Norra länken med höga halter av partiklar, PM10. Halterna ligger enligt beräkningar från SLB analys inom intervallet 40-49 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ vilket är strax under normvärdet 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ som inte får överskridas. I grönområdet närmast mynningen bedöms PM10-halten ligga över normen, inom haltintervallet 50-60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ PM10 dygn. Miljökvalitetsnormen får inte överskridas där människor varaktigt vistas. Då det inte finns någon tröskelnivå under vilken inga negativa hälsoeffekter uppkommer så är det viktigt med så låga luftföroreningshalter som möjligt där människor vistas. För att grönområdet som gränsar till Norra länken ska kunna nyttjas för exempelvis utevistelse, barnlek och balkonger krävs åtgärder som minskar partikelhalterna från Norra länken, exempelvis ett miljötak. Åtgärder vid källan för att minska partikelhalterna bör enligt förvaltningen studeras vidare. Om inga åtgärder görs vid källan bli det svårt att undvika negativa hälsoeffekter för de människor som vistas i området. Enligt fördjupningen till MKB bedöms människors hälsa sammantaget bli måttlig/små om grönstråket planeras så att människor inte stadigvarande vistas där. Förvaltningen gör bedömningen att det är svårt att planera för en grönyta i söderläge som inte lockar till sig människor. Planbeskrivningen illustrerar exempelvis entréer, torgytor och balkonger på södersidan vilket inbjuder till utevistelse och därmed en utsatthet för luftföroreningar. Om ytan istället kunde planeras som ett grönområde som är skyddat från luftföroreningar och bullerstörningar så skulle det kunna bli ett positivt tillskott i boendemiljön för barn och vuxna.

För att undvika höga luftföroreningshalter inomhus bör en planbestämmelse reglera att tilluften tas i taknivå på så stort avstånd som möjligt från Norra länken, från innegård alternativt från husens norra fasader.

Buller

Många av bostadshusen inom planområdet och främst de som angränsar till järnvägen, blivande Norra länken samt Bobergsgatan (idag Fiskartorpsvägen) utsätts för höga trafikbullernivåer, upp mot 67 dBA ekvivalent nivå. Då Ängsbotten ligger i Norra Djurgårdsstaden där höga miljökrav ställs bör Stockholmsmodellen uppfyllas för samtliga lägenheter utan inslag av speciallösningar. För att skapa hälsosamma boendemiljöer ur bullersynpunkt och för att undvika speciallösningar bör åtgärder ske vid bullerkällan, främst Norra länken. Det har sedan tidigare diskuterats möjligheten att lägga ett miljötak över en sträcka av Norra länken som kommer ut från tunneln vid Ängsbotten. Trafikverket (dåvarande Vägverket) konstaterade då att bullerriktvärdena klarades vid de befintliga lägenheterna i Abessinien med hjälp av fönsteråtgärder och ett miljötak var därmed inte längre aktuellt. I och med aktuell plan vid Ängsbotten kommer bostäder att placeras betydligt närmare Norra länken än Abessinien och diskussionerna om ett miljötak bör därmed aktualiseras. Ett 150-300 meter långt miljötak skulle enligt den till planhandlingarna kopplade trafikbullerutredningen från ÅF minska ljudnivåerna mellan 4 och 10 dBA. Ett miljötak skulle enligt förvaltningen kunna ge förutsättningar för att skapa en attraktiv boendemiljö och parkmiljö i anslutning till Norra länken. Åtgärder vid källan för att minska bullerexponeringen bör enligt förvaltningen studeras vidare.

För att klara riktvärden för trafikbuller från både bil- och tågtrafik i området bör så många lägenheter som möjligt vara genomgående, särskilt de mot Norra länken. Det framgår inte av planhandlingarna om studentbostäderna i märkesbyggnaden i det östra kvarteret är genomgående och har tillgång till tyst sida på samma sätt som studentbostäderna i det västra kvarteret. Förvaltningen förutsätter att dessa görs genomgående då den södra fasaden på byggnaden enligt ÅF:s beräkningar kommer att få ljudnivåer upp mot 66-70 dBA ekvivalent nivå. Hushöjderna i trafikbullerutredningen som har tagits fram av ÅF för området stämmer inte överrens med planhandlingarna och det saknas uppgifter om maximala ljudnivåer. Att de maximala ljudnivåerna för planområdet troligtvis är höga talar ytterligare för genomgående lägenheter.

Den omfattande utvärderingen i skriften Trafikbuller och planering IV av hur boende som utsätts för höga trafikbullernivåer upplever bullerstörningar visar att det går att bygga bostäder med mycket god ljudstandard i bullerutsatta lägen. Även om miljöförvaltningen kan acceptera nya bostäder i mycket bullerutsatta lägen, under vissa givna förutsättningar bland annat tillgång till tyst sida, bör man observera att mark- och miljööverdomstolen i ett avgörande i början av januari 2013 (P1241-12) rörande en detaljplan för nya bostäder i



centrala Helsingborg, anført att särskild restriktivitet skall gälla för nya bostäder i mycket bullerutsatta lägen (\square 65 dBA). Mark- och miljödomstolen har även i domen angående kvarteret Plankan på Södermalm i Stockholm (P3922-11) anført att det krävs synnerliga skäl för att bygga på platsen. Det avstegsfall som domstolen bedömer som relevant, > 65 dBA, bör enligt domstolen tillämpas mycket restriktivt. Det är därför av avgörande betydelse att nu aktuell detaljplan beskriver vilka lägenheter som kommer att utsättas för bullernivåer över 65 dBA och att det utförligt motiveras varför staden trots allt föreslår att man kan bygga godtagbara bostäder i det föreslagna läget.

Som planbestämmelse anges att trafikbullernivån inomhus får vara högst 30 dBA ekvivalent ljudnivå och högst 45 dBA maxnivå. Planbestämmelsen är överflödig eftersom den motsvarar riktvärden enligt Boverkets byggregler. Om planbestämmelse ska anges för detta bör den överensstämma med de riktvärden som står i handlingsprogrammet dvs. ljudklass B.

Till följd av husens kvartersutformning i detta trafikbullerutsatta läge erbjuder gårdstorna tysta gårdar på 45-50 dBA ekvivalent nivå på över 75 % av ytorna vilket väl uppfyller uppställda krav i handlingsprogrammet för kvarteret.

Grönytor

Förvaltningen är positiv till de nya parkytorna söder och väster om kvarteren då de blir positiva tillskott till området genom att förstärka det ekologiskt viktiga eksambandet mellan norra och södra Djurgården. En skötsel- och utvecklingsplan bör tas fram för området för att säkerställa parkytornas spridningsfunktion mellan norra och södra Djurgården. Förvaltningen förutsätter att kvaliteten på grönytorerna inom fastighetsmark kommer att presenteras närmare i ett kvalitetsprogram som förvaltningen får ta del av.

Cykel

Ängsbotten ska som övriga Norra Djurgårdsstaden följa en trafikhierarki där gående och cyklister prioriteras högst. Enligt stadens förslag till cykelplan bör ett dubbelriktat cykelhuvudstråk med högre flöden utformas med bredden 3,25 meter. Bobergsgatan bör enligt förvaltningen klassas som ett huvudstråk och bredden bör därmed utökas från planerade 3,00 meter till 3,25 meter. Enligt planbeskrivningen har Madängsgatans dubbelriktade cykelbana måttet 2,5 meter och detta stämmer bra överrens med cykelplanens förslag till bredd på dubbelriktade huvudstråk som inte har högre flöden. Cykelparkeringsnormen i Norra Djurgårdsstaden har ändrats från 2,2 platser/lägenhet till 2,5 platser/lägenhet. Den nya normen bör användas i Ängsbotten istället för den enligt planhandlingarna föreslagna äldre normen. Detta bör ske trots att handlingsprogrammet för Ängsbotten anger den gamla normen. Cykelparkeringsnormen 2,0 platser/studentlägenhet som föreslås i planhandlingarna är enligt normen för Norra Djurgårdsstaden och enligt förvaltningen en bra norm.



I planhandlingarna bör även redovisas att det ska erbjudas laddningsmöjligheter för el-drivna cyklar, mopeder och motorcyklar både inomhus och utomhus vid fastigheterna.

Energi

Energikraven som är framtagna för Norra Djurgårdsstaden och som finns i handlingsprogrammet för Ängsbotten och det övergripande miljöprogrammet för Norra Djurgårdsstaden gäller total energianvändning för byggnad och år och inte vilken energikälla som ska användas dvs. teknikneutralitet gäller. Det finns exempelvis som det står i planhandlingarna inga krav på att komfortkyla för lokaler ska ske i form av passiv kyla. Det pågår en utredning inom staden angående möjligheten att ställa krav på att varje fastighet ska generera 80% av sin använda fastighetsel baserad på lokalt/regionalt producerad förnybar energi. Då frågan ännu inte är färdigutredd bör kravet inte finnas med i planhandlingarna. Kravet enligt planhandlingarna om att användningen av hushållsel inte ska överstiga 20 kWh/m² x år har helt frångåtts inom Norra Djurgårdsstaden. Det är inte bara el som används till uppvärmning som ska viktas med faktor 2 utan även el som används till tappvarmvatten och kyla.

Barnkonsekvenser

Planbeskrivningen hänvisar till den för programområdet övergripande barnkonsekvensanalysen som visar att stadens planer för utvecklingen i Hjorthagen i sin helhet är tillfredställande ur ett barnperspektiv. Förvaltningen saknar en redovisning av var i planområdet det finns en lämplig yta för förskolegård. Denna yta bör inte vara utsatt för höga bullernivåer eller luftföroreningshalter. Förskolegårdens yta bör anpassas efter antalet barn på förskolan och det bör finnas möjlighet att utforma gården så att den är av god lekkvalitet.

Dagvatten

För Norra Djurgårdsstaden har en dagvattenstrategi tagits fram som bland annat innebär att dagvattnet ska fördröjas. Dagvattenhanteringen ska ha en renande effekt och infiltration ska minimeras för att minska risken för spridningen av eventuella markföroreningar. Enligt planhandlingarna kommer det inom planområdet ske en dagvattenhantering med exempelvis fördröjningsmagasin. Det bör i detaljplanen framgå var inom området det kommer att reserveras ytor för dessa magasin.

Markföroreningar

Marken inom planområdet är förorenad och ska renas till de platsspecifika riktvärdena som har tagits fram för området. Provtagning ska ske av marken under de byggnader som ska rivas.



Hästhållning

Förvaltningen instämmer med resonemanget enligt planhandlingarna om att konsekvenserna för de boende av hästhållningen i området bedöms som små. Djurhållning kan medföra negativ påverkan på omgivningen dels i form av olägenheter: dammbildning, buller, lukt, flugor, starka strålkastare, dels i form av risk för hälsopåverkan som exempelvis allergenspridning. Avsnittet om djurhållning 9.2 i Boverkets allmänna råd (1995:5) ”Bättre plats för arbete” har upphävts och ersatts av Boverkets rapport 2011:6 Vägledning för planering för och invid djurhållning. I vägledningen är forskarnas slutsats att relativt låga halter av hästallergen sprids inom en hästanläggnings närområde. Spridningen sker främst inom de närmaste 50-100 meterna, men spridningen är beroende av lokala förhållanden på platsen. Lokala förhållanden kan vara topografi, vegetation och vindförhållanden. Då avståndet mellan Rytтарstadion och de tilltänkta bostäderna är 150 meter kommer troligtvis mycket låga halter av hästallergen nå bostäderna. Risken för att bostäderna ska utsättas för lukt och flugproblem från gödselhanteringen är liten då hanteringen av gödsel sker på långt avstånd från planområdet och dessutom bakom två stora byggnader sett från planområdet. Risken för störande dammbildning, buller från transporter och fläktar samt ljus från strålkastare är liten då avståndet är långt mellan planområdet och stall, ridbanor och hagar.

Bilagor

1. Planbeskrivning
2. Planskiss
3. Sammanfattning av fördjupning av MKB för detaljplan Ängsbotten, hela dokumentet finns att hämta på www.stockholm.se.