



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

Till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden

**FÖRSLAG TILL DETALJPLAN FÖR FASTIGHETEN
VASASTADEN 1:16 MM (NORRA STATION) I
STADSDELEN NORRMALM
REMISS FRÅN STADBYGGNADSNÄMNDEN S-DP 2009-02013-54**

Förslag till beslut

1. Tillstyrka planförslaget under förutsättning att
 - möjligheter prövas att ställa krav på byggnadernas energieffektivitet till att minst motsvara kraven i byggbranschens egna förslag till nationella riktlinjer för miljöanpassat byggande
 - planbestämmelse om skydd mot buller till bostäder bör omformuleras till gängse praxis och i enlighet med Stockholmsmodellen
 - bullerpåverkan från helikoptertrafiken klarar Boverkets förslag till riktlinjer för flygbuller
 - skyddsåtgärder för de först inflyttade fastigheterna som kommer att påverkas av omlägningsarbeten under lång tid bör preciseras och tydliggöras
 - möjligheterna att minska bullerspridningen till den planerade Norrtullsparken prövas
 - planen redovisar möjligheterna att komplettera kommunikationslösningarna med ny innovativ miljöteknik för att binda ihop området kring Karolinska med Stockholms universitet och KTH med exempelvis spårtaxi eller Skycab
 - MKB till utställningen av planen förtydligas hur risker hanteras i planen, vem som har ansvar för uppföljning och genomförande av eventuella ytterligare åtgärder.
2. Justera beslutet omedelbart.

Gunnar Söderholm

Gustaf Landahl

Sammanfattning

Norra stationsområdet kommer att vara ett mycket uppmärksammat nytt område i Stockholm. Det är visserligen inte förslaget som ett miljöprofilområde, men miljöambitionerna bör kunna hållas högre än i förslaget vad gäller t.ex. energieffektivisering och minst motsvara 75 kWh/m²,år som är Byggbranschens egna förslag till kravnivå i remissversionen av Nationella riktlinjer för miljöanpassat byggande. Planbestämmelse som utarbetats till skydd mot buller bör omformuleras till gängse praxis och i enlighet med Stockholmsmodellen. Planbestämmelse vad gäller vibrationer bör även omfatta vägtunnlar och inte bara tågtunnel. Bullerutbredning för FBN 55 från helikoptertrafiken måste ses över och överensstämna med planeringsunderlag för Karolinska sjukhusets detaljplan och planeringsunderlag för Norra station. Skyddsåtgärder för de först inflyttade fastigheterna som kommer att påverkas av omlägningsarbeten under lång tid behöver preciseras och överensstämna mellan de olika plandokumenterna för att byggherrar ska veta vilka nivåer de har att utgå ifrån vid beräkningar av bullerreduktion för fasadåtgärder. Eftersom Norrtullsparken planeras som en trivsamt mötesplats samt en park för rekreation och för barns lek bör möjligheter för att höja parkens akustiska kvalitet prövas. I remissversionen av länsplanen framgår att investeringen för tunnelbanesträckningen mellan Odenplan och Karolinska förskjuts framåt till nästa planperiod. Alla möjligheter övriga bör därför prövas för att reducera personbilstransporter till och från området, t.ex. Skycab eller spårtaxi.

Bakgrund

Till Miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN) inkom den 8 maj 2009 förslag till detaljplan för fastigheten Vasastaden 1:16 (Norra stationsområdet) från Stadsbyggnadsnämnden. Remisstiden anges till den 21 juni 2009. Planen har förgåtts av en fördjupad översiktplan som ersätter program för detaljplanen. Förvaltningen besvarar normalt remisser om detaljplaner genom delegation när synpunkter som MHN framfört som svar på programremissen tillgodosetts. Förvaltningen bedömer emellertid att nämndens synpunkter inte beaktats i tillräcklig omfattning när det gäller ambitionen om energieffektivisering i nya byggnaderna och bedömer vidare att flera av miljö- och hälsofrågorna inte är tillräckligt utredda eller preciserade i MKB eller i de dokument som beskriver hur planen skall genomföras. Förvaltningen anser det därför viktigt att underställa yttrandet nämndens bedömning. MHN har med hänsyn härtill medgivit förlängd remisstid för ärendets behandling den 27 augusti 2009 och under förutsättning att ärendet justeras omedelbart.

MHN:S YTTRANDE ÖVER DEN FÖRDJUPADE ÖVERSIKTSPLANEN (MHN 2008-08-28 § 19)

MHN tillstyrkte förslaget till fördjupad ÖP men ansåg att man borde se över möjligheterna att utveckla särskild miljöprofil för byggandet och effektiviteten i

energianvändningen. Nämnden ansåg vidare att det vore intressant att titta närmare på möjligheten att använda innovativ miljöteknik avseende transportsystem exempelvis spårtaxi eller Skycab.

Förvaltningens synpunkter

I planbeskrivningens avsnitt som beskriver konsekvenserna för miljön, uttrycks att området skall präglas av energieffektiva lösningar och användning av förnyelsebara energislag samt anpassning till varmare klimat med ökad och intensivare nederbörd. Staden kommer att samordna miljöambitionerna genom en målstyrd arbetsprocess med alla som arbetar med planering, projektering och produktion av anläggningar och byggnader. Det är inte möjligt på det remitterade underlaget att bedöma om de miljövisioner och övergripande miljömål som kommer att tas fram för arbetsprocessen kommer att motsvara den ambitionsnivå som MHN avsåg borde utvecklas för byggandet. Norra stationsområdet är visserligen inte föreslaget som ett särskilt miljöprofilerat område, men miljöambitionerna bör kunna vara högre än motsvarande normalproduktion idag. Förvaltningen föreslår därför att MHN åter uppmärksammar möjligheten att i den målstyrda arbetsprocessen verka för att t.ex. byggnadernas energieffektivitet minst kommer att motsvara kravet 75 kWh/kvm,år i Byggbranschens egna förslag till Nationella riktlinjer för miljöanpassat byggande.

Bullerpåverkan – från väg samt väg- och tågtunnlar

Planbestämmelsen under störningsskydd för bostäder bör omarbetas till en med innebörd att minst hälften av boningsrummen skall vara förlagda mot sida med högst 55 dBA utanför fönster, ha tillgång till balkong/uteplats med högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå och högst 70 dBA maximal ljudnivå. I nuvarande lydelse anges även att bostäder skall utföras så att ekvivalent ljudnivå i boningsrum inte överstiger 45 dBA mellan kl. 22.00-06.00. Förvaltningen antar att den utformningen istället skall avse maximal ljudnivå. Förvaltningen menar dock att en sådan reglering av maximinivån är onödig eftersom motsvarande bestämmelse finns i byggreglerna som skall tillämpas vid nybyggnation.

Vad gäller risk för vibrationer som kan förekomma vid byggande på tågtunnlar införs en bestämmelse i planen om att stomljud i boningsrum inte skall överstiga 30 dBA (slow) vid tågpassage. Förvaltningen anser att motsvarande bestämmelse bör införas även för bostadsbyggnader som byggs på vägtunnlarna eftersom framförallt tung trafik kan orsaka motsvarande stomljud till ovanliggande byggnader.

Bullerpåverkan – helikoptertrafik

Karolinska sjukhusets landningsplats för helikopter kommer enligt planförslaget att ligga uppskattningsvis 100 m från närmaste bostad. Enligt den bullerkartering som genomförts och bilagts MKB till planen klaras nivån FBN 55 vid fasad på detta avstånd. Motsvarande bullerkartering utförd av annan konsult och som bilagts detaljplanen för Karolinska

sjukhuset redovisar samma nivå, FBN 55, på ett avstånd om uppskattningsvis 160 m in över Norra stationsområdet.

Förvaltningen anser det angeläget att till utställningen av planförslaget tas fram ett samstämmigt underlag för beräkningar av FBN nivåer och beskrivning av FBN nivåernas utbredning i planområdet i förhållande till de av Boverket föreslagna riktlinjerna för flygbuller, FBN 55 vid fasad och uteplats.

Bullerpåverkan - omlägningsarbeten av väg och järnväg som kommer att pågå en längre tid

Förvaltningen bedömer att MKB (avsnitt 6) på ett utmärkt sätt beskriver förekommande störningar som omläggningen av väg- och järnväg kan komma att medföra. När det gäller byggbullerproblematiken redovisas att det på grund av den upp till 8 år långa byggtiden på vissa platser kan vara motiverat med en högre ambitionsnivå vad gäller bullerskydd i jämförelse med Naturvårdsverkets riktvärden för byggbuller. För de första etappernas bostäder, där fasader mot E-4 /E 20 kan utsättas för ekvivalent ljudnivå på över 70 dBA vid den temporära vägomläggningen, kommer byggnader att utformas så att riktvärden inomhus skall klaras även innan intunnlingen är färdig. Förvaltningen anser att detta bör tillgodose att inomhusvärdena blir tillfredsställande låga.

När det gäller frågan om hur detta ska genomföras i praktiken framgår dock i genomförandebeskrivningen istället att under utbyggnadsperioden överdäckas den tillfälliga järnvägen till en höjd av 6,3 meter. Ut mot E4/E20 kan ett bullerskydd i form av mur/plank placeras. Vilka värden som skall användas för de beräkningar som byggherren skall utgå från när byggnadernas ljudisolerande förmåga skall bestämmas framgår dock inte.

Förvaltningen anser att det är angeläget att det till utställningen av planförslaget, förtydligas vad som kommer att gälla i denna fråga.

Bullerpåverkan – rekreativområdet Norrtullsparken

Av MKB framgår att trafikbullret på vägarna i Norrtullsparken beräknas vara i storleksordningen 60-65 dBA ekvivalent ljudnivå och för parkytorna till mellan 55-65 dBA. Eftersom parken planeras som en trivsamt mötesplats för boende och verksamma samt för rekreation och barns lek, bör möjligheterna undersökas om det går att reducera trafikbullrets påverkan till parken. Ljuddesign som lyfter parkens positiva ljud såsom porlande vatten och samtidigt döljer oönskat ljud bör kunna prövas som en åtgärd.

För att nå en minskning om 3 dBA skulle en halvering av de redan låga trafikflödena behöva genomföras. Det framgår inte av MKB på vilken hastighet beräkningarna är gjorda, men förvaltningen antar att hastigheten är beräknad på 30 km/h i ett så känsligt område med hänsyn till parkens funktion för rekreation och lek.

Ändrade planeringsförutsättningar

I planbeskrivningen sägs att plats reserveras för förskolor inom bostadskvarteren. Ett kvarter för skola/utbildning planeras i en senare etapp intill Wennergrens center.

Förvaltningen antar att den plats som avses i detta fall utgörs av den f.d. bensinstations-
tomten öster om Norrtull, som enligt den fördjupade översiktsplanen skulle användas för
idrottsfunktioner och ytor för barn och ungdomsaktiviteter.

Förvaltningen bedömer det därför viktigt att den nya skolan och de tidigare planerade
aktiviteterna kan samsas om funktionerna.

Persontransporter – ny transportteknik

Planförslaget redovisar inget förslag eller resonemang om de nya transportsystem som
MHN berört i tidigare remissyttrande.

Med en så kraftig utbyggnad av bostäder och arbetsplatser som det är fråga om här är det
viktigt att de alternativa transportsätten gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras särskilt
i planeringen. Detaljplanen utgår ifrån möjligheterna att försörja området med ny
spårbunden kollektivtrafik i form av tunnelbana mellan Odenplan och Karolinska. I den
nyss remitterade länsplanen är denna investering inte aktuell under denna planperiod
vilket i sådana fall innebär att det nya universitetssjukhuset är färdigt långt innan
tunnelbanan börjar byggas och att stadsdelen är näst intill färdiginflyttad. Detta är mycket
olyckligt och troligtvis fördyrande pga. att bygget av tunnelbanan i ett senare skede i så
fall måste dras fram i ett nyss färdigställt exploateringsområde.

Förvaltningen vill betona att alla möjligheter bör prövas för att reducera behovet av
personbiltransporter till och från området. Exempelvis att komplettera området med ny
innovativ miljöteknik för att binda ihop området kring Karolinska med Stockholms
universitet och KTH med exempelvis spårtaxi eller Skycab.

Miljökonsekvensbeskrivningen bör förtydligas när det gäller frågan om vad som kan vara betydande miljöpåverkan m.m.

Frågan om vilka miljö- och hälsofaktorer som gör att planen kan medföra betydande
miljöpåverkan framgår enligt förvaltningen inte tydligt av MKB. Redan i samman-
fattningen till MKB:n bör det framgå vilket eller vilka problem som kan vara orsak till en
betydande miljöpåverkan. Vem som har ansvar för att följa upp att genomförande av
planen får avsedda effekter och om så inte blir fallet vem som har ansvar för de
ytterligare åtgärder som kan krävas behöver också förtydligas. Även om regleringen och
ansvaret för hur dessa frågor skall lösas skulle framgå i planbeskrivningen eller
genomförandebeskrivningen är det viktigt att motsvarande uppgifter finns med i MKB.

Slut

Bilagor

Bilaga 1. Planbeskrivning

Bilaga 2. Miljökonsekvensbeskrivning

Bilaga 3. Utdrag MKB för KS detaljplan FBN 55 dBA