



Bo Ekstam  
Chef  
Telefon 08-508 28 938  
bo.ekstam@miljo.stockholm.se

Till  
Miljö- och hälsoskyddsnämnden

## FÖRSLAG TILL PLANPROGRAM FÖR UTVECKLING AV NORMALM 5:3 I STADSDELEN NORRMALM (VÄSTRA CITY)

Remiss från Stadsbyggnadsnämnden, Dp 2008-03662-53.

Information från Banverket om förstudie för Stockholms central, Dnr 2009-009793-299.

### Förslag till beslut

- 1 Tillstyrka förslaget under förutsättning att det säkerställs att en framtida utveckling av järnvägstrafiken inte förhindras av påbyggnaden av spårområdet och att bostäderna kan utformas så att minst hälften av en lägenhets bostadsrumms fönster förläggs mot sida där den ekvivalenta ljudnivån från trafik uppgår till högst 55 dBA.
- 2 Översända remissvaret för kännedom till Banverket.
- 3 Justera beslutet omedelbart.

Gunnar Söderholm

Gustaf Landahl

### Sammanfattning

Stockholms stad och Jernhusen har i samarbete med Banverket tagit fram ett planprogram för en framtida överbyggnad av Centralens spårområde. Syftet är att förtäta staden med ny blandad bebyggelse och ge möjlighet att utveckla en mer funktionell och kapacitetsstark stationslösning. Enligt förvaltningens bedömning innebär förslaget att tillgängligheten till stationen ökar för såväl de som anländer och lämnar stationen med andra transportmedel som gående och cyklisterna. Samtidigt ökar också närheten för gående och cyklisterna till andra platser som inte har Centralen som målpunkt. Frågan om området kan byggas över är dock inte klarlagd eftersom möjligheterna att överdäcka området bedöms vara beroende av vilka krav som kommer att finnas på Centralstationens

framtida funktion. Järnvägsområdet utgör ett riksintresse, som enligt förvaltningen är i starkt behov av att utveckla sin struktur och funktion för att bl.a. tillgodose ett bredare utbud av järnvägstransporter och förbättrad tillgänglighet för resande. Banverket har inlett arbetet med en förstudie om utvecklingsbehovet för järnvägsområdet. Förvaltningen föreslår att programmet tillstyrks under förutsättning att det säkerställs att en framtida utveckling av järnvägstrafiken inte förhindras av påbyggnaden av spårområdet.

## Bakgrund

Genom remiss från Stadsbyggnadsnämnden har Miljö- och hälsoskyddsnämnden givits tillfälle att senast den 16 oktober lämna synpunkter på ett planprogram för del av rubricerade fastighet ( bil.1) Banverket genomför parallellt en förstudie kring Stockholms Central och förutsättningarna för en utveckling och effektivisering av bangårdsområdet. Banverket har remitterat förstudien för Miljö- och hälsoskyddsnämndens yttrande senast den 10 september 2009 ( bil.2). Förvaltningen har vid samtal med Banverkets projektledare informerats om att den utsända handlingen inte är att betrakta som en förstudie till ny järnvägsplan, utan som en information att en sådan studie är på gång. Banverkets projektledare anser därför att Miljö- och hälsoskyddsnämndens remissvar i detta planärende kommer att beaktas som svar på utsänd information, även om den inkommer senare än den 10 september. Förvaltningen föreslår därför att Miljö- och hälsoskyddsnämndens remissvar i detta ärende översänds även till Banverket som svar på informationen om förstudien till en eventuell ny järnvägsplan.

## Förvaltningens synpunkter

### TILLGÄNGLIGHET OCH BARRIÄREFFEKTER

Områdets väsentligaste funktion anser förvaltningen vara att utveckla infrastrukturens möjligheter att bidra till minskade miljöstörningar från vägtrafiken i staden, närregionen och landet i övrigt. Förvaltningen anser att frågan om vad som är lämplig bebyggelse vid en överdäckning av spårområdet egentligen inte borde lösas innan frågan om hur Centralstationen och spårvägsområdets behov av utveckling utretts. Förvaltningen bedömer att stationen behöver ges en ökad tillgänglighet för människor som skall ta sig till och från stationen och byta mellan olika transportssystem som angör stationen. I Banverkets information om förstudien framhålls behovet av fler trappor, trapphus och rulltrappor m.m. Det framgår inte av programmet om Banverkets alla behov av förändringar som behöver göras vid Centralen för att öka stationens roll för att effektivisera kollektivtrafikanvändningen blivit tillgodosedda. Planförslaget ger en ökad tillgänglighet till stationen för bil- och busstrafik, gående och cyklister genom att en ny stadsgata anläggs i nord sydlig riktning mellan Klarabergsplan och Kungsgatan. Genom att flytta ramperna från Klarastrandsleden knyts den nya gatan ( Järnvägsplan ) till en fyrvägs korsning vid Kungsgatan. Det blir sålunda väl sörjt för att såväl biltrafik som bussar lätt kan nå stationen från huvudvägnätet. Ny bussterminal är tänkt att byggas med

in och utfart från gatan. Den nya gatan förbättrar möjligheterna att nå stationen för såväl gående som cyklister och trygga cykelparkeringar bedöms kunna anordnas på flera platser. Barriäreffekterna mellan Vasagatan och Klarabergsgatan minskar genom att en ny trappa anläggs. Så vitt förvaltningen kan bedöma medges möjlighet att öka antalet nedgångar till stationen bl.a. norr om Kungsgatan. Förvaltningen kan inte bedöma om de föreslagna möjligheterna kommer att tillgodose alla krav på tillgänglighet som finns behov av för järnvägens framtida utveckling. Förvaltningen föreslår därför att programmet tillstyrks under förutsättning att det säkerställs att en framtida utveckling av järnvägstrafiken inte förhindras av påbyggnaden av spårområdet.

### MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNINGEN

Förvaltningen bedömer att miljökonsekvensbeskrivningen på ett bra sätt redovisar de utredningar som behöver göras i det fortsatta arbetet. Förslaget ger dock ingen anvisning om någon av de kommande detaljplanerna kan medföra sådan miljöpåverkan som avses i PBL 5 kap 18 § att miljökonsekvensbeskrivning behöver upprättas enligt MB 6 kap 11 och 12 §§. Eftersom kommande detaljplaner kan påverka järnvägens möjligheter att bidra till hållbar trafikutveckling bedömer förvaltningen att detaljplanerna sannolikt kan medföra sådan betydande miljöpåverkan.

Vilka fördjupade utredningar som kommer att behöva göras för att klara olika miljökrav i ett fortsatt planarbete framgår av miljökonsekvensbeskrivningen. En sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivningen biläggs (bil.3).

- Trafikbuller

Programförslaget anger att en av förutsättningarna att anordna bostäder i området utgår från möjligheterna att klara avsteg från riktvärden enligt stockholmsmodellen, d.v.s. högst 55 dBA utanför fönster i minst hälften av boningsrummen i en lägenhet.

Miljökonsekvensbeskrivningen anger att ingen av fasaderna runt klara Klara Torn bedöms kunna erbjuda en så låg ljudnivå (bil.4).

I miljökonsekvensbeskrivningen uppges vidare att alla lägenheter på något sätt måste få tillgång till en tyst/ljuddämpad för att möjliggöra bostäder i Klara Torn. Som exempel hur detta kan åstadkommas nämns anordnande av loggior, delvis eller helt inglasade balkonger och/ eller fönsterskärmar i glas på fasaden samt om möjligt en bättre ljudisolering än grundkrav.

Förvaltningen anser det väsentligt att den sk. Stockholmsmodellen kommer att tillämpas för den bostadsbebyggelse som blir aktuell att genomföra i programområdet. Den modellen utgör i sig redan ett undantag från de statliga riktvärden som rekommenderas vid planläggning. Förvaltningen menar mot bakgrund av att denna planeringsmodell blivit allmänt accepterad av Länsstyrelse och Boverket, att ytterligare avsteg från den tillämpade modellen skulle undergräva förtroendet för att staden bygger tillräckligt hälsosäkra bostäder. Förvaltningen menar därför att det i sammanvägningen av alla de aspekter som skall ligga till grund för den arkitektoniska utformningen av

bostadsbyggnader ändå måste ske med utgångspunkt att lägenheter kan utformas med de förutsättningar som stockholmsmodellen ställer krav på. Förvaltningen biträder gärna Stadsbyggnadskontoret i det fortsatta planarbetet för att bedöma lämplig utformning av bebyggelsen.

Miljökonsekvensbeskrivningen för ett resonemang om att även om det går att planera så att avstegfallen klaras kan det innebära att en viss del människor känner sig störda och att ett sätt att motverka detta kan vara att ställa högre krav på byggnadens ljudisolering än vad som är grundkrav. Förvaltningen anser i likhet med den värdering som görs i miljökonsekvensbeskrivning att ett högre krav på ljudisolering inte kan motivera att avsteg görs från stockholmsmodellens riktvärde. Däremot kan krav på en sådan högre ambitionsnivå på ljudisolering ändå vara motiverad med hänsyn till den allmänt höga bullerexponeringen i området och särskilt där höga maximala nivåer kan uppträda.

Förvaltningen anser att nuvarande byggregler (BBR) som anger krav för ljudnivåer i inomhusmiljön inte på ett bra sätt säkerställer att vibrationer inte kommer att upplevas som störande eftersom inomhusvärden med undantag för maximala nivåer är relaterade till ekvivalent ljudnivå. Enligt förvaltningens bedömning borde störningsupplevelsen av vibrationer också vara knutet till ett maxvärde och inte bara ett ekvivalentvärde. Förvaltningen föreslår därför att det i de planer som kommer att tas fram införs en planbestämmelse om att stomljud i bostäder får inte överstiga 30 dB ”Slow”. Exempel på motsvarande planbestämmelse finns att läsa i detaljplanerna för överbyggnaderna av tunnelbanan i kv. Liljeholmstorget och Skattsedeln i Hägerstensåsen.

#### - Luftföroreningar

När det gäller frågan om planläggningen riskerar medföra överskridanden av miljökvalitetsnormer för luftföroreningar när Klarabergsgatans nu öppna gaturum kommer att förslutas, beror i hög grad av vilken höjd och fasadutformning de nya byggnaderna kommer att få. Det är därför viktigt att spridningsberäkningar inte görs för de enskilda etappernas utformning utan med utgångspunkt för en tänkt utformning för hur båda etappernas fasadliv och utformning mot Klarabergsgatan kommer att se ut. Annars finns risk att de sista etapperna riskerar att inte kunna genomföras på grund av att miljökvalitetsnormerna kanske överskrids. Staden förbereder åtgärder för att dramatiskt minska partikelhalten i luften. Det är dock ännu för tidigt att bedöma hur ett dubbdäcksförbud kommer att påverka luftföroreningssituationen på den aktuella platsen.

#### - Elektromagnetiska fält

När det gäller särskilt komplicerade frågor vid planläggningen vill förvaltningen uppmärksamma att flöden från elektromagnetiska fält vanligtvis inte påverkas av de byggnadsmaterial som sedvanligt används för bjälklag och väggar. För att begränsa styrkan från sådana fält måste s.k. konduktiva skärmar t.ex av aluminium eller koppar användas.

#### - Lek och rekreation

Miljökonsekvensbeskrivningen redovisar inte policyfrågor knutna till stadens parkprogram som bl.a. definierar olika behov som människor har i form av tillgång till ytor för naturupplevelse, rekreation och inte minst barns behov av lektytor. Planprogrammet refererar dock till målen som anger 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 och vill därför peka på att programmet understryker att barnperspektivet ska beaktas utifrån stadens handlingsprogram "En god start för barnet" i den fortsatta planeringen. Förvaltningen anser också att staden i det sammanhanget måste vara beredd att stärka möjligheterna att nå de värdefulla rekreationsytorna som finns i området och se över möjligheterna att höja rekreativsvärdet på ytorna.

- Klimat och energieffektivitet

Klimatfrågans betydelse för hållbar stadsutveckling berörs inte i programmet. Förvaltningen kan i detta perspektiv se några frågor som bör redovisas inför de förändringar som området står inför. Den ena har att göra med möjligheterna att minska konsekvenserna av framtida värmeböljor. I det sammanhanget anses växlighet främst träd kunna bidra med lindrig av effekterna. Förvaltningen anser det därför angeläget att ytterligare se över möjligheterna att komplettera gator och bebyggelse med växtlighet där så är möjligt. Gröna tak med sedumväxter har också en fördröjande inverkan på dagvatten som kan övervägas där så är möjligt.

Frågan om luftkvaliteten på centralstationens plattformar måste noga preciseras särskilt mot bakgrund av den senaste forskningen om förekomsten av partiklar i luftmiljön, men även mot bakgrund av att stationen kan trafikeras av disellok. Även lägsta godtagbara luftkvalitet i bussterminalen måste preciseras med avseende kvävedioxid och partiklar. Det är särskilt viktigt att formulera sådana krav så att även särskilt känsliga personer med överkänslighetsreaktioner kan använda sig av kollektivtrafiken. Med tanke på att järnvägen aktivt kan bidra till en minskad klimatpåverkan anser förvaltningen det särskilt viktigt att den energieffektivaste ventilationen väljs för dessa över- och inbyggnader.

Slut

## Bilagor

Bilaga 1	Programförslag
Bilaga 2	Underlag från Banverket
Bilaga 3	Sammanfattning/Miljökonsekvensbeskrivning
Bilaga 4	Utdrag av MKB Bullerstudie



Länk till SBK:s Planhandlingar

[http://planer.sbk.stockholm.se/SBKPlanTemplates/SBKPlanView\\_6346.aspx](http://planer.sbk.stockholm.se/SBKPlanTemplates/SBKPlanView_6346.aspx)