

**Handläggare**  
Nikara Movafaghi  
Telefon 08-508 27 300**Till**  
Stadsbyggnadsnämnden

## **Godkännande av programsamråd för Program för område vid västra Valhallavägen, Norra Djurgården 1:37 m. m., i stadsdelen Norra Djurgården (cirka 700 lägenheter, skola och idrottshall)**

### **Förslag till beslut**

Stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen av  
programsamrådet.

Anette Scheibe Lorentzi

Thomas Stoll

Martin Schröder

### **Sammanfattning**

Stadsbyggnadskontoret har på uppdrag av stadsbyggnadsnämnden upprättat ett program för utveckling av området invid västra delen av Valhallavägen. Marken ägs till största del av staden, delar upplåts med tomträtt. Tidiga markreservationer har getts till AREIM och KFUM (idrottshall) och Stockholmsbyggmästarna (bostäder).

Programmet var på samråd under tiden 2014-05-13 – 2014-08-29. Programförslaget innehåller en ny gatu- och kvartersstruktur för området, innebär cirka 700 nya bostäder, handel, skola, idrottshallar, förbättrade sammanlänkande stråk, nya och upprustade urbana och gröna mötesplatser samt en omvandling av delar av Valhallavägen. Området ska karaktäriseras av levande bottenvåningar, mindre fastigheter som ger grund för större variation, och en bebyggelsestruktur som ger intrycket av att ”klättra” upp mot Ruddammens höjd. Parkering för de nya bostäderna föreslås lösas i ett nytt bergrumsgarage under Ruddammen. Trafikprognos för år 2020 och 2030 visar på att Valhallavägen kommer att vara en viktig innerstadsgata även i framtiden och vara högt trafikerad vilket innebär utmaningar i form av trafikbuller, luftföroreningar och barriäreffekter.

#### **Stadsbyggnadskontoret**

Fleminggatan 4  
Box 8314  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 27 300  
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se  
stockholm.se

*Länsstyrelsen* ser behov av att utreda ett flertal sakområden i det fortsatta arbetet. Om ett överskridande av miljökvalitetsnormer för

Bilagor: Samrådsredogörelse

luft kvarstår vid ett antagande av detaljplaner åligger det länsstyrelsen att ta upp planen för prövning. Planen kan då upphävas enligt 11 kap 11 § PBL. I ett senare samråd med länsstyrelsen som staden gjort och efter uppdatering av trafikprognoser och luftkvalitetsundersökningen, framhåller länsstyrelsen återigen att om bebyggelseförslaget skulle vara oförändrat i ett detaljplaneförslag med genomförandetid som börjar löpa under tiden miljökvalitetsnormer beräknas överskridas, skulle det inte vara förenligt med lagstiftningen.

Flera remissinstanser ser positivt på en utveckling av området men anser över lag att bebyggelsestrukturen är för tät och efterfrågar större hänsyn till områdets förkastningsbrant, parkytor och större bevarandevärda träd (*Miljöförvaltningen, Östermalms/Norrmalms stadsdelsförvaltning, Skönhetsrådet, Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening, Samfundet S:t Erik, Djurgårdens hembygdsförening*). Några vill också att bebyggelsens koppling, strukturellt och arkitektoniskt, mellan stenstaden och Djurgårdsmarken studeras mer utförligt (*Föreningen Östermalm, Djurgårdens hembygdsförening*).

Av de *sakägare, boende och privatpersoner* som yttrat sig över bebyggelseförslaget är cirka hälften positiva eller positiva med förbehåll. Positiva delar i förslaget som lyfts fram är idrottshallen och möjligheten till bättre service.

Luftproblematiken handlar framför allt om miljökvalitetsnormer för kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) som redan överskrids idag längs Valhallavägen. Utredningar visar att för år 2020 innebär utbyggnadsalternativet att förhöjda halter av NO<sub>2</sub> påträffas längs och på den sida av Valhallavägen som är motsatt det nya planområdet. Detta får till följd att miljökvalitetsnormen för NO<sub>2</sub> överskrids för ett större område jämfört med nollalternativet år 2020. Enligt luftkvalitetsundersökningen förväntas förutsättningarna för genomförande av programmet som helhet utan överskridande av miljökvalitetsnormer för NO<sub>2</sub> bli bättre efter år 2023 till följd av bland annat förväntade skärpta avgaskrav för den framtida fordonsflottan. För år 2020 leder utbyggnadsalternativet till något förhöjda halter av PM10 längs Valhallavägen men miljökvalitetsnormen överskrids inte till följd av nybyggnationen.



*Programområdets ungefärliga avgränsning markerat med svart linje. Streckade ytor markerar större utvecklingsområden i närheten (Albano, Hagastaden, Norra Djurgårdsstaden)*

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande är att programmet utgör ett bra underlag för fortsatt planering av området. Dock är luftfrågan ett stort hinder för en omedelbar uppstart av detaljplanearbete efter godkännande av programmet. Vid uppstarten av programarbetet fanns kännedom om svårigheter med situationen kring luftkvaliteten. Kontoret och staden i övrigt såg dock en möjlighet att jobba vidare med denna fråga under programarbetet, bland annat genom en etappvis utbyggnad av programområdet. Efter samrådet fördjupades studierna kring frågan i och med mer kunskap kring trafikmängder och faktiska data utifrån nya mätstationer på Valhallavägen. Det som initialt sågs som möjligt att lösa framkom i detta senare skede mycket svårt att hantera utan att medverka till ett överskridande av luftkvalitetsnormen avseende NO<sub>2</sub>, något som enligt lag inte är möjligt.

Kontoret har för avsikt att när förutsättningarna blir bättre avseende luftkvaliteten återkoppla till nämnden med en eller flera start-PM med programmet från 2014 och resultatet av detta som underlag. Detta bedöms dock kunna ske tidigast i och med att situationen avseende luftkvaliteten förbättras.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen av programsamrådet och beslutar att tills vidare avvakta med start av detaljplanearbete i enlighet med kontorets utlåtande.

## Utlåtande

### Syfte

Syftet med programmet är att ta fram ett förslag till strukturplan med varierat funktionellt innehåll och stadsbyggnadsmässig inramning för området mellan Ruddammen och västra delen av Valhallavägen för att utveckla en mångsidig stad, rik på upplevelser. Programmet ska ligga till grund för kommande detaljplaneläggning av området.

### Bakgrund

#### Bakgrund till programarbetet

För området norr om Valhallavägen bestående av parkeringsytor och parkmark har under åren ett antal förslag om exploatering inkommit från byggherrar. En anledning till att området inte har prövats för exploatering tidigare, trots det stora intresset, är att det längs Valhallavägen transporteras en stor mängd farligt gods som till största delen kommer från Värtahamnen, Frihamnen och Louden.



*Ortofoto med programområdets gräns markerat.*

I samband med färdigställandet och öppnandet av Norra Länken 2015 förväntades trafiken minska på Valhallavägen och det farliga godset ledas om till Norra Länken. Därför startades programarbetet för området vid västra delen av Valhallavägen för att studera möjligheten att utveckla området med bostäder, skola och idrottshall.



### Planområdets läge och omfattning

Planområdets huvuddel ligger mellan Ruddammens höjd och västra delen av Valhallavägen, mellan Roslagstull och korsningen Odengatan/Valhallavägen. Planområdet består i huvudsak av park, slänter, berg och parkeringsplatser. Inom området finns några befintliga byggnader (bland annat Elite hotell, och tre av SSSB:s studentbostadshus).

### Markägoförhållanden

Markparkeringar och parkmark inom fastigheten Norra Djurgården 1:37 ägs av staden. Vid Valhallavägen/Roslagstullsbacken ligger Engelska skolan, byggnaden tillhör SISAB och hyrs av Engelska skolan. SISAB har tomträtt och staden är markägare. Inom Ruddammen finns ett flertal privata fastighetsägare/tomträttshavare samt Svenska Bostäder, Micasa, Stockholmshem och SSSB.

### Tidigare ställningstaganden

#### Beslut om program

Stadsbyggnadsnämnden gav kontoret i uppdrag att starta programarbete för västra Valhallavägen 16 augusti 2012.

#### Tidiga markreservationer

Exploateringsnämnden gav under 2011 samt 2012 två tidiga markreservationer. AREIM och KFUM gavs en tidig markreservasjon för uppförande av en fullstor idrottshall och Stockholmsbyggmästarna en tidig markreservasjon för cirka 300 lägenheter.



*Illustration ur 3d-modell med befintlig bebyggelse i grått.*

### **Översiktsplan**

I översiktsplan för Stockholm pekas programområdet ut som innerstadsbebyggelse. Planeringsinriktningen anger bland annat att öka mångfalden av lokaler och offentliga miljöer för kultur och upplevelser. En hög takt i bostadsbyggandet är en förutsättning för en långsiktigt hållbar tillväxt i Stockholm. Roslagstull med dess hårdgjorda trafikanläggningar angränsar till område som i översiktsplanen ingår i regionala grönstrukturen.

### **Riksintressen**

Programområdet ligger mellan stenstaden och Djurgården. Här möts ett antal värdekärnor inom riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården; institutionsbältet, esplanaderna, parklandskapet vid Brunnsviken och stenstadens front. Det ligger även i närheten av Kungliga Nationalstadsparken.

### **Gällande detalplaner**

Gällande detalplaner anger i huvudsak bostäder respektive allmänt ändamål med lokaler för utbildning.

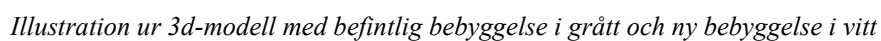
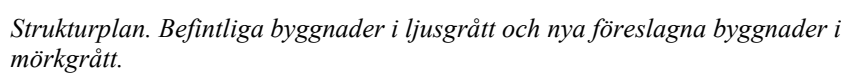
### **Programförslaget**

#### **Stadsbyggnadsstrategier**

Målet är att utveckla området till en livfull del av innerstaden. Förslaget innehåller cirka 700 nya lägenheter, idrottshallar (en fullstor bollhall och en gymnastikhall), grundskola samt eventuellt ett gymnasium och nya förskolor.

Det befintliga stads- och parkrummet som idag är präglad av trafik, omvandlas till en tät, varierad bebyggelsemiljö med en struktur som är anpassad till den dramatiska topografin. Utvecklingen innebär en nytolkning av stenstaden med bebyggelse med hög täthet, omväxlande höjder och som är uppdelad i mindre fastigheter. Området ska ges mer liv och rörelse och får en stadsmässig karaktär genom lokaler och verksamheter i fastigheternas bottenplan som vetter ut mot Valhallavägen. Västra delen av Valhallavägen omvandlas till en väl gestaltad gata som erbjuder goda promenad- och cykelmöjligheter.

Grönstrukturen tillgängliggörs och kompletteras genom nya sammanlänkande stråk och nya och upprustade stadsmässiga och gröna mötesplatser. Gröna promenadstråk leder genom området vidare ut mot Nationalstadsparken. Sparad grönska kompletteras med nya parkytor och byggnadernas väggar och tak kan nyttjas för grönska.







*Utsikt över den nya bebyggelsen, det befintliga studentbostadshuset Nyponet skymtar i bakgrunden. Bild: David Wiberg (Utopia och Sweco).*



*Illustrationen visar Esplanadplatsen där en ny fondbyggnad till Valhallavägens esplanaddel skapas.*



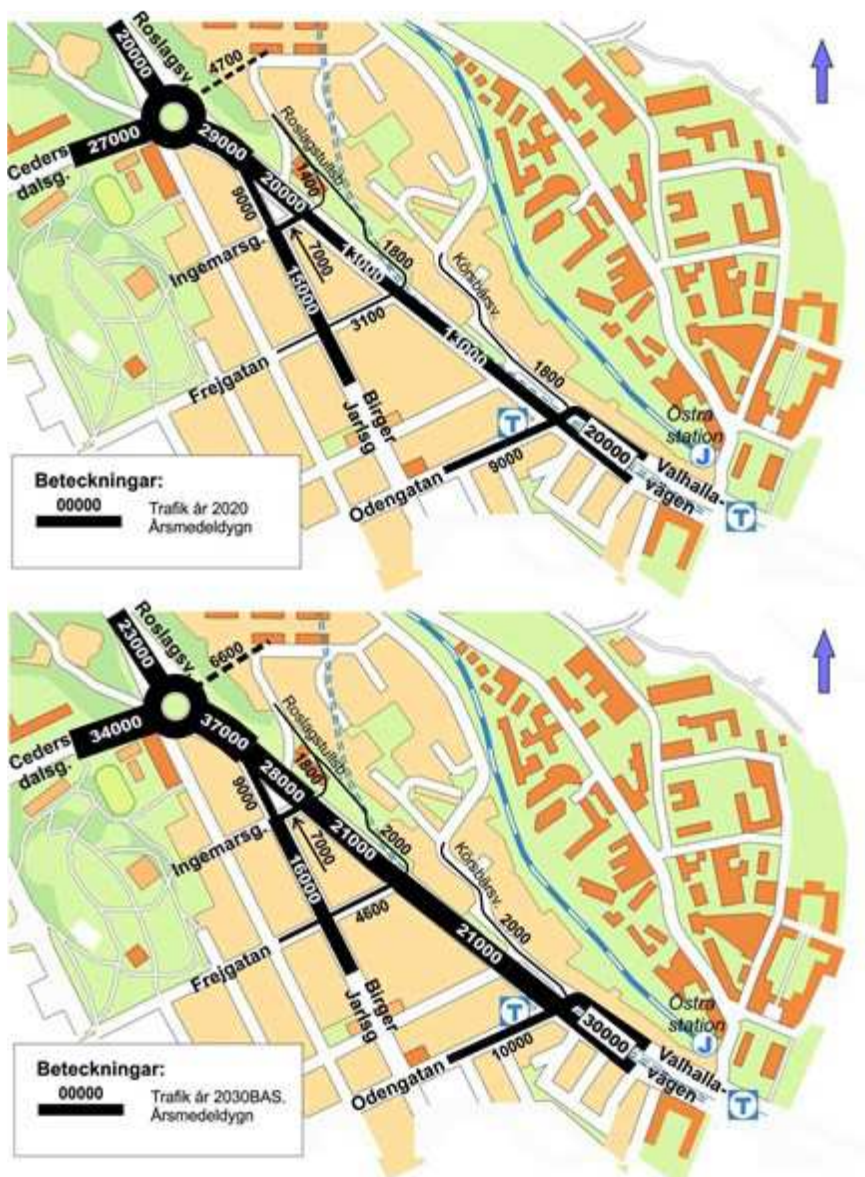


*Illustration, vy från "Nya Frejgatan" mot Nyponparken. I parken kan befintliga träd, den dramatiska bergsskärningen och bergshällar bevaras.*

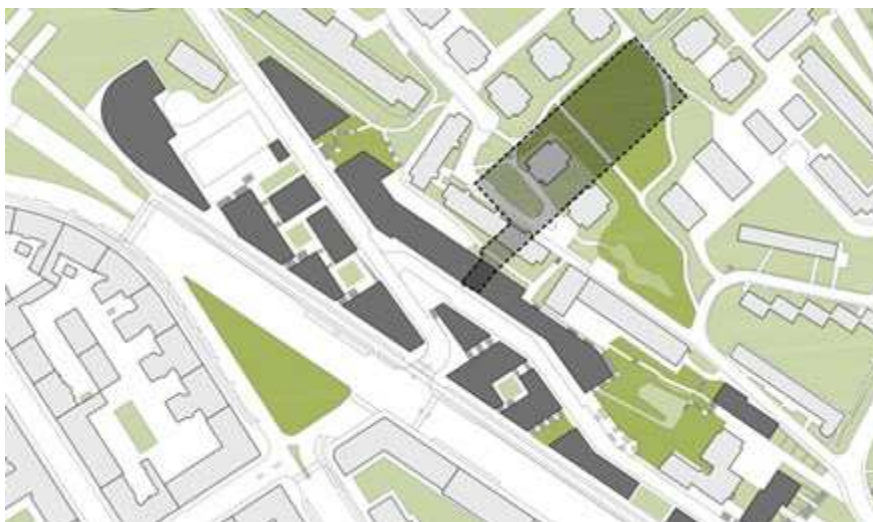
### Trafik

Nya och justerade stadsgator samt nya och förbättrade gångstråk föreslås. I möten mellan gator och stråk skapas mötesplatser i form av platsbildningar och parker. Valhallavägen föreslås få en ny utformning som bättre knyter an till den esplanadkaraktär som större delen av Valhallavägen har idag. Området är redan idag välförsörjt med kollektivtrafik. Ett flertal bussar stannar i området och Tekniska Högskolans tunnelbanestation och Östra Station ligger relativt nära.

Trafikutredningen visar att trafikflödena minskat i och med Norra Länkens öppnande 2015, men kommer därefter att succesivt öka för att åter hamna på dagens nivåer år 2030. Därför kommer Valhallavägen att vara en viktig innerstadsgata även i framtiden. Betydelsen skärps genom bussterminalen vid Östra Station och pendlingsstråket för cykel. Ett tiotal busslinjer, bland annat mot Norrtälje, och Vaxholm trafikerar Valhallavägen och busstrafiken står för ca hälften av den tunga trafiken.



Kartan illustrerar vardagsmedeldygnstrafik år 2020 och 2030, prognos gjord av Grontmij och Movea 2015.



Kartan illustrerar föreslagen placering av bergrumsgaraget under Ruddammen. Garaget och dess placering kommer att utredas vidare i nästa skede.

### Parkering

Boendeparkering för föreslagen bebyggelse föreslås lösas genom parkeringsköp i ett nytt bergrumsgarage under Ruddammen med Stockholm Parkering som aktör. En första bedömning är att cirka 400 bilparkeringsplatser kan behövas för området, förutsatt att parkeringstalet för nya bostäder är 0,5 och för studentlägenheter 0,1 eller mindre. Garaget föreslås förläggas i berget under Ruddammsparken och ges in och utfart mot Roslagstullsbacken.

### Planförslagets konsekvenser

#### Stadsbild och landskapsbild

Förslaget innebär en omvandling av ett stads- och parkrum som idag är präglad av trafik till en tät bebyggd miljö med tydligt definierade offentliga platser och stråk vilket kontoret ser som positiva konsekvenser av förslaget. Området kilas in i ett smalt stråk i innerstaden och blir en del av den nya årsring som skapas tillsammans med bland annat Hagastaden i stenstadens krans.

#### Kulturmiljö samt riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården

Den kulturmiljöutredningen (*Konsekvensanalys - Påverkan på det kulturhistoriska värdet*, Nyréns, rev. 2015-02-09) som genomförts efter programsamrådet visar att det är positivt att förslaget utgör en tydlig ny årsring i staden, att delsträckan av Valhallavägen fortsätter ha en tydligt annorlunda utformning än boulevarddelen, att byggnadsvolymer i mötet med Roslagstull fungerar väl i miljön samt att delar av förkastningsbranten sparas och synliggörs. Utredningen pekar på ett behov av fördjupad studie av de höga byggnadernas påverkan på stadens siluett samt framhåller de starkt varierande byggnadshöjderna inom området som ett potentiellt problem.

#### Naturmiljö

Programmet innebär att gröna ytor ianspråk tas av ny bebyggelse. Stadsbyggnadskontoret bedömer att exploateringen inte påverkar stadens övergripande ekologiska infrastruktur, då området ligger i utkanten av buffertzonen till det angränsande ekologiska kärnområdet. Vidare studier av hur området påverkas och hur förslaget kan utvecklas med hänsyn till ekosystemtjänster bör göras i samband med att en grönytefaktor för den nya exploateringen definieras.

#### Parktillgång

Programförslaget innebär att stora delar av Roslagsparken tas i anspråk för ny bebyggelse samt innebär fler boende i området som kommer att använda parker och offentliga miljöer. Parkerna behöver därmed vara utformade för att tåla ett högt besöksstryck och vara mångfunktionella.



### Dagvatten

Dagvattnet föreslås renas och fördröjas inom programområdet för att sedan släppas ut i Brunnsviken. För att inte försämma Brunnsvikens vattenstatus ytterligare är det viktigt att rena dagvattnet innan det leds dit.

### Ljusförhållanden

Programförslaget innebär att befintliga byggnader norr om Valhallavägen blir mer skuggade än idag. Höjdskillnaden mellan Ruddammen och Valhallavägen innebär dock att de nya byggnaderna, som främst ligger på en lägre nivå än befintliga, inte skuggar lika mycket. Parker och platsbildningar inom området blir relativt väl solbelysta. Den täta planstrukturen innebär att de föreslagna gårdarna och trappgränderna får få soltimmar. Ljusförhållandena för de nya lägenheterna kommer att behöva studeras vidare.

### Trafikbuller

Inom området kommer ljudnivåerna på allmän plats vara bättre än dagsläget. Både park, torg och skolgård får goda förutsättningar för en god ljudmiljö eftersom den nya bebyggelsen skärmar av bullret från Valhallavägen. Med lämplig lägenhetsplanlösning och ljuddämpande fönster/fasader kan riktvärdena för gällande riktlinjer innehållas för de nya bostäderna.

### Tillgänglighet

Förkastningsbranten tar på vissa håll upp en nivåskillnad om 6 våningsplan vilket motsvarar cirka 18 meter. De föreslagna nya lokalgatorna klarar en maxlutning på 5 %. Roslagstullsbackens befintliga vägsträckning överskrider dock tillgänglighetskraven. Förslaget innehåller tre offentliga trappor mellan Valhallavägen och Ruddammen. På grund av den kraftiga höjdskillnaden inom området kan trapporna inte göras tillgängliga med till exempel flacka ramper. Då även Körbärsvägen och Roslagstullsbacken är brantare än vad stadens riktlinjer för tillgänglighet anger bör en offentlig hiss som länkar samman den nya bebyggelsen med Ruddammens höjd utredas i den kommande processen.

### Luftkvalitet

En luftkvalitetundersökning har tagits fram av SLB analys efter programsamrådet som grundas på stadens nya trafikprognos som utfördes under 2015. Utredningen visar att miljökvalitetsnormer för kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) överskrids redan idag längs Valhallavägen. Enligt utredningen innebär utbyggnadsalternativet att förhöjda halter av NO<sub>2</sub> påträffas längs Valhallavägen, den sida som är motsatt det nya planområdet. Detta får till följd att miljökvalitetsnormen för NO<sub>2</sub> överskrids för ett större område jämfört med nollalternativet år 2020 vilket innebär att bebyggelse på dessa platser inte är lämplig om inte överskridandet kan åtgärdas.

Förutsättningarna för genomförande av programmet som helhet utan överskridande av miljökvalitetsnormer för NO<sub>2</sub> förväntas bli bättre efter år 2023 till följd av bland annat förväntade skärpta avgaskrav för den framtida fordonsflottan.

Programområdet med den föreslagna bebyggelsen klarar enligt utredningen miljökvalitetsnormer för PM10 år 2020 och 2030. Generellt medför förslaget en koncentration av luftföroreningar på Valhallavägen men skapar en mer skyddad miljö inne i de nya kvarteren med gator, platser och parker.

### **Barnkonsekvenser**

I barnkonsekvensanalysen framkommer att barn och unga generellt är positiva till programförslaget. Många unga tycker att det är bra att det byggs mer bostäder så att fler människor får plats i staden. Lugn, träd, grönt, färger, tyst, ljus och sol är viktiga aspekter för barn och unga. Barnkonsekvensanalysen pekar ut att den viktigaste justeringen som bör ske av programförslaget, utifrån barn och ungas perspektiv, är en förändring av Valhallavägen. Det är angeläget att säkra och trygga passager över Valhallavägen skapas. Den planerade skolgården kommer att få en bättre miljö ur luft- och bullersynpunkt än dagens situation.

### **Engelska Skolan Norr**

Engelska Skolan Norr ligger idag mitt i området där den nya bebyggelsestrukturen föreslås. En viktig fråga i kommande planarbete är att hitta en lösning för skolans verksamhet. Inom programområdet, i närheten av Roslagstull, avsätts ett område för en ny skola, som i första hand reserveras för Engelska Skolan Norr. De nya skollokaler kan antingen uppföras av Engelska Skolan Norr i egen regi eller av SISAB som hyr ut lokalerna till Engelska Skolan Norr.

### **Programsamrådet**

Programsamråd pågick under perioden 13 maj – 29 augusti 2014. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, i biblioteket på KTH-campus, samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, [www.stockholm.se/detaljplaner](http://www.stockholm.se/detaljplaner).

Annons om programsamråd och samrådsmöte publicerades i lokaltidningarna Mitt i Östermalm och Mitt i Vasastaden den 13 maj 2014. Vykort med information om programsamrådet skickades ut den 13 maj till boende inom närområdet. Samrådsmöte hölls den 19 maj i Q-huset på Osquldas väg 6 på KTH Campus, där cirka 180 personer närvarade. Samrådshandling och förslaget som 3D-film samt information om samråd och planprocess fanns även tillgängligt på projektwebben [www.stockholm.se/vastravalhallavagen](http://www.stockholm.se/vastravalhallavagen).

### Sammanfattning av inkomna synpunkter

Nedan redovisas de viktigaste frågorna som framkom under samrådet. I samrådsredogörelsen, bilagd detta tjänsteutlåtande, finns en sammanställning av alla inkomna yttranden.

Flera remissinstanser ser positivt på en utveckling av området med små fastigheter men anser över lag att bebyggelsestrukturen är för tät och efterfrågar större hänsyn till områdets förkastningsbrant, parkytor och större bevarandevärda träd (*Miljöförvaltningen, Östermalms/Norrmalms stadsdelsförvaltning, Skönhetsrådet, Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening, Samfundet S:t Erik, Djurgårdens hembygdsförening*). Några vill också att bebyggelsens koppling, strukturellt och arkitektoniskt, mellan stenstaden och Djurgårdsmarken studeras mer utförligt (*Föreningen Östermalm, Djurgårdens hembygdsförening*).

*Länsstyrelsen* konstaterar att det planerade bostadstillskottet utgör ett viktigt tillskott till länets bostadsförsörjning samt att förslagets innehåll med blandade funktioner i den befintliga stadsstrukturen där kollektivtrafiken är god följer såväl RUFS 2010 som stadens översiktsplan. *Länsstyrelsen* ser behov av att utreda ett flertal sakområden i det fortsatta arbetet. Om ett överskridande av miljökvalitetsnormer för luft kvarstår vid ett antagande av detaljplaner åligger det *Länsstyrelsen* att ta upp planen för prövning. Planen kan då upphävas enligt 11 kap 11§ PBL.

Övriga synpunkter som lämnats berör bland annat den nya bebyggelsens påverkan på stadsbild och kulturmiljö, att kollektivtrafiken inte får begränsas eller påverkas negativt, att kapaciteten i Valhallavägens nya utformning ska ses över, att parkeringsfrågan respektive tillgänglighetsfrågan måste utredas vidare och att frågor rörande skolan och idrottshallen ska studeras vidare. Vidare framförs att konsekvenser av programförslaget behöver studeras vidare i kommande planarbete. Det gäller bland annat buller, risk, påverkan på riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården samt dagvattenhantering.

Av de *sakägare, boende och privatpersoner* som yttrat sig över bebyggelseförslaget är cirka hälften positiva eller positiva med förbehåll. De personer som yttrat sig positiva till förslaget anger skäl som möjligheten till mer service i området men främst den planerade idrottshallen. De som är positiva med förbehåll anser att bebyggelsen är för tät med för lite sparad grönska och för små gårdar, har synpunkter på specifika byggnader eller utformningen av Valhallavägen som de anser påverkar deras boendemiljö negativt. Negativa synpunkter i övrigt behandlar kritik till att befintliga markparkeringar försvinner och att föreslaget



bergrumsgarage är underdimensionerat, att förslaget andas för lite hållbarhet eller har synpunkter på behov av ytterligare utredningar eller förtydliganden i samrådsmaterialet.

Det finns behov av att utreda ett flertal sakområden i det fortsatta arbetet. Kontorets bedömning är att sakfrågorna är tillräckligt väl belysta för ett programskede men kräver fördjupningar och eventuella kompletteringar i efterföljande detaljplaneskede.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

I arbetet efter programsamrådet har huvudfrågan att hantera varit luftkvalitetsnormen och halterna av NO<sub>2</sub>, som av flera påpekats vara höga. Kontoret kan konstatera att detta också var en viktig fråga i samrådet och att det redan då rådde oklarheter kring detta. Dock ansåg kontoret det vara viktigt att prova frågan kring en ny bebyggelse relaterat till luftkvaliteten och resultatet av programsamrådet och synpunkterna på detta har föranlett vidare studier. I dessa studier konstateras att just frågan om halterna av NO<sub>2</sub> är avgörande för projektets fortsatta framdrift och sammanfattningsvis kan sägas att kontoret i dagsläget inte ser det som framkomligt att fortsätta planarbetet. Dock ser det ljusare ut avseende halterna av NO<sub>2</sub> inom en hyfsat snar framtid varför kontoret föreslår att fortsätta planeringen av området då halterna är förenliga med miljökvalitetsnormer som finns.

Nedan redovisas kontorets kommentarer kring de olika sakfrågorna där luftkvaliteten, som är den viktigaste i detta skede, redovisas först. Därefter följer kontorets syn på övriga sakfrågor att hantera i framtida planarbete.

### **Miljökonsekvensbeskrivning/behovsbedömning**

Stadsbyggnadskontorets preliminära bedömning är att de efterföljande planer som inte innebär ett överskridande av miljökvalitetsnormerna för PM10 (partiklar) och NO<sub>2</sub> (kvävedioxid) och som inte påverkar viktiga utblickar från Kungliga Nationalstadsparken, inte kan antas innebära betydande miljöpåverkan som avses i 5 kap PBL och 6 kap MB och kräver därmed inte en miljökonsekvensbeskrivning.

Programmet följer intentionerna i översiktsplanen och bedöms inte strida mot några andra nationella eller kommunala riktlinjer, lagar, förordningar eller handlingsprogram.

De miljöfrågor som har betydelse för projektet har studerats under programarbetet och redovisas översiktligt i programmet. Det finns dock ett behov av att särskilt utreda och belysa flera olika miljöfrågor i det efterföljande planarbetet. Detta gäller bland annat miljö- och hälsofrågor kopplat till luftkvalitet och buller samt kulturmiljö.

### Luftkvalitet

Stadsbyggnadskontorets bedömning är att det inte är lämpligt i dagsläget att starta detaljplanearbeten för programområdet på grund av ett överskridande av miljökvalitetsnormer för NO<sub>2</sub> vid en utbyggnad. Kontoret bedömer att det är svårt att ta fram ekonomiskt och tidsmässigt rimliga åtgärder för att hantera luftproblematiken.

Efter programsamrådet uppdaterades den tidigare utförda luftkvalitetsundersökningen utifrån stadens nya trafikprognos samt mätningar från två nya mätstationer som placerades längs Valhallavägen i slutet av 2014. Den uppdaterade luftkvalitetsundersökningen (SLB-Analys 2015) visar att för år 2020 innebär utbyggnadsalternativet att förhöjda halter av NO<sub>2</sub> påträffas längs med och på den sida av Valhallavägen som är motsatt det nya planområdet. Detta får till följd att miljökvalitetsnormen för NO<sub>2</sub> överskrids för ett större område jämfört med nollalternativet år 2020. År 2023 och framåt bedöms miljökvalitetsnormen för NO<sub>2</sub> klaras i hela området till följd av förväntade skärpta avgaskrav för den framtida fordonsflottan så som prognosen ser ut idag.

Enligt beräkningar för år 2020 leder utbyggnadsalternativet till något förhöjda halter av PM10 längs med och på den sida av Valhallavägen som är motsatt det nya planområdet (ca 5-10 %), men miljökvalitetsnormen överskrids inte till följd av nybyggnationen. Miljökvalitetsnormen för PM10 bedöms klaras även år 2030 (förutom på delar av vägbanan), men höga halter påträffas på motsatt sida (relativt den nya bebyggelsen) av Valhallavägen närmast Roslagstull i utbyggnadsalternativet.

Stadsbyggnadskontoret har efter programsamrådet haft en dialog med länsstyrelsen kring luftfrågan. Enligt länsstyrelsen ger lagstiftningen inget undantag för ett tillfällig överskridande av miljökvalitetsnormen för NO<sub>2</sub> (fram till 2023). Detta innebär att luftkvaliteten enligt undersökningen blir bättre tidigast 2023 och därmed kan ingen bebyggelse uppföras innan 2023.

Stadsbyggnadskontoret tillsammans med trafikkontoret, miljöförvaltningen och exploateringskontoret har under programarbetet undersökt olika tänkbara åtgärder för att minska NO<sub>2</sub> halter längs Valhallavägen vilka redovisas nedan.

*Trafikreducerande åtgärder:* Trafikprognosen för år 2020 visar att Valhallavägen kommer att vara en viktig innerstadsgata även i framtiden. Alla befintliga fem körfält behövs för att klara av den prognosticerade biltrafiken utan att störa framkomligheten för buss. Inom programarbetet planerades ett körfält i vardera riktningen reserveras helt för buss. Av resterande tre körfält riktas två mot Roslagstull och det tredje in mot staden. Detta för att få tillräckliga kömagasin mot Roslagstull och kunna få ut fordon från innerstaden

så att det inte blir stående köer som låser korsningen med Odengatan och Lidingövägen.

Att till exempel ta bort ett körfält på Valhallavägen (då återstår två körfält för rörlig biltrafik, ett in och ett ut) skulle ha en mycket liten påverkan på den totala fordonsmängden. Ytterligare minskning av antal körfält skulle innebära en stor nedsättning av Valhallavägens trafikkapacitet vilken leder till en ökad trafikbelastning på omgivande vägnät med ökad trängsel som följd.

*Minskning av tung trafik:* Ett tiotal busslinjer, bland annat mot Norrtälje och Vaxholm trafikerar Valhallavägen och därför står busstrafiken för cirka hälften av den tunga trafiken längs vägen. Halvering av den tunga trafiken krävs för att klara NO<sub>2</sub>-normer. En eventuell omledning av busslinjer eller omplacering av bussterminalen vid Tekniska högskolan skulle kunna minska NO<sub>2</sub>-halter till den nivå som miljö kvalitetsnormer klaras år 2020. Dessa åtgärder är dock så stora och kostsamma i förhållande till den tillfälliga perioden (som miljö kvalitetsnormerna för NO<sub>2</sub> överskrider) och ligger dessutom långt fram i tiden att de inte ses som rimliga.

*Dubbdäcksförbud:* Detta eller andra liknande åtgärder såsom dammbindning skulle inte få någon påverkan på nivåerna av NO<sub>2</sub> utan påverkar de PM10-normer som enligt utredningarna redan klaras vid ett genomförande av programförslaget.

*Ettappbyggnad:* Miljö kvalitetsnormer för NO<sub>2</sub> överskrider längs Valhallaväggen inom hela sträckan för programområdet. Den enda delen av bebyggelseförslaget som kan byggas idag utan att medföra ett överskridande av NO<sub>2</sub>-normer är en mindre del norr om Engelska skolan och därför bedömer exploateringskontoret att en etappbyggnad inte är ekonomiskt lönsamt med tanke på de stora investeringarna som ska göras i början av projektet.

*Miljökrav för bussar:* Idag finns det en generell miljözon för det inre trafikområdet (större delen av innerstaden) som förbjuder tunga fordon som inte uppfyller de stipulerade motorkraven från att köra i området. Enligt trafikkontoret finns det idag med rådande lagstiftning inte möjlighet att ändra kraven för miljözonen. Det inre trafikområdet omfattar inte Valhallavägen. Att utöka det inre trafikområdet till att även innefatta Valhallavägen ser kontoret inte som en lämplig lösning då gatan utgör en omledningsväg för Norra Länken. Detta skulle innebära att de många tunga fordon som ska till och från hamnarna och som inte uppfyller miljözonens krav eller är längre än 12 m inte skulle kunna nå sina mål de tillfällen Norra Länken är stängd. Trafikkontoret kan inte ställa direkta krav på bussentreprenörerna annat än genom miljözonen. Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting reglerar kraven på fordon när de upphandlar busstrafiken.



*Hastighetsminskning:* Inom arbetet med stadens hastighetsplaner som tas fram av trafikkontoret har Valhallavägen i tidiga utredningar fått en föreslagen hastighet om 40 km/h. Om förslaget efter granskning beslutas att stå fast i hastighetsplanen för Östermalm kan en ny hastighetsgräns bli aktuell inom ett femårsperspektiv. Att sänka hastigheten ytterligare skulle enligt trafikkontoret leda till att gatans funktion som huvudgata påverkas och att framkomligheten för de många bussar som trafikerar sträckan skulle försämrats. Hastighetsminskningen i sig påverkar inte heller halterna av NO<sub>2</sub> i den utsträckning som skulle behövas.

*Titandioxid plattor som luftrenare:* Titandioxid är ett material som kan användas i markstenplattor och har den egenskapen att den med hjälp av solljus och luftens syre eller vatten kan omvandla kväveoxider (NO<sub>x</sub>) till nitrat (NO<sub>3</sub> - ), utan att titandioxiden själv förändras eller förbrukas. Miljöförvaltningens anser att tekniken fortfarande är på forsknings- och försöksnivå och att studier i verklig miljö saknas samt att negativa miljöeffekter inte är tillräckligt kartlagda för att kunna bedöma potentiella effekter i Stockholm.

Sammantaget bedömer kontoret att merparten av ovan nämnda åtgärder inte kan genomföras på kort sikt och därigenom inte hinna få några större effekter på luftkvaliteten före 2020 eller 2023.

#### Miljökvalitetsnormer för vatten

Behovet av ytterligare redovisning och hantering av frågan för miljökvalitetsnormer för vatten avses tas om hand i det framtida planarbetet.

#### Risk

När Valhallavägens status gällande farligt gods har klargjorts kommer riskanalyser att fördjupas och val av åtgärder motiveras i framtida detaljplanearbete.

#### Bebyggelsestruktur, parktillgång och gestaltning

Kontoret anser att programförslaget utgör en god grund för fortsatt planläggning. Den från stenstadens uttryck avvikande blandning av höjd inom kvarteren ser kontoret som en förutsättning för förslagets täta stadsväv. Variationen i höjd ger möjlighet att arbeta med en hög exploatering blandat med lägre byggnader för att ge goda ljusförhållanden på torg och i parker. Utformningen av bostadsgårdar, gator, höjder och volymer kommer att studeras närmare under detaljplaneprocessen.

Kontoret bedömer att de fördelar den nya bebyggelsestrukturen ger i form av goda offentliga stadsrum och nya tydligare tvärkopplingar väger tyngre än mer sparad grönska och större gårdar.

I skapandet av den nya strukturen har staden haft som målsättning att dels spara träd och befintlig terräng där det är möjligt men även att skapa en bebyggelsestruktur som ger nya kvaliteter till staden som håller över tid.

### **Skola och idrottshall**

Storleken på skolgård har stor betydelse för barns utveckling och välmående. Stadsbyggnadskontoret förordar ett alternativ där skolgården för grundskola studeras vidare i relation till övrig bebyggelse samt de friytor som föreslås inom programområdet. Synergieffekter i placeringen av idrottshallarna och skolgård bör fortsatt prioriteras och utvecklas i detaljplaneförslagen för att skapa en effektiv markanvändning.

### **Gata, trafik och parkering**

Trafikfrågor och gestaltningen av gaturummet kommer att bearbetas och belysas närmare under detaljplanearbetet. Gatusektionerna kommer att studeras, särskilt sektionen framför kvarteret Nyponet och Valhallavägens gestaltning mot bakgrund av de önskemål och synpunkter som inkommit. Stadsbyggnadskontoret bedömer att trafikfrågorna är välstuderade för ett programskede. Huruvida befintliga markparkeringar ska ersättas med garage kommer att behöva utredas vidare.

### **Tillgänglighet**

I förslaget har staden arbetat aktivt för att skapa så tillgänglighetsanpassade lutningar som möjligt inom området som innehåller stora höjdskillnader. Stadsbyggnadskontoret ser inga möjligheter att förbättra lutningarna utan att förvärpa situationen på andra platser inom planområdet. De nya och förändrade allmänna gatorna inom förslaget är anpassade efter tillgänglighetsriktlinjerna så långt det är möjligt utifrån de topografiska förutsättningarna.

### **Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande**

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen av programsamrådet.

Kontoret konstaterar att flera remissinstanser ser positivt på en utveckling av området med bebyggelse enligt förslaget men framför synpunkter på bland annat tätheten samt efterfrågar större hänsyn till områdets förkastningsbrant och större parkytor. Den tydliga gatustrukturen och indelningen i små fastigheter ses som positivt.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande är att programmet utgör ett bra underlag för fortsatt planering av området. Dock är luftfrågan ett stort hinder för en omedelbar uppstart av detaljplanearbete efter godkännande av programmet. Vid uppstarten av programarbetet fanns kännedom om svårigheter med situationen kring luftkvaliteten. Kontoret och staden i övrigt såg dock en

möjlighet att jobba vidare med denna fråga under programarbetet, bland annat genom en etappvis utbyggnad av programområdet. Efter samrådet fördjupades studierna kring frågan i och med mer kunskap kring trafikmängder och faktiska data utifrån nya mätstationer på Valhalavägen. Det som initialt sågs som möjligt att lösa framkom i detta senare skede mycket svårt att hantera utan att medverka till ett överskridande av luftkvalitetsnormen avseende NO<sub>2</sub>, något som enligt lag inte är möjligt.

Kontoret bedömer utifrån detta, att med nuvarande förutsättningar och dagens kunskap och teknik, finns det stora svårigheter att hantera luftkvalitetsproblematiken inom programområdet utan att behöva vidta stora långsiktiga och kostsamma åtgärder utanför programmets ram. Dessutom finns trots omfattande undersökningar fortfarande osäkerheter kring när området klarar luftkvalitetsnormer och detta är en viktig riskfaktor som kan försena eller hindra planeringsarbetet om detaljplanearbetet startas idag.

Sammanfattningsvis bedömer kontoret att i dagsläget är det svårt att genomföra rimliga åtgärder på kort sikt och därigenom hinna få några större effekter på luftkvaliteten före 2020. Därför föreslår kontoret att vänta med planläggning och genomförande av programförslaget tills förutsättningarna för att klara miljökvalitetsnormen för NO<sub>2</sub> inom programområdet finns. Detta kan enligt utredningarna komma att ske tidigast 2023 förutsatt att framtida fordon enligt prognoserna har mindre utsläpp av kvävedioxid.

I övrigt bedömer stadsbyggnadskontoret att programmet i sin helhet utgör ett bra underlag för kommande detaljplaner på lite längre sikt när luftkvaliteten enligt prognoserna förbättras. Programmets strukturplan och indelningen i små fastigheter innebär en möjlighet att komplettera innerstaden med en ny årsring och ge platsen en urban karaktär. Programmets bebyggelseförslag och stadsbyggnadsprinciper innebär urbana kvaliteter så som bottenvåningar med lokaler, intressanta stadsrum, god orienterbarhet och hög befolkningstäthet som ger underlag till ett befolkat stadsrum med liv och rörelse.

Förutom luftfrågan finns det behov av att utreda ett flertal sakområden under eventuella kommande detaljplanearbeten. Kontorets bedömning är att sakfrågorna är tillräckligt väl belysta för ett programskede men kräver fördjupningar och eventuella kompletteringar i efterföljande detaljplaneskede. Stadsbyggnadskontoret bedömer att vidare avvägningar mellan olika intressen kan göras inom ramen för eventuella kommande detaljplaneprocesser.



Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen av programsamrådet och beslutar att tills vidare avvakta med start av detaljplanearbete i enlighet med kontorets utlåtande.

SLUT