

Handläggare
Mats Christenson
Telefon: 0850812201**Till**
Södermalms stadsdelsnämnd
22 april 2021

Remiss gällande förslag till detaljplan för Norrholm 4:41 m.fl. i stadsdelarna Norrholm och Riddarholmen, S-Dp 2017-19116

Svar på remiss från stadsbyggnadskontoret

Förslag till beslut

1. Stadsdelsnämnden överlämnar stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Beslutet justeras omedelbart.

Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret har översänt för yttrande ett förslag till detaljplan med syftet att möjliggöra en breddning av Norra järnvägsbron över Tegelbacken och Klara Mälarstrand. Syftet med detaljplanen är dessutom att säkerställa att den breddade brokonstruktionen och dess angränsade ytor anpassas till sin omgivning på bästa möjliga sätt, bland annat med avseende på buller, sikt, ljus och framkomlighet.

Den tillfälliga järnvägsbron som anlades 2006, och som i planförslaget föreslås bli permanent, påverkar enligt stadsdelsförvaltningen tillsammans med de andra broarna i området stadsmiljön i stadens kärna påtagligt. Förvaltningen har dock stor förståelse för att den tillkommande järnvägsbron behövs för att upprätthålla den ökande järnvägstrafiken.

Förvaltningen ser därutöver positivt på planförslaget som innebär att trafikytorna under broarna görs tryggare och mer estetiskt tilltalande i jämförelse med dagens situation. Det är också positivt att förslaget innebär att bullernivåerna från trafiken i området minskar samt att åtgärder för att öka luftomsättningen under broarna genomförs. Förslaget att omhänderta dagvattnet i området på ett bättre sätt än idag är också positivt enligt förvaltningen.

Bakgrund

Stadsbyggnadskontoret har upprättat ett detaljplaneförslag som bland annat innebär att den ursprungligen tillfälliga breddningen av

Norra järnvägsbron över Tegelbacken och Klara Mälarstrand blir permanent.

Förslaget har sänts på remiss till bland annat Södermalms stadsdelsnämnd för yttrande senaste den 13 april 2021. Förvaltningen har erhållit förlängd svarstid av stadsbyggnadskontoret, så att ärendet kan behandlas på stadsdelsnämndens möte den 22 april 2021. Nämndens beslut måste därför justeras omedelbart.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av stadsmiljöavdelningen inom Södermalms stadsdelsförvaltning. Ärendet har behandlats av förvaltningsgruppen och pensionärsrådet den 12 april 2021 och i rådet för funktionshindersfrågor den 13 april 2021.

Ärendet

Planförslaget består av en planbeskrivning samt av en plankarta med bestämmelser. Planbeskrivning och plankarta bifogas som bilaga 1 och 2.

Handlingarna i ärendet kan nås via följande länk till stadens hemsida:

<https://etjanst.stockholm.se/byggochplantjansten/pagaende-planarbete/planarende/2017-19116>.

Planens syfte och huvuddrag

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en breddning av Norra järnvägsbron över Tegelbacken och Klara Mälarstrand. Breddningen som utfördes 2006 var ursprungligen tillfällig men görs genom denna detaljplan permanent. Syftet med detaljplanen är dessutom att säkerställa att den breddade brokonstruktionen och dess angränsade ytor anpassas till sin omgivning på bästa möjliga sätt, bland annat med avseende på buller, sikt, ljus och framkomlighet.

Bakgrund

För att klara av kapaciteten på järnvägen i väntan på utbyggnaden av Citybanan, ansökte Trafikverket (då Banverket) år 2004 om bygglov för att temporärt bredda spårområdet på en sträcka om cirka 300 meter vid Tegelbacken. Breddningen anlades år 2006 och möjliggjorde då en ökning av kapaciteten från 24 till 28 tåg per timme och riktning. Avsikten var att då Citybanans pendeltågstunnel tagits i drift skulle den provisoriska breddningen av bron rivas och platsen återställas.

När Citybanan väl togs i bruk stod det klart för Trafikverket att den ökade kapaciteten ätits upp av det ökade resandet. För att klara att upprätthålla den ökande trafiken skulle därför breddningen även fortsättningsvis behöva finnas kvar. Det tidsbegränsade bygglovets löpte ut 2019 och kan inte förlängas ytterligare. För att behålla breddningen krävs därmed en ny detaljplan.

I planuppdraget poängteras att planarbetet bör ta sin utgångspunkt i stadens ambition att omvandla stadsmiljön kring Tegelbacken till ett attraktivt stadsrum. Planförslaget omfattar därmed också förslag till gestaltning och tekniska åtgärder som gör stråket och miljön under bron tillfredställande.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

I översiktsplanen är ytan för det föreslagna planområdet beläget inom ”stadsutvecklingsområde – komplettering (stora stadsutvecklingsmöjligheter)”.

Program

I Program för City som godkändes av stadsbyggnadsnämnden i februari 2018 ingår Tegelbacken i Västra city, ett delområde som beskrivs ha cityområdets största utvecklingspotential.

I studien Södra Klara, som antogs av Trafiknämnden och exploateringsnämnden 2015, utreds planeringsförutsättningar i området kring Tegelbacken, med målet att utveckla områdets offentliga platser till attraktiva stadsrum, särskilt vid vattnet. Ytan under bron beskrivs som en mörk offentlig yta som upplevs otrygg dygnets alla timmar, delvis på grund av den låga takhöjden. Kontakten med vattnet anses dålig och platsen beskrivs som mycket bullerstörd.

Detaljplan

För planområdet norr om vattenlinjen gäller stadsplan 5200 från 1960. Den yta som breddningen av järnvägsbron omfattar, det vill säga det aktuella planområdet, har markanvändning gatumark/gatuplantering. För den södra delen omfattas den befintliga bron av stadsplan 4500 från 1956 med användning vattenområde som får överbyggas med bro för allmän spårtrafik. Ytan som påverkas av breddningen och därmed ingår i aktuellt planområde utgörs dock av vattenområde W i stadsplan 2631 från 1941.

Riksintressen

Planområdet berörs av riksintressen enligt Miljöbalken. Västra och södra stambanan, som båda passerar järnvägsbron, utgör

riksintresse för kommunikationer. Stockholms ström och Riddarfjärden utgör riksintresse för hamn och farled, medan Stockholms innerstad med Djurgården utgör riksintresse för kulturmiljövården.

Förutsättningar

På grund av att den breddning av bron som detaljplanen syftar till att möjliggöra redan är utförd, beskrivs i planbeskrivningen större delar av själva förslaget, under rubriken ”Förutsättningar”. Planerade kompletteringar, bearbetningar, tänkt reglering med mera beskrivs däremot under rubriken ”Planförslag”.

Mark och vegetation

Bortsett från planteringar direkt intill järnvägen, direkt norr om körbanorna, saknas vegetation inom planområdet.

Rekreation och friluftsliv

Gång- och cykelstråk både under och utmed järnvägsbron utgör en viktig del av rörelsestråken runt Riddarfjärden, mot Kungsholmen och Norr Mälärstrand i väster och Riddarholmen - Södermalm i söder. Direkt väster om järnvägsbron ligger Klara Mälärstrand med både caféverksamhet, turistinformation, samt hamn/angöring för turistbåtar, pendlarbåtar och Mälarens skärgårdsbåtar.

Dagvatten

I planbeskrivningen framgår att inget dagvatten från järnvägsbron eller övriga Getingmidjan renas. Allt dagvatten från sträckan leds direkt ut i recipienten. Brokonstruktionen har ingen uppsamlingsförmåga för dagvattnet, utan når brunnarna i körbanan genom att det faller ner på underliggande ytor.

Halter och mängder av studerade föroreningsämnen har jämförts före och efter breddningen. Undersökningen visar att förändringen i föroreningsbilden i området inte är så stor.

Befintlig bebyggelse

Planområdet omfattar inga byggnader.

Broar

Broarna vid Tegelbacken, över Klarastrandsleden och Klara Mälärstrand, omfattade fram till 2006, en vägbro i betong som rymmer sex vägfiler, en järnvägsbro på betongfundament samt en gång- och cykelbro (GC-bro).

Breddningen av järnvägsbron som utfördes 2006, är en fritt uppställd stålbro på egna brostöd med tre tillkommande järnvägsspår (spår 17, 18 och 19). Breddningen är placerad väster om de befintliga broarna i riktning mot Stadshuset.

Innan breddningen 2006 fortsatte GC-bron över Klara Mälarstrand och Klarastrandsleden och anslöt till marknivå vid båda sidor om leden med trappor, på norra sidan även med en ramp. I samband med breddningen revs bron och ersattes av en ny lägre gång- och cykelbro med ett landfäste direkt mot och i nivå med kajen på Klara Mälarstrand. Kopplingen över Klarastrandsleden ersattes inte i detta läge.

Breddökningen är som mest cirka 14 meter över bilvägen vid Klarastrandsleden för att därifrån smalna av mot både norr och söder. Den broyta som har tillkommit över vattnet är cirka 450 kvadratmeter.

Gång- och cykelyta

Den nya GC-bron ansluter direkt mot kajkanten vid Klara Mälarstrand. I samband med breddningen justerades även utformningen av ytorna under den tillkommande järnvägsbron. En ny trappa samt brostöd till den breddade järnvägsbron tillkom.

I samband med breddningen gjöts ett extra brostöd in i den befintliga norra väggen vid Klara Mälarstrand vilket ledde till en avsmalning av gångytan. För att kompensera för den minskade gångytan norr om Klarastrandsleden breddades denna något mot söder.

Landskapsbild/stadsbild

Det aktuella planområdet befinner sig i mötet mellan Kungsholmen i väster som domineras av stadshuset som landmärke, det storskaliga och intensiva City i öster, i norr Centralstationen som matar trafik in och ut ur huvudstaden och i söder Riddarfjärdens öppna vattenspegel med siktlinjer mot Riddarholmen och Södermalm.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

Norra järnvägsbron är inte inventerad och klassificerad av Stockholms stadsmuseum. Sträckan ligger däremot inom riksintresse för kulturmiljövård ”Stockholms innerstad med Djurgården”.

Gator och trafik

Järnvägsbron korsar Klarastrandsleden där den kopplar samman Tegelbacken med Klarastrandsleden med två körfält för motortrafik i västgående riktning och tre i östgående.

Planområdet omfattar gång- och cykelbanor i öst- och västlig riktning under järnvägsbron utmed Klara Mälarstrand och på ledens norra sida, liksom delar av gång- och cykelbron utmed järnvägsbron i riktning mot söder.

Störningar och risker

Resultaten utifrån beräkningar av luftutsläpp kring Centralbron år 2014 tyder på att risk föreligger att miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och PM10 överskrids i den mer slutna miljön under bron eftersom omblandningen av luft sannolikt är sämre där än ovan bron.

Ljudmiljön under broarna beskrivs i planbeskrivningen som mycket dynamisk då ljudet både kommer från vägtrafiken på den hårt trafikerade Tegelbacken och från den täta tågtrafiken. Allt ljudet reflekteras på de hårda ytorna som utgörs av bro, pelare och väggar, bidrar till ökade nivåer. Undersidan av stålbron är dock klädd med ljudabsorbenter vilka bidrar till att sänka nivåerna något. Enligt planbeskrivningen beräknas bil- och tågtrafiken bidra lika mycket till ljudnivån i området, även om ljuden har olika karaktär.

Planförslag

Utöver den faktiska breddningen av bron ska planförslaget tydligt utgå ifrån stadens ambition att förändringar i den bebyggda miljön i cityområdet ska bidra till bättre och mer högkvalitativa offentliga rum, samt mer specifikt att omvandla stadsmiljön kring Tegelbacken till ett attraktivt stadsrum. Planförslaget ska även med utgångspunkt i breddningens konsekvenser för platsen, presentera förslag till tekniska åtgärder, bearbetning och gestaltning, som gör miljön och funktionerna under och intill bron tillfredställande.

Bearbetning av gång- och cykelyta

För att uppnå planens syfte krävs åtgärder för att minska de negativa konsekvenserna och förbättra platsen:

1. Cykelbana - I nuläget leds cykeltrafiken från Riddarholmen över gångbanan och vidare via en lång ramp, innan den ansluter det öst-västliga cykelstråket. Föreslagen bearbetning innebär att cykeltrafiken söderifrån istället leds direkt västerut längs kajen.

2. Ramp - Cykeltrafikens nya dragning innebär att cykelrampen kan tas bort helt. På så sätt blir gångstråket rymligare och både sikt och ljusinsläpp under bron förbättras avsevärt.
3. Trappa - Avlägsnandet av rampen gör det i sin tur möjligt att flytta hela trappkonstruktionen drygt 2 meter västerut. Den befintliga trappan ligger till stor del inkilad under järnvägsbron. Trappan bedöms vara problematisk eftersom den skymmer sikt och ljusinsläpp, motverkar omblandning av luft och bidrar till att skapa en trång, instängd och otrygg ”under bro-miljö”. Genom att flytta ut trappan förbättras platsen märkbart på alla dessa punkter. Trappan utformas så att den blir tillgänglig både åt öster och mot norr.
4. Stödmur - Bearbetningen innebär att stödmuren kortas av i riktning mot bron för att ge plats för den nya trappan. Också detta leder till en luftigare miljö med bättre sikt och ljusförhållanden.

Gestaltning

Järnvägsbrons undertak ska kläs in med ljudabsorberande kassetter/tätskikt vars syfte är att både verka bullerdämpande, ge ett mer enhetligt uttryck, ett bättre gestaltat möte mellan stålbron och betongbron och därmed bidra till att skapa ett mer sammanhållet rum. Vidare ska markbeläggning, val av material på trappa och räcken, liksom belysning och möjlig konstnärlig utsmyckning, väljas med stor omsorg för att göra platsen både välkomnande, trygg och trafikmässigt säker.

Dagvatten

Avvattningen av brodäcket utförs med hängrännor som monteras i öppningarna mellan huvudbalkarna. Hängrännorna ansluts via vertikala rör till längsgående rör som i sin tur avvattnas via brostöden till brunnar i vägbanan.

Konsekvenser

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i miljöbalken.

Luft

En sammanfattande bedömning indikerar att det föreligger en stor risk att miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar som PM10 överskrids vid Tegelbacken. Breddningen bedöms

därför inte förbättra möjligheten till att uppfylla miljö kvalitetsnormerna. Hur stor effekten av den redan uppförda bron är på luftkvaliteten går dock inte att kvantifiera.

Föreslagen bearbetning av gång- och cykelytorna innebär att trappan mot väster flyttar ut, att stödmur kortas av och ramp tas bort helt. Sammanvägt innebär det att miljön under bron blir mindre sluten, vilket förväntas ge bättre ventilerings av luften på platsen.

Buller

Det föreslagna heltäckande bullerskyddet under stålbron och över skarven mot betongbron bedöms ha följande fördelar på ljudmiljön under bron:

- Minskat stomljud från stålbron.
- Gynna trafikbullersituationen.
- Minska de luftburna ljudnivåerna från tågpassager.

Barnkonsekvenser

Planförslaget innebär inga försämringar ur barns perspektiv jämfört med idag.

Tidplan

Samråd: 2 mars – 12 april 2021
Granskning: 4:e kvartalet 2021
Antagande: 1: a kvartalet 2022

Synpunkter och förslag

Den tillfälliga järnvägsbron som anlades 2006, och som i planförslaget föreslås bli permanent, påverkar enligt stadsdelsförvaltningen tillsammans med de andra broarna i området stadsmiljön i stadens kärna påtagligt. Förvaltningen har dock stor förståelse för att den tillkommande järnvägsbron behövs för att upprätthålla den ökande järnvägstrafiken.

Förvaltningen ser därutöver positivt på planförslaget som innebär att trafikytorna under broarna görs tryggare och mer estetiskt tilltalande i jämförelse med dagens situation. Det är också positivt att förslaget innebär att bullernivåerna från trafiken i området minskar samt att åtgärder för att öka luftomsättningen under broarna genomförs. Förslaget att omhänderta dagvattnet i området på ett bättre sätt än idag är också positivt enligt förvaltningen.

Förvaltningen föreslår att stadsdelsnämnden överlämnar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Ann-Christine Jenvén
Stadsdelsdirektör

Andreas Evestedt
Avdelningschef

Bilagor

1. Planbeskrivning, detaljplan för del av fastigheten Norrmalm 4:41 m.fl. i stadsdelarna Norrmalm och Riddarholmen (bekräftande av breddad järnvägsbro), S-Dp 2017-19116
2. Plankarta med bestämmelser.

Södermalms stadsdelsförvaltning
Avdelningen för stadsmiljö

Medborgarplatsen 25
Box 4270
102 66 Stockholm
Växel 08-508-12-000
Fax
soder@stockholm.se
stockholm.se

Attesterat av

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

Namn	Datum
Ann-Christine Jenvén, Stadsdelsdirektör	2021-04-01
Andreas Evestedt, Avdelningschef	2021-03-31