



Lisa Enarsson
Planhandläggare
Telefon 08-508 28 982, 076-122 89 82
lisa.enarsson@miljo.stockholm.se

Till
Miljö och hälsoskyddsnämnden

**PROGRAM FÖR KV FREDRIKSDAL MM I STADSDELEN
SÖDRA HAMMARBYHAMNEN, DEL AV HAMMARBY
SJÖSTAD
REMISS FRÅN STADSBYGGNADSKONTORET S-DP 2007-36164-54**

Förslag till beslut

- 1 Tillstyrka programförslaget gällande att möjliggöra uppförande av bussdepå och kontor.
- 2 Tillstyrka programförslaget gällande att möjliggöra uppförande av bostäder under förutsättning att ytterligare åtgärder utreds och vidtas så att exponeringen för buller och luftföroreningar från verksamheter och trafiken reduceras till en acceptabel nivå för de framtida boende.

Gunnar Söderholm

Gustaf Landahl

Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret har inlett programarbete för rubricerat område. Avsikten är att möjliggöra omvandling av området från industrianvändning till bostäder, kontor samt bussdepå. I angränsning till området ligger Hammarbyverket, en stamstation för elkraft, en betongindustri och Jehanders AB som levererar ballast samt allmänt hamnområde på kajen utanför området.

De planerade bostäderna utsätts för höga bullernivåer och dålig luftkvalité från verksamheterna och trafiken från Skanstullsbron, Johanneshovsbron, Skansbron, Hammarby Allé och tvärbanan. Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens

genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt PBL 5 kap 18 § eller MB 6 kap 11 §.

Miljöförvaltningen anser att en placering av bussdepån i området är bra men att det krävs åtskilliga skyddsåtgärder för att de planerade bostäderna i kvarteret ska bli en god boende miljö.

Bakgrund

Stadsbyggnadskontoret har inlett programarbete för rubricerat område. Avsikten är att möjliggöra omvandling av området från industrianvändning till bostäder, kontor samt bussdepå. Ärendet har den 8 februari överlämnats för yttrande senast den 31 mars. Miljöförvaltningen har fått förlängd remisstid till den 20 april.

Enligt förslaget ska området innehålla 400-500 lägenheter, 25 000 m² lokalyta samt en bussdepå med tankningsplats, två verkstäder, tvätthall och uppställningshall för 140 bussar. Inom området finns idag stora lager- och industribyggnader och kontor. I angränsning till området ligger Hammarbyverket (fjärrvärme), en stamstation för elkraft samt en betongindustri och Jehanders AB som levererar ballast. Kajen utanför området är idag allmänt hamnområde.

Området har ett mycket bra kollektivtrafikläge med tvärbana och buss 74 som ansluter till tunnelbana och bussar vid Gullmarsplan och Skanstull.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt PBL 5 kap 18 § eller MB 6 kap 11 § vilket innebär att en miljöbedömning behöver göras. Den bedömningen beror på att lokaliseringen av en bussdepå delvis samlokaliserad med bostäder, närheten till värmeverket med de risker det kan innebära samt den problematiska buller och luftsituationen i området, kan antas ha en betydande miljöpåverkan. Konsekvenserna kommer att redovisas i en miljökonsekvensbeskrivning enligt PBL och MB.

RISKANALYS

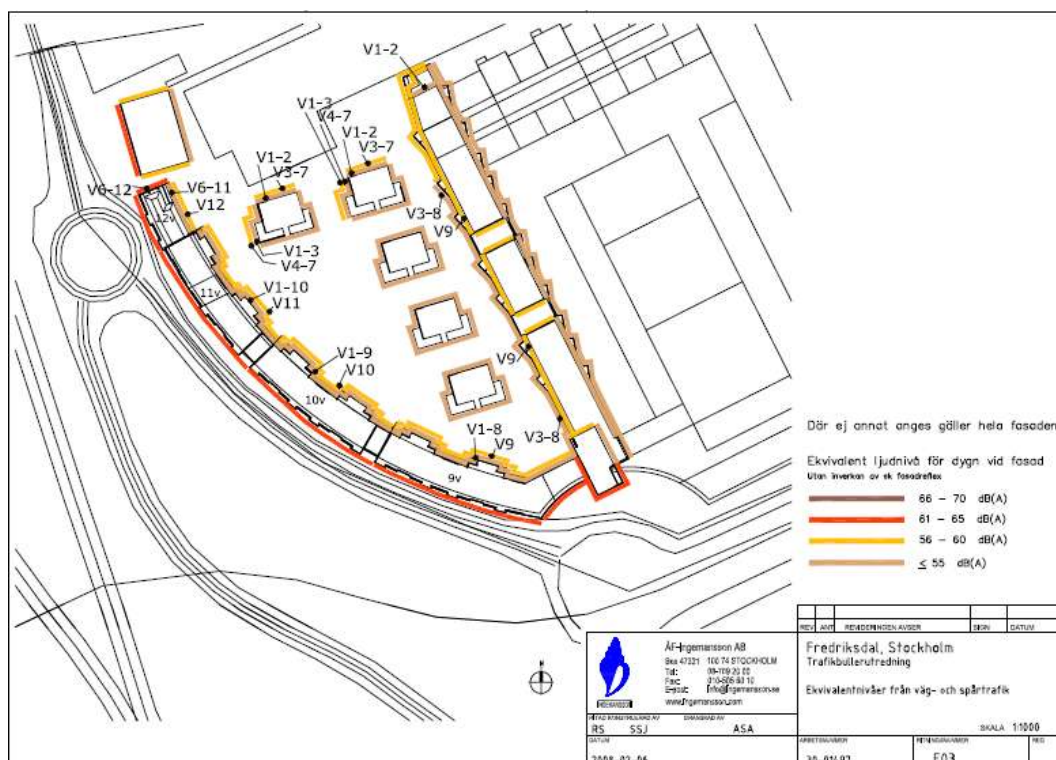
I programhandlingarna finns en grov riskanalys som identifierar riskobjekten och vilka risker som bör utredas vidare. Riskobjekten är följande:

Fredriksdal (bussdepån)	Mårtensdal	Hammarbyverket
Tankningsplats	Blandstation och fordonsgasanläggning	Ammoniak
Biogasbussar som tankas	Gasledning	Eldningsolja
<i>Uppställningshall</i>	Betongindustri	<i>Lagring av biopellets</i>
<i>Verkstäder</i>		<i>Transport av farligt gods</i>
		<i>Kolmonoxid (gasmolnsexplosion)</i>

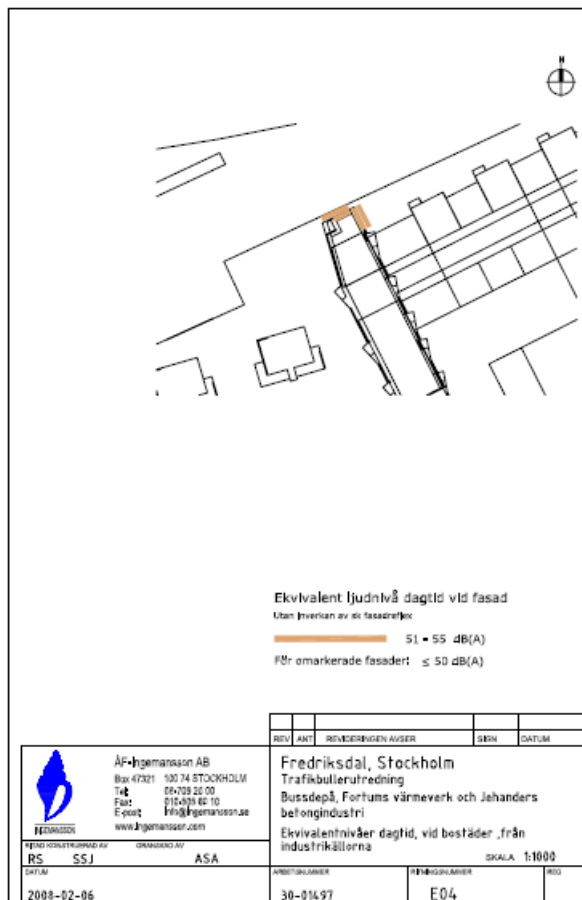
Risken analysen fokuserar på vilka verksamheter som skulle kunna utgöra en risk för brand och emissioner för tredje man p.g.a. den tilltänkta bussdepån. De kursiverade objekten bör enligt analysen utredas vidare. Ytterligare en analys ur värmeverkets perspektiv håller på att tas fram av Fortum Värme. Stockholm Gas som ägs av Fortum Värme har lämnat in en tillståndsansökan för att driva en Gasblandningsstation för stadsgas och en fordonsgasanläggning. Inför tillståndsansökan har en grovriskanalys genomförts. De risker som analyseras i riskanalyserna utvärderas av brandmyndigheten. Frågan om tillstånd för transporter av farligt gods på Hammarby allé och om tillräckliga skyddsåtgärder planeras för att göra avsteg från rekommendationerna, behandlas av Länsstyrelsen.

BULLER

Enligt den översiktliga miljökonsekvensbeskrivningen för programområdet klaras inte riktvärdena för industribuller dagtid på den del av huset som ligger närmast kajen p.g.a. buller som uppkommer vid lossning av gods från fartyg. Riktvärdena för trafikbuller klaras inte heller för de översta våningarna. Om däremot ytterligare skyddsåtgärder genomförs klaras både riktvärdena för industribuller samt avstegsfall B för trafikbuller. Riktvärdena för industribuller när det gäller bostäder innebär en ekvivalent ljudnivå på 50 dBA dag, 45 dBA kväll och 40 dBA natt och den maximala ljudnivån får högst uppgå till 55 dBA. För trafikbuller innebär avstegsfall B att minst hälften av boningsrummen ska ha tillgång till en ”tyst” sida om högst 55 dBA.



Den ekvivalenta ljudnivån från väg och spårtrafik blir enligt programförslaget 61-65 dBA vid den västra bostadslängans fasad och mindre än 55 dBA på fasaderna mot innergården, förutom för de översta våningarna som beräknas få mellan 56 och 60 dBA. Med skyddsåtgärder minskar ljudnivån även för de översta våningarna till mindre än 55 dBA.



Ekvivalentnivåerna från industrikällorna dagtid är mellan 51 och 55 dBA vid bostäderna på kajen. Med åtgärder beräknas nivån bli lägre än 50 dBA dagtid.

Verksamheter

Bussdepån planeras bli uppställningsplats för cirka 140 bussar. De flesta bussarna åker från depån mellan 4.30-8.00 och kommer tillbaka mellan 20.00 och 23.00. När bussarna kommer på kvällen städas, tvättas och tankas de. Tankning och tvättning sker utomhus under skärmtak. Varje dag beräknas 320 transporter med busstrafik genereras. In och utfart sker via Hammarby Allé mellan rondellen utanför depån och rondellen vid Skansbron. Många av dessa kommer att passera den västra bostadslängan på kvällar och tidiga morgnar. Enligt uppgift från Ingemansson är det 85 bussar som kör ut och 40 bussar som kör in mellan kl. 22.00 och 07.00.

Jehanders AB levererar ballast (grus och sand) företrädesvis med fartyg normalt 1 gång per dygn och lossningstiden är 3-4 timmar. Vid hög beläggning sker det 2 gånger per dygn och då kan det även ske mellan kl. 22-07 enligt uppgift från Jehanders. Från fartygen går ett transportband med materialet till andra sidan Hammarby Allé där det mesta säljs till Betong AB för tillverkning av betong. En del sand och grus säljs och

transporteras vidare med lastbil. Betongen transporteras vidare till byggarbetsplatser med betongbilar med blandare. Enligt Ingemanssons bullerutredning är bullernivåerna under gällande riktvärden även nattetid. Bullerutredningen utgår från 130 transporter/dygn från Jehanders verksamheter. Jehanders uppger till Miljöförvaltningen att de har cirka 300 transporter/dygn, varav cirka 40 före klockan 07. Alla transporter med lastbilar och betongbilar passerar den västra bostadslängan. En ökning av transporter nattetid väntas p.g.a. framtida infrastrukturarbeten med bl.a. förbifart Stockholm. Jehanders räknar med fyra fordonsrörelser per timme fyra nätter i veckan.

Hammarbyverkets verksamheter alstrar mindre buller än 40 dBA ekvivalent ljudnivå enligt Ingemanssons bullerutredning, och alla transporter med lastbil och fartyg sker på dag- och kvällstid mellan 7.00 och 22.00.

Stockholms hamn har lämnat in en ansökan där kajen nedanför det planerade bostadsområdet ska användas för att bedriva verksamhet som allmän hamn. Ansökan omfattar tillstånd för lastning och lossning av fartyg som kan vara upp till 130 m långt och 17 meter brett. En förutsättning för programarbetet är att både Jehanders och Fortums fartyg flyttar längre österut och att ingen allmän hamnverksamhet bedrivs på kajen nedanför de planerade bostäderna.

Trafik

De planerade bostäderna utsätts för buller från Skanstullsbron, Johanneshovsbron, Skansbron, Hammarby Allé och tvärbanan, vilket enligt beräkningarna ger maximalnivå på 85 dBA för de värst utsatta lägenheterna. Den västra bostadslängan har en ekvivalent ljudnivå på 65 dBA. Längan fungerar som en bullerskärm till innergården, men ljudnivån blir ändå mellan 56 och 60 dBA för de översta våningarna. Om planförslaget genomförs kommer den tunga trafiken på Hammarby Allé att öka med 320 busstransporter och all tungtrafik från de närliggande industrierna. En del av den tunga trafiken går idag via Textilgatan, men flyttas p.g.a. att Hammarby Sjöstad ska bli en miljözon.

LUFTKVALITÉ

På grund av trafiken på Skanstullsbron, Johanneshovsbron, Skansbron och Hammarby Allé beräknas vägsträckan längs den västra bostadslängan få höga partikelhalter. Miljökvalitetsnormerna överskrids vid Skansbrons cirkulationsplats på 7 meters höjd om bostädernas placering sker enligt förslaget. Detta kan enligt SLB analys undvikas om bostäderna flyttas fem meter från Hammarby Allé eftersom det blir en bättre utvädring.

De angränsande verksamheterna kan påverka luftkvaliteten exempelvis i hanteringen med ammoniak eller biogas från Hammarbyverket eller Bussdepån. Fartygen som anlöper kajen påverkar luftkvaliteten genom emissioner av kväveoxider, kolväten, koloxid, partiklar och svaveloxid. När fartygen ligger vid kaj har de en dieseldriven hjälpmotor för elförsörjningen.

Förvaltningens synpunkter

Miljöförvaltningen anser att en placering av bussdepån i området är bra. Verksamheternas samlokalisering med bostäder är möjlig. Det krävs däremot åtskilliga skyddsåtgärder för att de planerade bostäderna på denna utsatta del av Hammarby Sjöstad ska bli en god boende miljö. Med tanke på ambitionerna om att Hammarby Sjöstad ska bli ”dubbelt så bra” som vanliga bostäder bör skyddsåtgärderna för exempelvis buller säkerställa att ljudnivåerna klarar avstegsfall B med marginal. Om en verksamhet skulle etablera sig i kvarteret istället för bostäderna skulle det troligen inte bli samma behov av skyddsåtgärder.

RISKANALYS

De brand- och explosionsrisker som tas upp i riskanalysen utvärderas av Brandmyndigheten och transporter av farligt gods av Länsstyrelsen. Miljöförvaltningen är däremot angelägen om att en utvärdering görs av de störningar som kan uppstå i det vardagliga livet som kommer att påverka om det blir en god boendemiljö ur miljösynpunkt.

Från riskobjekten i området finns risk för bullerstörningar från verksamheterna och de tunga transporter samt luktstörningar och partiklar som påverkar luftkvalitén. Därtill kommer risk för störningar från hamnverksamheten i Hammarbyhamnen samt Skanstullsbron, Johanneshovsbron, Skansbron, Hammarby Allé och tvärbanan. Dessa har utretts i en översiktlig miljökonsekvensbeskrivning som ingår i programhandlingarna.

BULLER

Miljöförvaltningen gör bedömningen att ytterligare skyddsåtgärder måste vidtas eftersom det finns en uppenbar risk för att de framtida boende i området kan bli störda av buller från de verksamheter som bedrivs. Det gäller framförallt de tunga transporter som kommer att passera deras fönster nattetid mellan klockan 22 och 07 samt tankning och tvättning av bussar som sker utomhus.

Transporterna från området blir i uppförsbacke vilket ger extra höga ljudnivåer. Enligt planerna kommer alla tunga transporter från området passera den västra bostadslängan. Miljöförvaltningen har fått uppgifter från Jehanders om att de har cirka 300 transporter per dygn. Dessutom förutspås en ökning p.g.a. kommande infrastruktur arbeten. Beräkningarna i bulleranalysen har räknat med 130 transporter från Jehanders. Det innebär en ökning av transporter med minst 170 st. Miljöförvaltningen anser att analysen ska bygga på förväntad andel tunga fordon. På morgnar i rusningstrafik är det idag en del köbildning i backen trots att dessa minskat med trängselskatten. Under morgontimmarna är förmodligen ljudnivåerna högre än dygnsmedelvärdet.

85 bussar och 40 lastbilar med betong, cement och ballast passerar bostäderna före kl. 07.00. 40 bussar anländer till bussdepån efter kl. 22.00. Det finns risk för att de boende i de planerade bostäderna kommer att störas av denna verksamhet nattetid om inte

tillräckliga skyddsåtgärder genomförs. Det kan annars på sikt innebära att de befintliga och kommande verksamheterna får begränsningar i sina tillstånd. Både Jehanders och bussdepån är beroende av att kunna köra före kl. 07. Jehanders transporter nattetid förväntas dessutom öka till fyra transporter per timme nattetid.

De höga ljudnivåerna från de angränsande trafiklederna utgör ytterligare en risk för att de boende blir störda.

Skyddsåtgärder

Miljöförvaltningen anser att det är av största vikt att tillräckliga skyddsåtgärder vidtas. Om bostäder ska uppföras skulle risken för störningar minska om en del av de tunga transporterna går andra vägar. Inför detaljplanearbetet anser Miljöförvaltningen att möjliga alternativa vägar ska utredas. Textilvägen är ett alternativ som använts tidigare. Ett annat alternativ skulle kunna vara att tillskapa en väg väster om Jehanders verksamheter till rondellen söder om Fryshuset. Andra exempel på åtgärder som Miljöförvaltningen anser måste utredas och redovisas i planhandlingarna är:

- Erbjudna fartygen landström från kaj för att slippa bullret från hjälpmotorerna
- Höga lokala skärmar på utanpåliggande balkonger
- Flyttning av anläggande fartyg från Jehanders och Fortum värme så långt bort från bostäder som möjligt
- Att det inte blir tillstånd för allmän hamnverksamhet med lastning och lossning av gods vid kajplats 351 nedanför de planerade bostäderna
- Utbyggnad av kontorshus med del ut i vattnet, som bullerskärm
- Hel kontorsbyggnad som skärm mellan bussdepån och bostäderna
- Fläktar och avgasventilation på bussdepån riktas bort från bostäderna
- Väl genomtänkta planlösningar. Västra huskroppen bör ej ha sovrum mot Hammarby Allé
- Bostäder med mycket god ljudisolering, val av fönster och fasad bör klara ljudklass A för utifrån kommande ljud
- Bullerskärmar på de tak och balkonger som är mest utsatta
- Bullerskärmar på Johanneshovsbron, Skanstullsbron och tvärbanebron
- ”Tyst” asfaltsbeläggning på Hammarby Allé

LUFTKVALITÉ

Verksamheter

De angränsande verksamheterna kan påverka luftkvaliteten. Bussdepåns ventilationssystem från luftsdon bör placeras så långt bort från bostäderna som möjligt. Verksamheten vid Jehanders AB och Betongindustrin samt de transporter som verksamheten alstrar ger enligt Miljöförvaltningen upphov till en del damm som virvlar upp. Om dammet påverkar området kring de planerade bostäderna, kan Jehanders behöva genomföra städåtgärder på gårdsplanen för att minska dammet.

Fartygen som anlöper kajen påverkar luftkvaliteten genom emissioner av kväveoxider, kolväten, koloxid, partiklar och svaveloxid. När fartygen ligger vid kaj har de en dieseldriven hjälpmotor för elförsörjningen. Miljöförvaltningen anser att det är viktigt att om det ska bli bostäder så ska hamnverksamheten med avseende på lastning och lossning begränsas till Fortum Värmes och Jehanders verksamheter och att en landuppkoppling för elförsörjning ordnas. Den verksamhet för allmän hamn som Stockholm Hamn har sökt tillstånd för är inte förenlig med planerna för bostäder.

Trafik

Miljöförvaltningen anser att det är viktigt att minimera spridning av gatuluft från Hammarby Allé och de angränsande trafiklederna till innergården. Om verksamheterna erbjuder alternativa transportvägar kan antas att luftkvaliteten förbättras. Det är bra om bostadslängan blir obruten och inte har några öppningar som släpper igenom luften från Hammarby Allé. Luftintag till bostäderna kan då tas från gården. Personer som kommer att använda entréerna från Hammarby Allé samt passerande cyklister och fotgängare kommer att utsättas för de höga partikelhalterna. Om bostadslängan flyttas fem meter österut klaras miljökvalitetsnormerna enligt SLB, men gårdsytan minskar vilket förvaltningen inte förordar. Risken för överskridande är på 7 meters höjd, där varken cyklister eller fotgängare exponeras. Det är däremot viktigt att en alternativ gång och cykelväg erbjuds längs kajen med fortsättning under Skansbron, och anslutning till Skansbron. Det alternativet finns redan idag och är en säkrare och miljömässigt bättre väg för barnfamiljer att ta sig till exempelvis Eriksdalsbadet från Hammarby Sjöstad.

ÖVRIGT

Klimat

Energieffektiviseringar är en mycket viktig åtgärd i arbetet med att minska klimatförändringarna. Det är bra ur energisynpunkt om exempelvis solenergilösningarna installeras från början, om fönstren förses med solskydd, ”keps”, så att solen värmer upp inomhus vintertid när den står lågt men hålls ute sommartid när den står högt samt om byggnaden blir extra tät och köldbryggor undviks. I det fortsatta planarbetet bör en redovisning om vilka energieffektiviseringsinsatser som planeras finnas med.

Energirådgivningen på Miljöförvaltningen kan ge mer information om energieffektiviseringar i nybyggnation.

För att öka förutsättningarna till ett hållbart resande är det viktigt att det blir en cykelväg efter kajen och att det blir tillräckligt med cykelparkering både för de planerade bostäderna och bussdepån. I Trafikkontorets handbok "Cykelparkering i staden" finns rekommendationer om hur cykelparkering kan utformas samt en cykelnorm där arbetsplatser rekommenderas att ha 0,1 cykelparkering/anställd och bostäder 1,5/lgh helst i lättillgängliga cykelrum. Det är bra om det i anslutning till bostäderna också finns tillgång till bilpoolsbilar.

Kommande klimatförändringar anses bl. a. vara att det periodvis blir varmare och att kraftigare regn uppträder jämfört med idag. Ny forskning visar att vegetationsytor, framförallt tillsammans med vatten, har en starkt kylande effekt i urbana miljöer vid perioder av höga temperaturer. Områden med tät bebyggelse innebär en förhöjande effekt på temperaturen. Den ökade nederbörds mängden kan innebära risk för miljö- och hälsorisker utifrån ökad belastning på dag- och avloppssystem, där exempelvis spillvattennätets kapacitet överskrids. Stora mängder vatten till reningsverken ger en försämrad reningseffekt. Skyddsåtgärder kan vara skuggande träd, vegetationsklädda tak och väggar.

Klimatförändringarna innebär även en förhöjning av vattennivån i hav, sjöar och vattendrag. Det är troligen inte något problem i Fredriksdal tack vare den höga kajen.

Markföroreningar

En miljöteknisk undersökning över kv Fredriksdal har inkommit till Miljöförvaltningen den 20 november 2000. Resultatet i rapporten visar på halter något högre än Naturvårdsverkets riktvärden för tungmetallerna arsenik, bly, kadmium och kvicksilver. Dessa värden gäller för "känslig mark", vilket innebär mark där bostäder ska byggas. Vid rivning av de befintliga lagerlokalerna är det viktigt att nya markprover tas. Om ytterligare föroreningar påträffas vid markarbeten som kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller för miljön, ska Miljöförvaltningen underrättas om detta enligt upplysningsskyldigheten 10 kap 9§ Miljöbalken. Vid efterbehandling ska anmälan göras till Miljöförvaltningen enligt Miljöbalken 28 § förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd.

Gården-rekreation

Om det är möjligt vore det bra om biltrafik på gården kan undvikas. Det är både bra ur luftkvalitetsynpunkt och ur rekreationssynpunkt. Det ger barnen större möjligheter att röra sig fritt på gården.

Det är relativt nära till Hammarbyskogen och Årstaskogen från de planerade bostäderna. Det är viktigt ur rekreationssynpunkt att bra gång- och cykelstråk förbinder bostadsområdet med dessa grönområden.



MILJÖFÖRVALTNINGEN

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2007-004621-251
SID 11 (11)
2008-03-17

MHN p 19

Slut

Bilagor

Bilaga 1 Programhandling