



Christina Wikberger
Miljöutredare
Telefon 08-508 28 140
christina.wikberger@miljo.stockholm.se

Till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden

DETALJPLAN FÖR KV FREDRIKSDAL MM I STADSDELEN SÖDRA HAMMARBYHAMNEN, DEL AV HAMMARBY SJÖSTAD

Förslag till beslut

- 1 Tillstyrka förslaget att uppföra bussdepå och kontor.
- 2 Avstyrka förslaget att uppföra bostäder. Samlokaliseringen försvårar fortsatt utveckling av verksamheter. De sammantagna effekterna av trafikbuller, störningar från verksamheter och partikelhalter i området medför att en tillfredsställande boendemiljö inte kan skapas.

Gunnar Söderholm

Gustaf Landahl

Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret har upprättat ett detaljplaneförslag för att ändra markanvändningen i Fredriksdal från industrianvändning till cirka 380 nya bostäder, kontorslokaler samt en bussdepå. Området ligger intill Skansbron i den västra delen av Hammarby sjöstad mellan Hammarbyverket, Hammarby allé och Hammarby kanal.

Stadsbyggnadsnämnden har remitterat förslaget för yttrande senast den 24 augusti 2009. Förlängd remisstid har erhållits så att Miljö- och hälsoskyddsnämnden kan behandla ärendet vid sammanträdet den 27 augusti.

MHN tillstyrkte den 17 mars 2008 programmets förslag om uppförande av bussdepå och kontor. När det gällde uppförandet av nya bostäder i Fredriksdal ansåg nämnden att det i det fortsatta arbetet skulle säkerställas att nya bostäder går att förena med de verksamheter som bedrivs i hamnområdet och att det med säkerhet kan visas att en bra boendemiljö kan garanteras.

Förvaltningen anser att luft, buller och riskfrågor i planen har tillfredsställande utretts av experter inom respektive sakområde.

Förvaltningens bedömning är att bussdepån placeras i ett bra läge för innerstadens busstrafik. Det är en lämplig lokalisering tillsammans med andra industriverksamheter som kan vara störande. Planens fortsatta utredning har enligt förvaltningen visat att bostäder i planområdet innebär en uppenbar risk för störning från olika verksamheter som kan leda till restriktioner eller långtgående krav på åtgärder eller förbud mot störande verksamhet. Förvaltningens bedömning är att de planerade bostäderna innebär en risk för människors hälsa. Den sammantagna belastningen är stor med höga luftföroreningshalter, höga trafikbullernivåer för framförallt lägenheter utmed Hammarby allé och störningar från omgivande verksamheter.

Bakgrund

Stadsbyggnadskontoret har upprättat ett detaljplaneförslag vars syfte är att möjliggöra omvandling av området från industrianvändning till cirka 380 nya bostäder, kontorslokaler samt en bussdepå för cirka 120 bussar med därtill hörande funktioner.

Området ligger intill Skansbron i den västra delen av Hammarby sjöstad mellan Hammarbyverket, Hammarby allé och Hammarby kanal.

Stadsbyggnadsnämnden har remitterat förslaget för yttrande senast den 24 augusti 2009. Förlängd remisstid har erhållits så att Miljö- och hälsoskyddsnämnden kan behandla ärendet vid sammanträdet den 27 augusti. Miljö- och hälsoskyddsnämnden yttrade sig om programförslaget den 17 mars 2008. Nämnden tillstyrkte programförslagets uppförande av bussdepå och kontor. När det gällde uppförandet av nya bostäder i Fredriksdal ansåg nämnden att *"Fler bostäder behövs i Stockholm. Det är emellertid viktigt att etablerandet av nya bostäder inte äventyrar övriga verksamheter som en stad är beroende av. Sjönära lägen är attraktiva för bostäder, samtidigt innebär ett sjönära läge för industrier en möjlighet att utnyttja sjötransporter och minska vägtransporterna.*

Mot bakgrund av detta är det viktigt att den del av planförslaget som gäller uppförande av bostäder går att förena med den verksamhet som bedrivs i hamnområdet. Området är klassat som allmän hamn och det är viktigt att sjötransporter till såväl Hammarby värmeverk som Jehanders verksamhet inte försvåras med de nya planerna. Platsen är vidare kajplats för hamnens bogserbåtar.

Beträffande bostadsområdet kommer det att ligga intill den nya bussdepån och störningar därifrån torde inte kunna undvikas utan att stora restriktioner läggs på verksamheten inom bussdepån, vilket menligt kan få följder för Stockholms lokaltrafik. Bostadsområdet kommer även att ligga under nivån för Skanstullsbron. Detta medför ett nära nog kontinuerligt nedfall av partiklar och damm från bron samtidigt som området är särskilt exponerat för buller från trafiken.

På grund av ovan nämnda förhållanden kan bostäder endast komma ifråga om det med säkerhet kan visas att en bra boende miljö kan garanteras. Annars är det bättre att använda området för industri som behöver flytta från attraktiv mark som staden vill utnyttja för nya ändamål.”

Förvaltningens synpunkter

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Kommunen har bedömt att planens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Det främsta skälet är samlokaliseringen av bostäder och verksamheter samt påverkan från närliggande trafikleder. Därmed har en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt miljöbalken upprättats. De miljöaspekter som var de väsentligaste att utreda var luftkvalitet, buller samt risk och säkerhet.

Förvaltningen anser att luft, buller och riskfrågor tillfredsställande har utretts av experter inom respektive sakområde. MKB:n redovisar i allt väsentligt vilka konsekvenserna blir för miljö och hälsa. För vissa skyddsåtgärder som lyfts fram har möjligheterna att genomföra dessa ej redovisats.

De verksamheter som pågår (Betongindustri/Jehanders, Fortum, hamnverksamhet, ställverk) och planeras (bussdepå för SL) redovisas och konsekvensbedöms. De planerade bostäderna kommer ligga nära verksamheterna som kan ge upphov till störningar.

Hamnverksamhet

Stockholms hamn bedriver hamnverksamhet. Det är framförallt transporter till Betongindustri och Fortum samt kajplatser för bogserbåtar. År 2006 var antalet grustransporter med fartyg ca 200. Transporterna till Fortum är i dagsläget få men bedöms öka i framtiden. En tillståndsprocess för hamnverksamheten pågår. I ansökan anges att godshanteringen bedöms kunna uppgå till 250.000 ton gods årligen vilket utgör en ökning. Detta antal inbegriper inte Fortums transporter eftersom de har eget tillstånd till sin verksamhet. I planen föreslås att bogserbåtarna får ligga framför planerade kontorshus under förutsättning att inga störande verksamheter pågår medan de ligger vid kaj.

I Hammarbyleden passerar varje år cirka 4.400 fartyg och 33.000 fritidsbåtar. Fartygens hastighet är låg men bullret är lågfrekvent vilket kan upplevas som störande. I MKB:n bedöms båtbullret inte överskrida 55 dBA ekvivalent ljudnivå.

Hammarbyverket

Hammarbyverket producerar fjärrvärme. Förbränning i pannor medför utsläpp till luft. Utsläppen från Hammarbyverket bedöms i MKB inte ha någon större påverkan på luftkvaliteten i området. Spridningsberäkningar vid utsläpp till luft från Hammarbyverket har visat att påverkan vid normaldrift är liten i närområdet. Vid driftstörningar kan rök förekomma, vilket har lett till 1-2 klagomål per år. Enstaka klagomål har även

förekommit på lukt och rök från fartyg, vilket har lett till att åtgärder vidtagits på fartygen vid Hammarbyverket. Lossning av pellets riskerar att orsaka damning. MKB anger att det finns sluten teknik som skulle kunna användas. Någon rimlighetsavvägning vad gäller teknik och kostnader att anlägga en sådan anläggning redovisas dock inte.

Närmiljön påverkas av bil- och båttransporter till anläggningen vilket ger utsläpp till luft och orsakar buller. I dagsläget är sjötransporterna få men planeras att öka, bland annat för leveranser av pellets. En förutsättning för att klara bullerriktvärden mot planerade bostäder är att landström för lastning och lossning kan ordnas. I planhandlingarna framgår dock inte förutsättningar för att klara detta. Om den här typen av skyddsåtgärder inte är tillfredställande utreda innan planprojektet genomförs kan frågan behöva föras vidare genom Miljö- och hälsoskyddsnämndens tillsyn att förelägga verksamhetsutövaren att vidta åtgärder för att klara riktvärden för externt industribuller.

Betongindustri/Jehanders

Verksamheterna tar in ballast och tillverkar betong. Leveranser kommer med fartyg och med lastbil. Under 2006 tog Jehanders in 148 fartygst transporter. Vanligtvis kommer leveranserna en gång per dygn, dag- eller kvällstid. Lossningen tar cirka 3-4 timmar. Vid hög beläggning kommer två leveranser per dygn och då kan lossningen även ske efter 22.00 och före kl. 07.00.

Ett slutet transportband används för att transportera grus från kajen till anläggningen. När fartygen lossar används generatoraggregat ombord för strömförsörjning pga. av brist i kapacitet för landanslutning i området, i övrigt används landanslutning. En förutsättning för att klara riktvärden för externt industribuller mot planerade bostäder är att fartygen kan gå över till att enbart använda landström. Möjligheten, kostnader och genomförbarhet, att öka kapaciteten och enbart nyttja landström har inte utretts och presenterats i planhandlingarna.

Verksamheten genererar dagligen cirka 150 lastbilstransporter, vilket innebär 300 fordonsrörelser per arbetsdag. Transporter förekommer före kl 07.00 och även kvälls- och nattetid samt helger. Enligt uppgift från Jehanders rör det sig om cirka 40 transporter före kl. 07.00 per arbetsdag. Jehanders förväntar sig en ökning av transporter framöver då infrastrukturarbeten kommer igång. De räknar med 4 fordonsrörelser per timme nattetid fyra nätter i veckan. När fordonen befinner sig på Hammarby allé (d.v.s. det allmänna vägnätet) gäller riktvärden för trafikbuller. För transporter inne i verksamhetsområdet gäller riktvärden för externt industribuller. Tunga transporter inne på verksamhetsområdet beräknas medföra maximala ljudnivåer över 55 dB(A). Ett 5 meter högt bullerplank vid området planeras för att klara riktvärden för maximala ljudnivåer om högst 55 dBA vid bostäder närmast Jehanders verksamhet. Det framgår inte om skärmen även klarar en ökningen av transporter. Enligt förvaltningen bör det vara helt klarlagt att industribuller klaras även vid en utveckling av verksamheten om planen ska ha ett långsiktigt perspektiv.

Ställverk

Ett nytt ställverk på 400 kV söder om befintligt ställverk är under utredning. Planering pågår för att lägga ner ledningen i tunnel. Påverkan från ställverket bedöms i MKB främst som en riskfråga då ställverket skulle kunna utgöra en tändkälla. Kraftledningen genererar magnetfält. Avståndet från bostadsbebyggelsen till kraftledningen och ställverket är cirka 130 meter, liksom avståndet till det nya ställverket. Skyddsavståndet är 50 meter. Styrkan på det elektromagnetiska fältet är långt under 0,2 µT.

Planerad SL bussdepå

Bussdepån bedöms alstra 1.900 fordonsrörelser per dygn varav 320 utgörs av bussar. De flesta bussar kör ut från depån mellan kl 04.30-08.00 och kommer tillbaka mellan klockan 18.00-23.00. Verksamheten inom bussdepån pågår dygnet runt.

Boverkets riktvärde för skyddsavstånd till bostäder för bussterminaler med permanent uppställning av bussar är 200 meter. Skyddsvärdet baseras på generella antaganden om buller, utsläpp, bränsle och bränslehantering. En riskanalys har gjorts. En innesluten bussdepå innebär att det rekommenderade skyddsavståndet inte anses motiverat enligt riskutredningen.

Bussdepån påverkar luftkvaliteten främst genom utsläpp från bussar i drift och från biogassystemet. Påverkan bedöms vara störst på morgonen när bussarna startas upp. Biogasbussar medför lägre utsläpp än etanol- eller diesalbussar. Bussdepåns påverkan på luftkvalitet vid bostäderna bedöms i MKB som marginell.

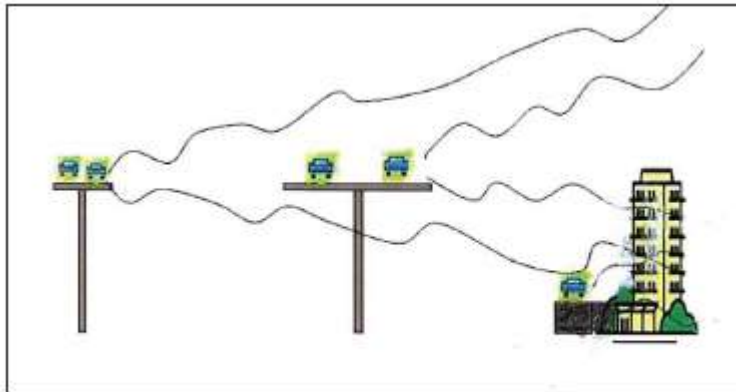
Det finns en risk för att Bussdepåns ventilationsanordningar kommer att generera ett lågfrekvent buller som kan störa bostäder i lamellhuset. Riktvärden för externt industribuller tillämpas. I MKB anges att läge och utrustning är viktigt att beakta i projekteringen. Det framgår inte om riktvärden för ljud från ventilation kommer att klaras. Det kan enligt MKB även uppstå störningar från strålkastare kvällar och nätter i bussdepån mot bostäder där glasskärmar i bussdepåns fasad planeras.

MILJÖKVALITETSNORMEN FÖR PARTIKLAR KLARAS

Nya bostäder vid Fredriksdal kommer att ligga i ett utsatt läge. Närheten till broarna (Skansbron, Skanstullsbron och Johanneshovsbron) ger höga halter av luftföroreningar och ett kontinuerligt nedfall av damm.

Enligt den utredning som är gjord av luftkvaliteten blir föroreningshalterna höga men miljökvalitetsnormen för partiklar i luften överskrids inte. Den del av huset invid broarna och som ligger närmast vattnet, har flyttats in något för att klara normen för partiklar.

Partikelhalterna beräknas vara höga invid Fredriksdal år 2015, men inte överskrida miljökvalitetsnormen för partiklar. Utsläppen sker från vägtrafiken på låg höjd vid Hammarby allé men även på broarna på 35 meters höjd, vilket är i nivå med de planerade byggnadernas takhöjd. Den planerade bebyggelsen försvårar utvädring av luftföroreningar. Fler kommer att exponeras för höga partikelhalter.



Luftföroreningarna sprids från vägtrafik på broarna. Skansbron och Hammarby allé står för det lokala bidraget av PM10 halter på 2 meter höjd ovanför marken. I höjd med broarna blir PM10 halterna höga på grund av utsläpp från vägtrafik på Johanneshovsbron och Skanstullsbron.

MKB:n konstaterar att människor som bor och vistas i området kommer att exponeras för relativt höga halter av trafikrelaterade luftföroreningar. Längs med Hammarby allés båda sidor finns gång- och cykelbanor. Exponeringen för cyklister och gående kommer att öka jämfört med nollalternativet eftersom luftföroreningar som alstras av vägtrafiken koncentreras vid fasaderna ut mot Hammarby allé.

I andra planeringsfall där miljö kvalitetsnormen överskrids, har det ansetts rimligt med lokala försämringar där få människor stadigvarande vistas om det förbättrar luften för många på andra platser i staden. Planen innebär i detta fall inte förbättringar av luftkvaliteten på annan plats.

Om planen genomförs vill förvaltningen betona luftanalysens rekommendationer att tilluft inte tas från fasad mot Hammarby allé. Ventilationssystem från bussdepå bör anordnas så att avluftning från bussdepån förläggs så långt bort från bostäder och lokaler för barn som möjligt. Det framgår dock inte i MKB eller planhandlingar om det finns förutsättningar för en sådan lösning.

HÖGA TRAFIKBULLERNIVÅER FRÅN VÄG- OCH SPÅRTRAFIK

Ljudnivåerna från trafiken är mycket hög i området. Trafikbullret alstras från vägtrafik på Skansbron, Skanstullsbron och Johanneshovsbron samt från spårtrafik på tvärbanan. För att innehålla målet högst 55 dB(A) vid alla fasader krävs mycket höga bullerskydd mot angränsande gator och broar och/eller kraftig begränsning av trafikmängden (ca. 90% minskning på alla nära liggande gator). Avsteg från riskdagens riktvärden görs och Stockholmsmodellen med avstegsfall B tillämpas i planen.

Samtliga bostäder utmed Hammarby allé får mycket höga nivåer på trafiksidan (61-65 dB(A)). På gårdssidan får bostäderna vid Hammarby allé 55 dB(A). Maximala ljudnivåer vid den mest utsatta fasaden beräknas till 85 dB(A). De högsta ljudnivåerna genereras av

tung trafik (lastbilar från Jehanders och bussar). Maximala nivåer beräknas uppstå cirka 600-700 gånger om dagen. Tidpunkten är en viktig faktor för störningen. Det är framförallt bussar som kommer att köra förbi bostäder mellan kl 04.30-07.00 och på sena kvällar som bedöms vara störande.

Vissa förbättringar kan göras genom att t.ex. använda ljudklass A eller B i lägenheterna utmed Hammarby allé. I detaljplanen anges ljudklass C inomhus som störningsskydd för bostäder. I det föregående programmet angavs att man skulle eftersträva ljudklass A inomhus.

Bostäderna kommer att vara kraftigt utsatta för störningar från verksamheter och trafik, både dag och natt. Förvaltningen anser att det är klart motiverat att göra det bästa möjliga åt inomhusmiljön i ett område där störningsrisken är stor. Enligt BBR kan planen inte kräva mer än ljudklass C, men det bör kunna lösas med frivilliga åtaganden från byggherrarnas sida.

Bullerreducerande åtgärder vid broarna har utretts inom projektet. Det sammantagna bullerbidraget gör att skärmar på broarna ger liten effekt i planområdet. Hammarby allé blir den dominerande bullerkällan. Bullerreducerande vägbeläggningar på Hammarby allé skulle ge några dB(A) förbättring. Vägbeläggning regleras dock inte i detaljplanen.

Alternativa transportvägar för bussar och tung trafik genom området har studerats inom projektet men dessa alternativ har inte ansetts vara genomförbara.

Miljöförvaltningens bedömning är att det är svårt att göra ytterligare skyddsåtgärder än de som redan utretts och föreslagits i planen.

INGEN LÄMPLIG GÅRD FÖR FÖRSKOLAN

Planens bestämmelser (BH1 och BH2) medger att förskolegård kan inrymmas på båda gårdarna, men att förskolans lokaler ligger i lamellhuset. Målet för Hammarby sjöstad är att minst 15 procent av gårdarna ska vara solbelysta 4-5 timmar vår- och höstdagjämning. Enligt solstudien har gården som i första hand erbjuds utanför förskolans lokaler ingen sol vid vår- och höstdagjämning. Den smala gården är enligt förvaltningen för mörk dels för att klara Hammarby sjöstads miljöambitioner dels för att vara en lämplig gård för en nyplanerad förskola. Förskolan och dess uterum bör, om planen genomförs, inrymmas i den större västra gården med bättre ljus- och solförhållanden. Förvaltningen delar slutsatsen att en planbestämmelse behövs om att förskolan inte får inrymmas mot Hammarby allé.

BRA LÄGE FÖR BUSSDEPÅ

SL bussdepån omlokaliseras enligt förslaget till Fredriksdal från kv Persikan på Södermalm. I ett tidigare skede utreddes att uppföra en ny depå på samma plats med bostäder ovanpå. Alternativet kv. Persikan utgick på grund av riskfrågan.



Förvaltningen anser att Fredriksdal har visat sig vara ett bra läge för en bussdepå med ett bra läge för innekstadens busstrafik. Depån förläggs till ett område som består av andra industriverksamheter som också kan vara störande.

SAMLAD BEDÖMNING

Förvaltningens bedömning är att området är lämpligt för bussdepå.

Förvaltningens bedömning är att de planerade bostäderna skulle ge ett välbehövligt tillskott av nya bostäder och som ligger i ett innerstadsnära läge med förutsättningar för ett energieffektivt resande. Bostäderna kommer dock att utsättas för höga luftföroreningshalter även om beräkningar visat att normer klaras, exponeras för höga trafikbullernivåer för framförallt lägenheter utmed Hammarby allé men också inne på gården och stor risk för störningar från omgivande verksamheter föreligger.

Miljöbelastningen i området från omgivningen är därmed så stor att det finns en uppenbar risk för människors hälsa. Därför föreslår Miljöförvaltningen att bostäder i området avstyrks. Bussdepån och de befintliga verksamheterna bör värnas och prioriteras.

Slut

Bilagor

Bilaga 1	Planbeskrivning
Bilaga 2	Plankarta
Bilaga 3	Miljökonsekvensbeskrivning