



Per Enarsson
Enhetschef
Telefon 08-508 289 44
per.enarsson@miljo.stockholm.se

Till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden

NY DETALJPLAN FÖR FASTIGHETEN ÅSTORP 2 M M I STADSDELEN HAMMARBYHÖJDEN

Remiss från stadsbyggnadsnämnden S-Dp 2009-05055-54.

Förslag till beslut

- 1 Tillstyrka detaljplanen för modernisering av befintlig verksamhet vid anläggningen
- 2 Tillstyrka detaljplanen för ny verksamhet under förutsättning att det i det fortsatta planarbetet kan visas att närboendes hälsa inte påverkas negativt av störningar från verksamheten
- 2 Justera beslutet omedelbart

Gunnar Söderholm

Gustaf Landahl

Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret har remitterat förslag till ny detaljplan för rubricerade område där det i dag finns verksamhet som omfattar uppställning och service av bussar och tunnelbanevagnar. Förvaltningen har inga aktuella klagomålsärenden på verksamheten. Planens syfte är att möjliggöra ombyggnad för att göra depån mer funktionsduglig för framtida utveckling. Verksamhetens inriktning i den nya planen är att uppställning och service av bussar flyttas till ny anläggning i Gubbängen. Till Åstorp flyttar i stället den verksamhet som utför underhåll av tunnelbanespåren t.ex. byte av räls, syllar och påfyllnad av makadam i spårbäddar, som i dag finns i Slakthusområdet och nu måste flyttas till förmån för en ny arena. Utifrån planens bullerutredning som utgår från en viss osäkerhet i vilka verksamhetsdelar som ska flyttas till Åstorp, bedömer förvaltningen att ljudnivåerna från verksamheten inte kommer att överstiga de bullernivåer som förekommer från tunnelbanetrafiken som passerar området. Bulleralstringen kommer dock att pågå under längre tid jämfört med nuläget och enligt förvaltningens bedömning visar planförslaget

inte med tillräcklig tydlighet att ny verksamhet kan bedrivas på platsen utan risk för överskridanden av riktvärden för externt industribuller. Mot bakgrund av detta måste verksamheten vara beredd att vidta ytterligare skyddsåtgärder för att klara riktvärden för externt industribuller. Det kan också vara aktuellt att pröva en omlokalisering av delar av verksamheten där bättre förutsättningar ges att klara nämnda riktvärden till omgivande bostäder, t ex Högdalendepån. Förvaltningen anser därför att den nya planen kan tillstyrkas för modernisering av befintlig verksamhet. Ny verksamhet anser förvaltningen kan tillstyrkas under förutsättning att det i det fortsatta planarbetet kan visas att den förändring av verksamheten vid Åstorp som planeras inte kommer att påverka närboendes hälsa negativt av störningar från verksamheten.

Bakgrund

Stadsbyggnadskontoret har remitterat förslag till ny detaljplan för rubricerade område. Planen handläggs som enkelt planförfarande och remisstiden går ut den 29 november 2009. Förvaltningen bedömer att ärendet bedöms vara av sådan principiell karaktär att remissen inte ska besvaras genom delegationsbeslut. Stadsbyggnadskontoret har medgett förlängd remisstid så att miljö- och hälsoskyddsnämnden kan ta beslut den 26 januari 2010. Stadsbyggnadskontoret har inkommit med reviderade bullerberäkningar (bil.2) som i stället för vad som anges i planbeskrivningen (bil.1) skall utgöra grund för beslutet.

Förvaltningens synpunkter

Inom aktuellt område sker idag uppställning och service av bussar och tunnelbanevagnar. Förvaltningen har inga aktuella klagomålsärenden på verksamheten. Verksamhetens inriktning är att uppställning och service av bussar flyttas till ny anläggning i Gubbängen. Den verksamhet som utför underhåll av tunnelbanespåren t.ex byte av räls, syllar och påfyllnad av makadam i spårbäddar, och som i dag utgår från Slakthusområdet flyttas till Åstorp. De dieselloksdrivna servicefordonen kommer att lämna depån vid midnatt och återkomma mellan kl. 04-05. Detta medför att bullerstörningarna utanför depåns norra del kommer att förändras och tidsmässigt förlängas i förhållande till i dag.

Stadsbyggnadskontoret (SBK) redovisar i bilaga 2 nya beräkningar som, istället för vad som framgår av planbeskrivningen, ska ligga till grund för bedömningen av vilka bullernivåer som kan förväntas, främst på grund av de nya spårfordonen vid anläggningen.

Enligt beräkningarna (sid. 13, tabell 3, vänstra spalten) som är gjorda med utgångspunkt från alternativet med största möjliga avskärmning och miljöanpassat körsätt, riskerar riktvärdet för ekvivalent ljudnivå nattetid (40) att överskridas vid sex av de sju beräkningspunkterna.

Med hänsyn till att servicefordonen kommer att lämna depån vid midnatt och återkomma mellan kl. 04-05 anser SBK att det angivna nattvärdet i beräkningarna inte är

representativt som ekvivalent ljudnivå för hel natt. SBK anser därför att de angivna ekvivalentnivåerna skall minskas med 9-10 dBA. Justerade värden framgår av tabell 3, högra spalten.

Beräkningsmodellen för industribuller anger att det är ljudet från den dominerande verksamheten den tid som denna pågår, som representerar den ekvivalenta ljudnivån nattetid. För Åstorp innebär detta att det är den timme när det är mest aktivitet och därmed bullrigast som ska ligga till grund för nattvärdet och inte ett medelvärde för nattens alla timmar då det på anläggningen i övrigt är ingen eller begränsad aktivitet. Förvaltningen anser därför att beräkningarna av riktvärden för den ekvivalenta ljudnivån nattetid inte kan tillämpas på så sätt att ljudnivån minskas med 9-10 dBA.

Enligt förvaltningen är dock den väsentligaste frågan hur dessa beräknade ljudnivåer kan upplevas av boende i närliggande bostäder och om förändringen kan påverka deras hälsa negativt. Människor är känsligare för störningar under den normala sömnperioden nattetid. Förvaltningen bedömer det därför som särskilt viktigt att de ekvivalenta nivåerna i sovrum inte överstiger 30 dBA under normal sömnperiod. Om maximal ljudnivå inomhus vid några tillfällen överstiger 45 dBA finns stor risk för uppvaknande.

Förvaltningen bedömer det vidare vara relevant att avväga riskerna för sådana effekter i jämförelse med den påverkan som sker från den tunnelbanetrafik som idag passerar området nattetid. Av bilaga 3 framgår att den ekvivalenta ljudnivån nattetid inte överstiger 55 dBA vid någon av de berörda bostadsbyggnaderna. Risk för påverkan på sömn bedöms liten vid ekvivalenta ljudnivåer från tunnelbanan som understiger 55 dBA utomhus och vid fasad, även med öppet fönster. Däremot föreligger risk att boende med öppet fönster kan väckas av de maximala ljudnivåer över 55 dBA som bedöms uppträda från verksamheten. Två av mätpunkterna, mätpunkt 2 och 3, gäller dessutom lägenheter i punkthus där det normalt saknas en tystare sida.

Enligt 26 kap 1 § MB är tillsynsmyndigheten skyldig att på eget initiativ eller efter anmälan i nödvändig utsträckning kontrollera efterlevnaden av miljöbalken samt föreskrifter, domar och andra beslut som meddelats med stöd av miljöbalken samt vidta de åtgärder som behövs för att åstadkomma rättelse. När det gäller miljöbalkens tillämpning på en verksamhets störningar, som inte är prövad enligt MB, är miljö- och hälsoskyddsnämnden vid sin tillsyn skyldig att beakta de krav som anges i författningar och rättspraxis. Detta gäller oavsett om verksamheten är att betrakta som ny eller befintlig.

När det gäller tillämpningen av bullerriktvärden för ny verksamhet som tillförs en befintlig verksamhet finns viss vägledning att hämta från miljööverdomstolen, MÖD 2003:133. Där fastställde MÖD ett separat bullervärde som villkor för driften av en nyuppförd biobränslepanna. Värdet sattes till 40 dB(A) nattetid för att inte försvåra det långsiktiga arbetet med att begränsa bullernivåerna från bruket i sin helhet till de som gäller vid nyetablering enligt Naturvårdsverkets allmänna råd om externt industribuller. MÖD framhåller i domen att vid val av plats och vid fastställande av krav på bullerbegränsning

måste beaktas att ett visst bullerutrymme redan kan ha tagits i anspråk. Detta gäller oavsett om planerad anläggning avses bli uppfört inom en befintlig verksamhet eller på annan plats.

Enligt förvaltningens bedömning visar planförslaget inte med tillräcklig tydlighet att den nya verksamheten kan bedrivas på platsen utan risk för påverkan på människors hälsa. Med hänsyn till att SL redan bedriver serviceverksamhet på platsen enligt gällande plan och inga aktuella klagomål på verksamheten finns registrerade anser förvaltningen att ny detaljplan kan tillstyrkas för modernisering av anläggningen med i huvudsak nuvarande verksamhet. Ny verksamhet bedömer förvaltningen kan tillstyrkas under förutsättning att förekommande riktvärden för industribuller kan innehållas på sätt som Miljö- och hälsoskyddsnämnden eller annan miljöprövande myndighet bedömer vara tillämpliga för verksamheten.

Miljö- och hälsoskyddsnämndens tillsyn omfattar den samlade verksamheten på platsen. I samband med att verksamheten lämnar in en anmälan om verksamheten (vagntvätten) ska en lokaliseringsbedömning göras enligt miljöbalken. Frågor om miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och alternativa lokaliseringar kan då komma att vara sådana underlag som måste redovisas. Frågan om alternativ lokalisering för hela eller delar av verksamheten bedöms särskilt viktig att redovisa med hänsyn till de höga ljudnivåer som redovisas för t ex spårriktningsmaskinen. Enligt bilagd bullerutredning är det troligt men inte fastställt att spårriktningsmaskiner förläggs till Åstorp. Kan exempelvis dessa spårriktningsmaskiner istället förläggas till Högdalen och vilka positiva och/eller negativa konsekvenser leder detta till?

Redovisning av buller till närliggande bostäder från exempelvis den materialhantering som kommer att ske inomhus och buller från byggnadernas fläktar liksom hur dagvatten kommer att omhändertas är exempel på viktiga underlag. Miljö- och hälsoskyddsnämnden är också skyldig att i sin tillsyn pröva motsvarande frågor oavsett om verksamheten är provnings- eller anmälningspliktig eller inte. Det är därför viktigt att SL tar initiativ till samråd med miljöförvaltningen i god tid innan anläggningsarbeten för verksamheten startar.

Förvaltningen vill avslutningsvis påminna om att planändringen kan komma att försvåra möjligheterna att komplettera med nya bostäder i anläggningens närhet.

Slut

Bilagor

Bilaga 1	Planbeskrivning
Bilaga 2	Reviderad bullerutredning från WSP
Bilaga 3	Spårtrafikbuller nattetid