



Handläggare: Ulrika Kvartoft Kruså
Telefon: 08-508 28 935

Till
miljö- och hälsoskyddsnämnden
2012-06-12 p 14

Förslag till detaljplan för fastigheten Betongblandaren 14 m.m. i stadsdelen Mariehäll

Remiss från Stadsbyggnadsnämnden Dp 2011-03967

Förvaltningens förslag till beslut

1. Avstyrka planförslaget då planområdet ligger innanför den för flygbuller tillståndsgivna kurvan för FBN 55dBA, även kallad trafikfall 4. Detta innebär att nybyggnation inte ska ske på platsen.
2. Justera beslutet omedelbart

Gunnar Söderholm
Förvaltningschef

Gustaf Landahl
Avdelningschef

Bakgrund

Genom remiss från stadsbyggnadsnämnden har miljö- och hälsoskyddsnämnden fått rubricerat förslag till detaljplan för synpunkter senast den 25 maj 2012. Förvaltningen har fått förlängd remisstid till den 14 juni 2012.

Planens syfte är att ersätta två befintliga hus innehållande 42 lägenheter med nya flerfamiljshus med ca 110 lägenheter.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Bromma flygplats ligger sydväst om planområdet och flygplatsen är klassad som riksintresse vilket betyder att den fysiska planeringen inte får begränsa flygplatsens verksamhet i dagsläget eller i framtiden. Planområdet ligger innanför den för flygbuller tillståndsgivna kurvan för FBN 55 dBA, även kallad trafikfall 4, där det inte ska ske nybyggnation. I detta område har flygplatsen tillstånd att bullra över FBN 55 dBA (med beteckningen FBN avses en viktad ekvivalent ljudnivå där en kvällshändelse motsvarar tre daghändelser och en natthändelse motsvarar tio daghändelser). Idag är det 42 lägenheter inom planområdet som enligt planförslaget kommer att rivas och ersättas med 110 nya lägenheter. Detta betyder att betydligt fler personer kommer att utsättas för flygbuller.

Stadsbyggnadskontoret har i planhandlingarna gjort en välvillig tolkning av det avtal som finns mellan staden och Luftfartsverket om upplåtelse av Stockholm-Bromma flygplatsområde. Stadsbyggnadskontoret uttrycker det som att det finns möjlighet till nyexploatering av bostäder inom delar av det område där flygplatsen har tillstånd att bullra över FBN 55 dBA. Miljöförvaltningen gör en annan tolkning och anser att Swedavias (f.d. Luftfartsverket) villkor enligt miljötillståndet måste omprövas för att det ska kunna ske nyexploatering inom området. Staden skulle i och för sig kunna träffa ett avtal med Swedavia där Swedavia förbinder sig att inte överskrida FBN 55dBA i planområdet. Ett sådant avtal förutsätter att Swedavia ändrar inställning från befintligt upplåtelseavtal som begränsar stadens möjlighet till nybyggnation inom planområdet. Ytterligare en förutsättning är att avtalet innehåller tillräckligt starka sanktionsmöjligheter så att staden kan ingripa om överskridanden av FBN 55 dBA sker. Det pågår diskussioner mellan staden, Swedavia, Trafikverket och Länsstyrelsen i Stockholms län för att fastställa stadens och Swedavias ömsesidiga behov vad gäller utvecklingen i området. Vad gäller flygbuller avses ett planeringsunderlag tas fram för flygplatsens framtida miljöpåverkan, som en utgångspunkt för stadens fysiska planering och utveckling. I detta planeringsunderlag kan en slutsats bli att det bör ske en omprövning av den tillståndsgivna kurvan för FBN 55dBA. Arbetet med underlaget har initierats men är ännu inte slutfört. Miljöförvaltningen anser planeringsunderlaget måste inväntas innan det tas beslut om nyexploatering inom planområdet.

Utöver flygbuller riskerar även de boende inom kvarteret Betongblandaren att utsättas för hälsopåverkande trafikbullernivåer med höga ekvivalenta ljudnivåer upp mot 67 dBA och maximala ljudnivåer upp mot 80 dBA. Trafikbullret kommer främst från Ulvsundavägen, men även från lokalgator. För att klara riktvärdena enligt Stockholmsmodellen för trafikbuller uppnås 55 dBA utanför fönster på ett sätt som innebär ytterligare avsteg från tidigare tillämpat avsteg vid nybyggnad i Stockholm. Stockholmsmodellens avstegsmöjligheter för boningsrum (55 dBA utanför fönster) kombineras i planprojektet med Boverkets avstegsmöjlighet för uteplatser och balkonger (i enstaka fall accepteras 75 procent inglasning av balkong). En sådan tillämpning har aldrig varit syftet med avstegsmöjligheterna. Stockholmsmodellen för trafikbuller utgör enligt förvaltningen lägsta nivå för att minimera människors hälsopåverkan. Förvaltningen anser inte att Stockholmsmodellen för trafikbuller innehålls i detta fall eftersom det för ett flertal lägenheter har tillämpats avsteg från avstegsmöjligheter. Föreslagen utformning av husen avskärmar trafikbullret bättre än de hus som finns på platsen idag, men fler personer kommer att utsättas för trafikbullret då husen innehåller mer än dubbelt så många lägenheter som idag. Miljöförvaltningen har under projektets tidigare skede tagit del av skisser över utformningen av de nya fastigheterna som betydligt bättre avskärmar bostäderna från trafikbullret på Ulvsundavägen.

I planhandlingarna saknas en diskussion om eventuellt externt industribuller från exempelvis fläktar på kontorshuset väster om kvarteret Betongblandaren.

Den komplicerade bullersituationen på platsen och att planområdet ligger innanför den för flygbuller tillståndsgivna kurvan för FBN 55 dBA borde enligt förvaltningen föranleda att planen utgör betydande miljöpåverkan.

Slut.

Bilagor

1. Planbeskrivning
2. Planskiss
3. Bullerutredning
4. Avtal mellan staden och Luftfartsverket om förlängning av upplåtelsen av Stockholm-Bromma flygplatsområde.