



STADSBYGGNADS
KONTORET

Planavdelningen
Renoir Danyar
Tfn 08-508 266 59

PLANBESKRIVNING

1(11)

2009-10-22

S-Dp 2009-05055-54

Förslag

Detaljplan för fastigheten

Åstorp 2 m m

i stadsdelen Hammarbyhöjden

i Stockholm

S-Dp 2009-05055-54

HANDLINGAR

Planen består av plankarta med bestämmelser. Till planen hör denna planbeskrivning samt genomförandebeskrivning. Planen medger också att en ny fastighet bildas för icke störande industri- och hantverksändamål.

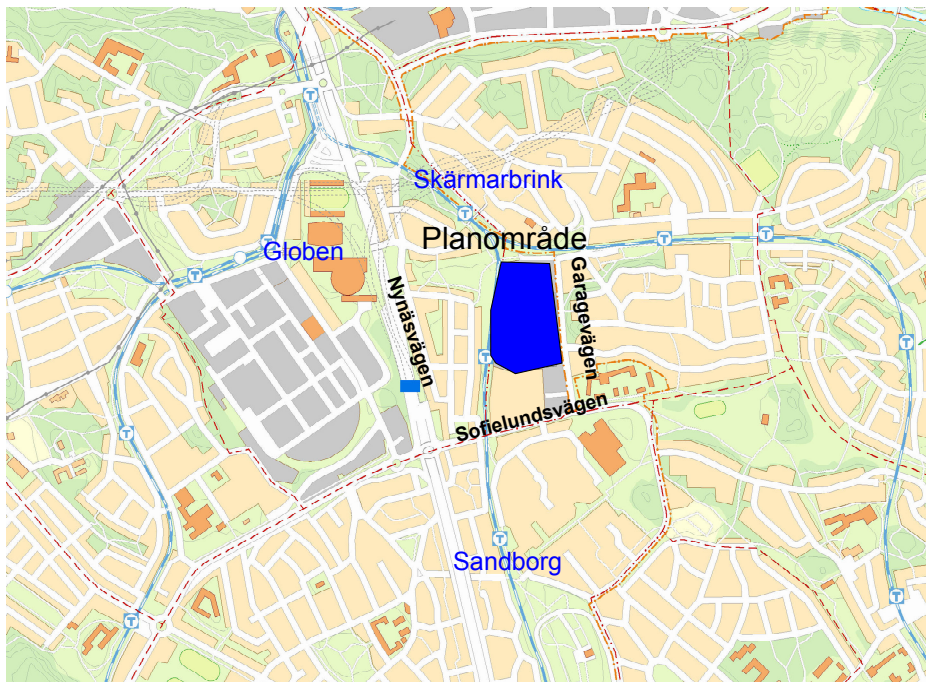
PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra ombyggnad av depån för att göra den mer funktionsduglig så att den tillgodoser den framtida utvecklingen av verksamheten.

PLANDATA

Läge och omfattning

Planområdet omfattar fastigheterna Åstorp 2, 5 och 4 samt del av Hammarbyhöjden 1:1 med en total yta på ca 8,2 hektar.



Planområdesläge i stadsdelen

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Bakgrund

I Stockholms tunnelbanesystem ingår sex vagndepåer med vagnhallar och verkstäder mm. En av dem är Hammarbydepån intill tunnelbanestation Blåsut (kv Åstorp mm). Hammarbydepån innehåller bl.a. en servicehall med en gemensam verkstad för flera tunnelbanelinjer.

Depån omges på flera sidor av bostadsområden och det är angeläget att verksamheten kan utvecklas utan att risken för störningar på omgivningen ökar.

SL önskar att detaljplanen för Hammarbydepån (kv Åstorp m m) ändras i syfte att kunna utveckla verksamheten och göra den mer funktionsduglig. En inbyggnad av verksamheten i en stor byggnad bedöms även minska risken för störningar på omgivningen.

Gällande planer

För området gäller Dp 87075 (fastställd 1990-10-01). Området i gällande plan är till största del avsett för diverse användningsändamål bl a. vagnhallsverkstäder samt till mindre del tunnelbanetrafik, parkering, kontor, industri m m.

I stadens *översiktsplan* anges planområdet som stadsutvecklingsområde.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Befintliga förhållanden

Planområdet avgränsas av Garagevägen och spårlinjen från två väderstreck. I söder gränsar planområdet till nyuppförda flerfamiljehus.

Inom Hammarbydepåns område finns idag en stor hallbyggnad med uppställningsspår, uppställningshallar för bussar, lagerutrymmen samt mindre lokaler för annan verksamhet. I sydvästra delen av fastigheten Åstorp 2 finns

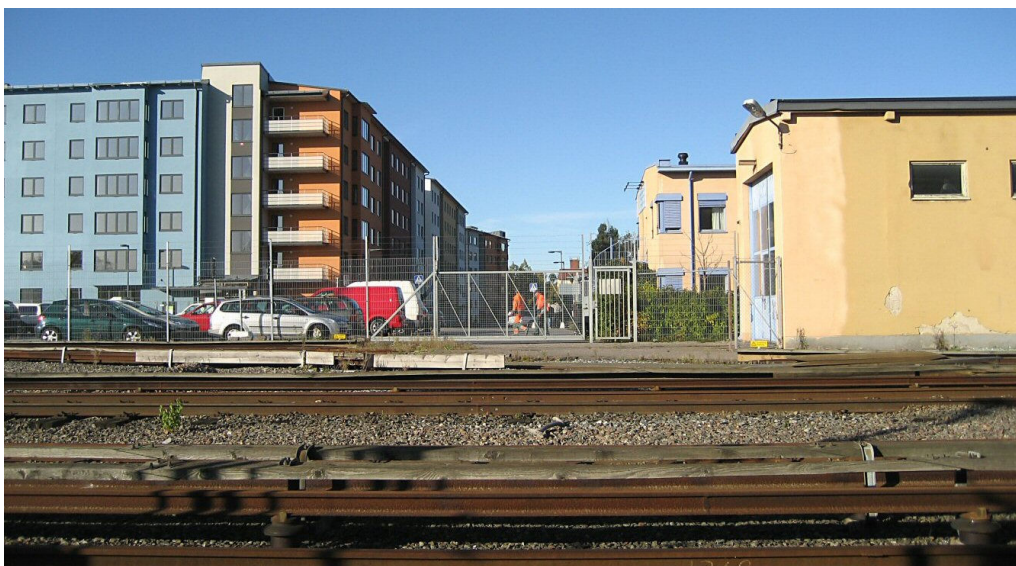
en byggnadsdel som, sedan hösten 2006, nyttjas av Hantverksakademin i Sverige AB.



Vy över befintlig hall som kommer att rivas



Vy över depåbyggnad intill spårlinjen



Vy över södra depåområdet

Den norra delen av depån utgörs av spårområde, markparkering och vegetation. Parkeringsplatsen arrenderas idag ut till bostäderna öster om Garagevägen.

På platsen finns idag SL:s hall för underhåll av tunnelbanevagnar, uppställningsplatser för äldre tågtyper samt uppställningsplats för bussar. Lastbilstransporter förekommer till och från området.

Föreslagen planändring

I samband med flytten av delar av verksamheten på Slakthusområdet till Hammarbydepån byggs en ny fordonshall på Hammarbydepån.

Den östra hallen, som idag innehåller uppställningsplatser för äldre tågtyper, kommer att rivas och ersättas med en större hall. Nya spår dras från tunnelbanespåret vid Skärmarbrink.

Bussverksamheten, som idag finns på platsen, föreslås flyttas till bussdepåer på andra platser. Ny infart till och från depåområdet föreslås vid depåns södra del. Dessutom innebär ombyggnadsförslaget att en ny spåranslutning till depån etableras. Vid behov kan befintlig gång- och cykelbro samordnas med spårbron. Utöver detta föreslås även ett p-hus, för ca 200 bilplatser, uppföras vid depåns nordöstra del.



Befintlig depåbyggnad sedd från Garagevägen



Ny föreslagen depåbyggnad- Vy sedd från Garagevägen



Norra gaveln av föreslagen byggnad

SL ska genom servitut eller nyttjanderätt utan ersättning upplåta ca 50 parkeringsplatser för bostadsparkering för närboende.

Den västra hallen som används för underhåll av tunnelbanevagnar blir kvar inklusive de spår som löper till hallen. Under hallen finns ett lagerutrymme som kommer att finnas kvar efter ombyggnaden av depån.

För att minska störningar på omgivningen föreslås att en del störande verksamheter flyttas inomhus.

Den befintliga byggnaden, som är belägen vid den sydvästra delen av Åstorp 2, avstyckas från Åstorp 2 för att bilda egen fastighet för icke störande industri- och hantverksändamål.

KONSEKVENSER FÖR MILJÖN

Behovsbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL 5 kap 18§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras.

Planförslaget strider inte mot gällande översiktplan. Planförslaget bedöms heller inte strida mot några andra kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Planförslaget berör inte område av nationell, gemenskaps- eller internationell skyddsstatus. Den planerade verksamheten bedöms inte medföra väsentlig påverkan på miljö, kulturarv eller människors hälsa.

De miljöfrågor som har betydelse för projektet har studerats under planarbetet och redovisas nedan.

Bedömning av föreslagen ombyggnad

Utredningar som genomförts i samband med förstudier för ombyggnaden av befintlig depå har inte visat att ombyggnaden och utökning av verksamheterna för spårtrafik skulle innebära någon betydande miljöpåverkan på människan och miljön. Depåverksamheten har funnits på plats under lång tid och den

föreslagna ombyggnaden är att betrakta som utveckling av befintlig verksamhet. Den samlade bedömning är således att föreslagen ombyggnad generellt leder till en förbättring av den befintliga depåverksamheten med avseende på miljön och spårtrafiken. Även arbetsmiljön för de som jobbar inom depån bedöms bli bättre.

Med utgångs punkt från ovanstående bedömer kontoret att, rivning av befintlig vagnhall inom depån för att anpassa den för verksamheter som ska flyttas från Slakthusområdet dit, kan betraktas som ombyggnad av depån och inte som nyetablering av industriverksamhet eftersom viss verksamhet försvinner medan andra flyttas in. Dessutom sker i princip inga stora förändringar av depåverksamheterna, utan modernisering och anpassning av dem.

För befintlig verksamhet eller ombyggnad av befintlig verksamhet är riktvärdena enl. Naturvårdsverket 5 dBA högre än värdena för nyetablering av industriverksamhet. Kontoret anser således att gällande bullerbestämmelser även ska gälla efter ombyggnaden (dvs 55 dBA dag kl 7-18, 50 dBA kväll kl 18-22 och 45 dBA natt kl 22-07).

Idag är hela området, utöver den norra delen, planlagt för trafikändamål med tillhörande verksamheter. Den norra delen är planlagd för parkeringshus samt kontor och industri. Ändring av detaljplanen möjliggör utökad byggrätt för trafikändamål över hela depåområdet med syfte att och vid behov, kunna bygga in spåren och infarten till och från området för att ytterligare minska bullernivåerna.

En del verksamheter, som anses bidra till höga ljudnivåer, flyttas inomhus. Befintliga spår vid norra delen av depån kommer att läggas om för att få en rakare sträckning i förhållande till dagens kurviga dragning.

Det finns höga ambitioner från SL:s sida att uppfylla miljömålen och på lång sikt förbättra verksamheterna ur miljösynpunkt.

Buller

På uppdrag av SL har WSP tagit fram en bullerutredning avseende verksamhetens påverkan på bullernivåerna. Flytten av verksamheten och fordon från Slakthusområdet till Hammarbydepån beräknas medföra ökade ljudnivåer kring Hammarbydepån när det gäller spårtrafiken. Bullernivåerna vad gäller övriga transporter kommer generellt minska. Med skärmåtgärder kan ljudnivåerna från spårtrafiken sänkas något. Även inbyggnad av spåren i form av tunnelrör kommer att sänka ljudet något mer vid bostäderna men en omfattande inbyggnad av spåren medför praktiska hinder för verksamheten. När det gäller inomhusriktvärden finns det inga särskilda riktvärden för industribuller. Men trots detta bör ljudkraven i BBR för en god inomhusmiljö (30 dBA ekvivalentnivå och 45 dBA maxnivå i sovrum) ej överskridas. Det framgår av utredningen att trots att riktvärden utomhus ej uppfylls under ca en timmes verksamhet nattetid vid de mest ogynnsamma förhållanden kan kraven på högsta tillåtna ljudnivåer inomhus klaras i kringliggande bostäder.

För att inte underskatta bullernivåerna och ge för låga resultat har extrema fall med 2-3 diesellok samtidigt på spåren använts för beräkningen. Även svag medvind har antagits i beräkningen vilket visar största normalt förekommande ljudutbredningsområde. Vid motvind eller sidovind blir ljudnivåerna lägre än beräknat.

I jämförelse med dagens bullerförhållande föranleder ombyggnaden vissa förhöjda bullernivåer, i synnerhet stundtals under natten och de tidiga morgon timmarna. Det kan noteras att vid hög verksamhet är den totala tiden som fordonen åker över depån för att komma ut på trafikspåret kort, mindre än 30 minuter. Under den tiden varierar bullernivåerna beroende på vilka och hur många fordon som passerar. Därför blir den ekvivalenta ljudnivån fördelat över hela nattperioden avsevärt lägre än den dimensionerande ljudnivån. Med åtgärdsförslaget inbyggt spår minskas ekvivalentnivåerna från fordonen med 9 dBA om man räknar över hela nattperioden.

Med hänvisning till detta bedöms ekvivalentnivåerna under hela nattperioden vara relevanta att utgå ifrån.

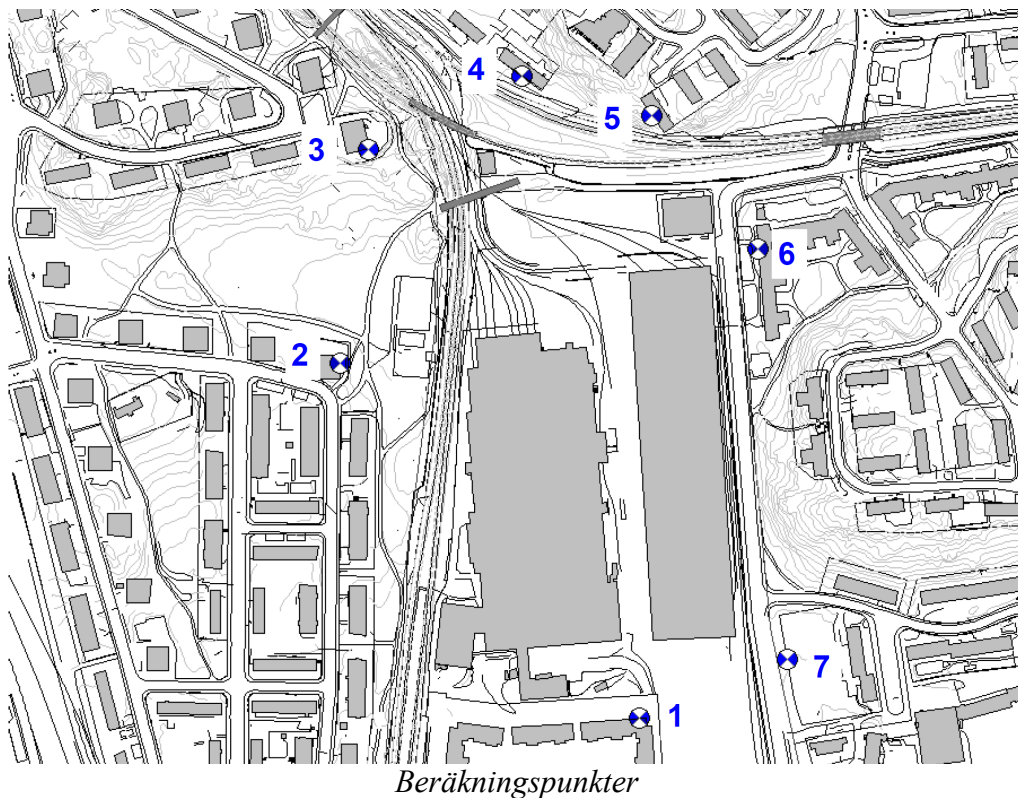
Dieselloken, som är den största bullerkällan, är även utrustade med el-aggregat vilket inte har tagits med i bullerberäkningen. SL:s intentioner är att loken körs med el medan de befinner sig inom depåområdet och åker ut på spårtrafiken. Under den tiden då loken går med strömskenan låter de mindre och det buller som alstras har en helt annan karaktär vilket påverkar ljudnivåerna påtagligt.

För verksamheterna inom depåområdet gäller Naturvårdverkets riktvärde för extern industribuller, RR 1978:5 rev 1983.

Utomhusriktvärden för externt industribuller angivna som ekvivalent ljudnivå i dBA				
Områdesanvändning	Ekvivalent ljudnivå i dBA			Högsta ljudnivå i dBA läge "FAST"
	Dag Kl 07-18	Kväll Kl 18-22 samt söndag och helgdag Kl 07-18	Natt Kl 22-07	Momentana ljud nattetid kl 22-07
Arbetslokaler för ej bullrande verksamhet	60	55	50	-
Bostäder och rekreationsytor i bostäders grannskap samt utbildningslokaler och vårdbyggnader	50	45	40	55
Vid befintlig verksamhet eller ombyggnad	55	50	45	

Tabell från RÅD OCH RIKTLINJER 1978:5. Riktvärden för nyetablerad industriverksamhet.

Ljudnivåer vid befintlig verksamhet och ny verksamhet efter ombyggnaden har mätts på 7 olika punkter som framgår av nedanstående karta.



Pkt	Nuläge Transporter och bussar (Leq,dag) Hela dagperioden	Efter utbyggnad Transporter (Leq, dag) Hela dagperioden	Nuläge Transporter och bussar (Lmax,dag)	Efter utbyggnad Transporter (Lmax, dag)	Nuläge och efter utbyggnad Tunnelbanetåg inom depån (Lmax,dag)
1	45	42	79	72	25
2	26	16	55	50	51
3	25	23	55	57	55
4	14	12	42	43	53
5	37	11	66	41	52
6	41	16	73	50	50
7	33	61	41	74	33
Se bilaga	9	7	10	8	11

Tabell 1: Ljudnivåer(dBA) från verksamhet dagtid (07-18), befintlig och tillkommande (dBA).

Pkt	Diesellok utan åtgärder (Leq, natt) ca 1 timmes verksamhet	Diesellok skärmfall 1 (Leq, natt) ca 1 timmes verksamhet	Diesellok skärmfall 2 (Leq, natt) ca 1 timmes verksamhet	Kurvskrik skärmfall 1 (Lmax,natt)
1	47	47	46	58
2	55	52	46	60
3	59	55	51	65
4	55	53	39	58
5	63	51	44	56
6	58	50	51	62
7	21	20	21	30
Se bilaga	1	4	5	6

Tabell 2: Ljudnivåer (dBA) från tillkommande verksamhet nattetid, ljudnivå under tid då verksamheten pågår – total ca 1 timmes verksamhet fördelat kring midnatt och mellan kl 04-05

Pkt	Diesellok utan åtgärder (Leq, natt) hela nattperioden	Diesellok skärmfall 1 (Leq, natt) hela nattperioden	Diesellok skärmfall 2 (Leq, natt) hela nattperioden
1	38	38	37
2	46	43	37
3	50	46	42
4	46	44	30
5	54	24	35
6	49	41	42
7	12	11	12

Tabell 3: Ljudnivåer från tillkommande verksamhet nattetid (dBA) ekvivalentnivå under hela nattperioden (22-07)

Lastbilstransporter till den nya depåbyggnaden bedöms vara 60 rörelser per dygn och 25 rörelser till den befintliga byggnaden. Lastbilstransporter sker normalt endast dagtid. Den stora majoriteten av alla transporter kommer att köra in en slinga inne i den nya byggnaden, andra fordon kommer att köra till lagret under den befintliga hallen eller in i korridoren mellan byggnaderna. Fordon på övriga ytan förekommer endast mycket sparsamt.

I och med att uppställning av bussar, ca 30 bussar som rör sig inom depåområdet, kommer att försvinna efter ombyggnaden bedöms det att ljudnivåerna från bussarna motsvaras av ljudet från tillkommande lastbilstrafik.

Enligt bullerutredningen kommer de ekvivalenta ljudnivåerna från tillkommande lastbilstrafik att betydligt minska vid mättpunkten 1. Det samma gäller även för max ljudnivåerna med undantag för mättpunkt 7. Max ljudnivåerna kommer att minska med ett par dBA men fortfarande ett par decibelar över de tillåtna, nämligen 70 dBA. Genom att bygga in föreslagen infart vid depåns södra del minskas max ljudnivåerna betydligt mer och långt under den tillåtna maxvärdet 70 dBA.

Det mest effektiva sättet att minska risken för bullerstörning bedöms vara tidsbegränsningar och att många bullrande verksamheter flyttas inomhus. I samband med flytten av verksamheterna vid Slakthusområdet till Hammarbydepån, vilket medför ökade ljudnivåer kring depåområdet, föreslås följande åtgärd:

- Minskad tomgångskörning. På Slakthusområdet står ofta loken på tomgång för att få upp värme och tryckluft till loken. Detta kan åstadkommas med varmare och aggregat inomhus. På så vis försvinner behovet av tomgångskörning.

- Makadamhantering inomhus. Lastning och lossning av makadam orsakar både damm och höga ljudnivåer. Detta kan göras inomhus vilket ger en bättre miljö både för närboende och personal.
- Trafikledning. Genom direktkontakt med trafikledningen kan fordonens utfart anpassas till tunnelbanetrafiken vilket också minskar behovet av tomgångskörning. Ambitionen ska vara att fordonen lämnar hallen och åker direkt upp på tunnelbanespåret utan att spendera onödig tid inom depåområdet.
- Hantering av avfall och material nattetid. Idag töms vagnar på material på tidig morgon efter att fordonen kommit in på depån. Kan man avvakta med detta till dagperioden minskar risken för bullerstörning. Alternativt kan miljöstationen placeras inomhus.
- Absorberande skärmar och fasader. För att minska risken för reflexer mot skärmar och fasader kan dessa kläs in med absorberande material. I beräkningarna har alla skärmar antagits vara absorberande. Parkeringshuset är delvis öppet och är därför också absorberande. Man kan även förse hallarnas fasader med absorbent för att minska ljudet som sprids i korridoren mellan dem.
- Användandet av eldrivna lok inom depån

luftföroreningar

För att göra en bedömning av hur utsläpp till luft påverkas på grund av den förändrade verksamheten inom depåområdet har Hifab, på uppdrag av SL, tagits fram en utredning.

Verksamhetsförändringen inom depåområdet innebär en ökning av fordonstrafiken. Driften med tunga fordon med företrädesvis dieselmotorer ökar med 25 timmar per dygn (5 dagar i veckan). Dessutom kan också noteras att området där Hammarbydepån är beläggen redan är högt belastat av luftföroreningar från biltrafik. Den mycket högt trafikbelastade Nynäsvägen med ca 100 000 fordon per dygn, som passerar 300 – 400 meter väst om depån, tillsammans med andra högt belastade vägsträckor i omgivningen har stor påverkan på luftföroreningen vid depåns närmaste bostadsbebyggelse.

När det gäller föroreningar till luft orsakad av damning är denna starkt beroende av de skadeförebyggande åtgärder som vidtas vid depån. Det är värt och notera att påverkan från dessa är av mer lokal art än avgaser. I samband med makadamupplag, stark vind och torr väderlek kan damning bli störande vid den närmsta bostadsbebyggelsen om inte erforderliga åtgärder vidtas för att undvika spridning.

Miljöteknisk markundersökning

Verksamheterna inom depåområdet har bedrivits sedan 1950-talet och omfattar reparationer, service och underhåll av spår- och tunnelbanevagnar samt arbetsfordon. För att närmare belysa om dessa verksamheter har orsakat föroreningar både i mark och grundvatten genomfördes en miljöteknisk markundersökning. Resultatet av provtagning av mark och grundvatten visar generellt låga halter av metaller och organiska föreningar. Förhöjda halter av PAH (polycykliska aromatiska kolväten) har observerats på vissa ställen men

eftersom föroreningen är lokaliserad till asfalt och ytligt belägen i underliggande fyllning bedöms exponeringsrisken för människor vara låg för närvarande.

Även halterna av PAH och övriga analyserade organiska ämnen i grundvatten ligger under riktvärden för miljörisker i ytvatten. Metallhalterna är med visst undantag, låga. Däremot påträffades förhöjda arsenikhalter i grundvattnet vid ett ställe och likaså förekom PAH vid ett annat ställe. De påträffade förhöjda PAH och alifat-halterna i grundvattnet kan tyda på spridning av PAH/oljeförorening och metallförorening i området. För att minska dessa halter i grundvattnet rekommenderas behövliga åtgärder men även nya provtagningar bör utföras för att få en bättre uppfattning av haltvariationen över tiden.

Avfallshantering

Verksamheterna inom depåområdet alstrar avfallsfraktioner av olika slag. Idag finns en miljöstation belägen mellan byggnaderna där avfallet tas om hand. Även efter ombyggnad kommer hanteringen av avfall/restmaterial ske på samma plats, eventuellt kommer delar av miljöstationen att läggas inomhus.

Arbetsmiljö

Intentionerna med ombyggnaden av depåområdet är att modernisera och bättre anpassa verksamheterna för att kunna möta framtida behov. Ombyggnaden bedöms ge en förbättring av klimatet inom depån samt bättre arbetsmiljöförhållanden för de personer som jobbar inom depån.

MEDVERKANDE

Planen har upprättats av stadsbyggnadskontorets planavdelning.

Katrin Berkefelt
planchef

Renoir Danyar
planhandläggare