

Handläggare
Sandra Wetterstrand
08-508 289 27

Till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2018-08-28, p. 18

Svar på granskning av detaljplan för Tvärbanan Kistagrenen, sträckan vid Solvalla

Remiss från stadsbyggnadsnämnden, S-Dp 2017-17192

Förvaltningens förslag till beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker planförslaget under förutsättning att:

1. Ny bullerskärm placeras utmed Ulvsundavägen på en sträcka av 265 meter innan befintliga och bullerskärmande byggnader rivs.
2. Redovisningen om uppfyllandet av recipienternas miljö kvalitetsnormer kompletteras.

Gunnar Söderholm
Förvaltningschef

Gustaf Landahl
Avdelningschef

Sammanfattning

Detaljplanen för tvärbanans delsträcka från Bromma flygplats till Solvalla travbana är på granskning under 20 juni-29 augusti 2018.

För att göra plats åt tvärbanan behöver fyra byggnader på Bromma flygplats rivas. Byggnaderna skärmar idag av markbuller från flygplatsen mot bostadsområdet Mariehäll. I planförslaget föreslås istället en bullerskärm uppföras på flygplatsområdet. Miljöförvaltningen anser att tiden mellan rivningen av byggnaderna och etableringen av skärmen behöver identifieras. En tidsperiod utan avskärmning riskerar att exponera berörda boende för förhöjda nivåer från markbuller. Tillfälliga avskärningsåtgärder kan då krävas. Planförslaget bör avvakta denna utredning.

Miljöförvaltningen föreslår dock att bullerskärmen istället uppförs utmed Ulvsundavägen innan byggnaderna på flygplatsområdet rivs. Dels för att inte riskera ett tidsmässigt glapp innan skärmen är på plats, men också för att en sådan placering ger en betydligt bättre helhetslösning ur hälsosynpunkt.

Planhandlingarna bör även kompletteras med en redovisning av hur miljö kvalitetsnormer för polycykliska aromatiska kolväten och högfluorerade ämnen klaras Bällstaåns och Ulvsundasjöns.

Bakgrund

Tvärbanan Kistagrenen är en planerad utbyggnad av tvärbanan. Den ska starta vid Ulvsunda industriområde och sträcka sig till Helene-lund. Kistagrenen planeras bli 8 kilometer lång och passera 10 hållplatser i kommunerna Stockholm, Sundbyberg och Sollentuna, se karta nedan.

De delar av sträckan som går genom Stockholms stad, med undantag för delsträckan genom Ärvinge, var på samråd under det fjärde kvartalet 2015. På delegation av miljö- och hälsoskydds-nämnden tillstyrkte miljöförvaltningen planförslaget, men lyfte fram vikten av att ta fram ett kontrollprogram för att hantera störningar under byggtiden.

I mars 2016 beslutade stadsbyggnadsnämnden att planförslaget ska delas upp i delsträckor som ställs ut för granskning separat. Delsträckan från Bromma flygplats upp till Solvalla travbana är på granskning nu under 20 juni-29 augusti 2018.



Karta över Kistagrenen inom Stockholms stad. Delen som planläggs i aktuell detaljplan är markerad med blått. Kartan är från planbeskrivningen.

Ärendet

Detaljplanen ska möjliggöra en utbyggnad av dubbelspår längs med Ulvsundavägen mellan Bromma flygplats och Solvalla travbana, ett nytt hållplatsläge vid Solvalla samt spårtekniska anläggningar såsom teknikbyggnader.

För att kunna ta sig till och från de nya hållplatserna planeras även en utökning av områdets gång- och cykelnät.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Tvärbanan och det utökade gång- och cykelnätet främjar kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik. Det är positivt från miljösynpunkt.

Planhandlingarna bör dock justeras och kompletteras vad gäller buller och dagvatten.

Buller

Tvärbanan kommer att dras igenom och utmed den norra delen av Bromma flygplats, som ligger direkt väster om planområdet. Detta medför att fyra byggnader på flygplatsområdet kommer att behöva rivas. Byggnaderna skärmar idag av markbuller från bland annat taxande flygplan, snöröjning och motorljud från flygplatsen mot bostadsområdet Mariehäll. Rivningen av byggnaderna resulterar därför i högre ljudnivåer i Mariehäll.

Flygplatsen har ett miljötillstånd meddelat enligt den tidigare miljöskyddslagen (1969:387) och enligt 9 kap. miljöbalken. Tillståndet reglerar dock inte det tillåtna markbullret. Det regleras istället av de sedvanliga reglerna för industribuller (Naturvårdsverkets rapport 6538 april 2015). Förändringar av flygplatsverksamheten ska anmälas till tillsynsmyndigheten, vilket även omfattar sådana förändringar som inte påverkar de villkor som är meddelade i miljötillståndet. Om förändringen inte innebär att en ytterligare olägenhet av betydelse för människors hälsa eller miljön kan uppkomma, kan anmälan hanteras av tillsynsmyndigheten (d v s miljö- och hälsoskyddsnämnden). I annat fall krävs att ett nytt tillstånd eller att ett ändringstillstånd söks för hela flygplatsverksamheten.

Rivningen av byggnaderna är en förändring av flygplatsverksamheten. En ny bullerskyddsåtgärd, som motsvarar den

avskärmande effekt som byggnaderna ger, behöver därför byggas om förändringen ska kunna hanteras som ett anmälningsärende.

En bullerutredning med syfte att ta fram bullerskyddsåtgärder som uppfyller kraven på ljudreduktion i Mariehäll har tagits fram, se bilaga. I utredningen har olika bullerskyddsåtgärder identifierats och utvärderats. Två åtgärdsalternativ uppfyller kraven på ljudreduktion, dessa är en ny högre bullerskärm utmed Ulvsundavägen respektive en skärm på flygplatsområdet.

Båda alternativen uppfyller ställda krav avseende bullerreduktion från verksamheten på flygplatsområdet. Byggekostnaden för de två alternativen uppskattas i nuläget vara i samma storleksordning.

En ny högre skärm utmed Ulvsundavägen ger däremot även en betydande reduktion av vägtrafikbullret. Skärmen utmed Ulvsundavägen kan även uppföras oberoende från rivningen av byggnaderna på flygplatsområdet och byggnationen av tvärbanan.

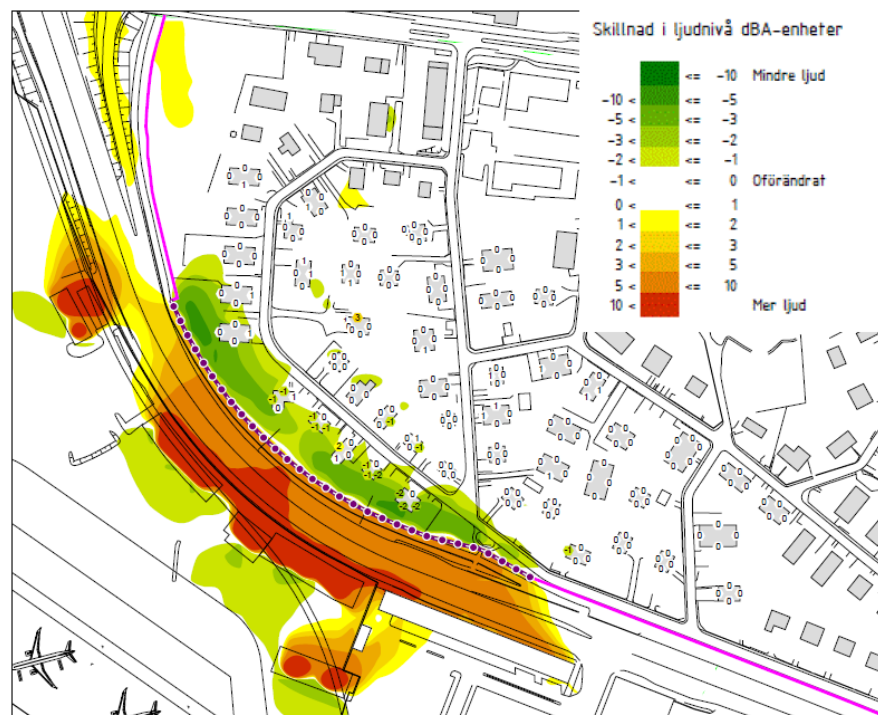
I planförslaget föreslås dock att en skärm uppförs på flygplatsområdet. Enligt bullerutredningen kräver en skärm på flygplatsområdet samplanering i byggskedet med flygplatsens operativa drift, rivningen av byggnaderna och byggnationen av tvärbanan. Detta i sin tur innebär en risk för att avskärmning av markbuller tidvis saknas och att byggskedet leder till en ökning av markbuller från flygplatsen mot Mariehäll.

Om bullerskärmen uppförs på flygplatsområdet så behöver tiden mellan rivningen av byggnaderna och etableringen av skärmen identifieras. En tidsperiod utan avskärmning leder till risk för att det ökande markbullret medför olägenhet för människors hälsa. Det behöver därför utredas vilka utbyggnadsetapper och tillfälliga avskärningsåtgärder som krävs för att inte skapa denna olägenhet. Enligt uppgift från Swedavia och Storstockholms Lokaltrafik pågår arbete med en sådan utredning. Planförslaget, så som skisserats, behöver avvakta denna utredning.

Som bullerutredningen redovisar finns det, i och med att det nu blir nödvändigt att skärma markbullret från flygplatsen, möjlighet att förbättra den samlade ljudmiljön i området. Detta kan alltså göras genom att placera den nya skärmen så att även vägbullerutbredningen begränsas mer effektivt än idag. Eftersom Ulvsundavägen är en påtaglig och dominerande bullerkälla i området är det viktigt att

denna möjlighet tas. En skärm utmed vägen innebär att det samlade bullret från flygplatsen, tvärbanan och vägen dämpas för boende i Mariehäll. I stora delar blir det mellan 5-10 dB lägre ljudnivå enbart från vägtrafikbullret, se bullerutredning. En skärm utmed vägen kan även dämpa markbuller från flygplatsen och buller från bygget av tvärbanan under byggtiden. Skärmen utmed vägen är därmed det alternativ som ger bäst effekt ur hälsosynpunkt.

Miljöförvaltningen föreslår därför att bullerskärmen istället uppförs utmed Ulvsundavägen, enligt bullerutredningen på en sträcka av 265 meter, innan byggnaderna på flygplatsområdet rivs.



Bullerreduktion för ny bullerskärm utmed Ulvsundavägen. Bilden är från markbullerutredningen.

Ett exempel på bullerskärm som dämpar både väg- och järnvägsbuller finns vid Gamla Magelungsvägen i Älvsjö. Dåvarande Banverket valde efter dialog med staden att istället placera järnvägsskärmen utmed vägen. Finansieringen delades mellan Banverket och Stockholms stad. Detta exempel kan utgöra underlag i den fortsatta utredningen om delfinansiering, ägande och skötsel av en skärm utmed Ulvsundavägen.

Dagvatten

Planområdet avvattnas till recipienterna Ulvsundasjön och Bällstaån. Enligt planhandlingarna ska tvärbanans spårområde

utgöras av makadam eller gräs för att rena och fördröja dagvattnet innan det leds till recipienterna.

Enligt planhandlingarna klarar planförslaget Ulvsundasjöns och Bällstaåns miljö kvalitetsnormer. I planhandlingarna och dess underlag saknas det dock en redovisning av hur miljö kvalitetsnormerna för polycykliska aromatiska kolväten (PAH) och perfluorerade ämnen (PFAS) påverkas av planförslaget. PAH bildas bland annat vid förbränning av kol eller från slitage av bildäck, medan PFAS bland annat har använts i skumsläckningsmedel eller för att ge produkter en smuts- eller fettavvisande yta.

För att kunna bedöma planförslagets möjlighet att klara Bällstaåns miljö kvalitetsnormer behöver föroreningsberäkningarna alltså kompletteras med beräkningar om polycykliska aromatiska kolväten, med särskild fokus på bensoapyren (BaP). För att kunna bedöma möjligheten att klara miljö kvalitetsnormerna för vatten behöver antracen särskilt inkluderas i beräkningarna. Detsamma gäller för högfluorerade ämnen bör dessa ämnen, med särskild fokus på perfluoroktansulfonat (PFOS), inkluderas i beräkningarna för Ulvsundasjön och Bällstaån. Vattenmyndigheten kan förväntas senare under 2018 besluta om kompletterande åtgärder för bl a uppföljning av dessa ämnen.

Byggarbeten, med exempelvis sprängning och schaktning, ger upphov till länshållningsvatten. Länshållningsvatten kan ha en påverkan på recipienters miljö kvalitetsnormer. Därför bör miljö konsekvenser av länshållningsvatten under byggtiden redovisas i planhandlingarna.

Enligt planbeskrivningen finns det en yta i den södra delen av det aktuella planområdet för fördröjning och rening av dagvatten. Denna yta har kapacitet att förutom att hantera dagvatten från det aktuella detaljplaneområdet även ta emot dagvatten från detaljplaneområdet för tvärbanans sträcka söderut. Miljöförvaltningen anser att en dagvattenanläggning på den utpekade ytan vore positiv för dagvattenhanteringen i området. Plankartan bör möjliggöra en sådan anläggning. Ansvar för skötsel av en dagvattenanläggning behöver dock klargöras.

Bilagor

Markbulerutredning, Skyddsåtgärd för markbuler från flygplatsen – vid evakuering späranläggning

Plankarta, planbeskrivning och utredningar gällande detaljplan för Tvärbanan Kistagrenen, sträckan vid Solvalla, finns på nedanstående länk

<http://insynsbk.stockholm.se/Byggochplantjansten/Pagaende-planarbete/PagaendePlanarbete/Planarende/?JournalNumber=2017-17192>