



Avdelning: Plan och Miljö
Handläggare: Bo Ekstam
Telefon: 08-508 28 938
Fax: 08-508 28 808
E-post: bo.ekstam@miljo.stockholm.se

2006-03-27

MHN 2006-04-11 p 14

Förslag till ny bebyggelse på del av fastigheten Lunda 6:1 m fl i stadsdelarna Lunda och Kälvesta

Remiss från Stadsbyggnadsnämnden Dnr 2004-06696-54

Förslag till beslut

1. Avstyrka planförslaget
2. Uppmärksamma Stadsbyggnadsnämnden på behovet av att komplettera miljöbedömningen när det gäller hur denna plan har betydelse för andra planers miljöpåverkan, i den händelse att planförslaget ändå kommer att genomföras.

Carl-Lennart Åstedt

Gustaf Landahl

Sammanfattning

Miljö- och hälsoskyddsnämnden avstyrkte programmet för denna detaljplan med hänsyn till möjligheterna att bibehålla och utveckla ett av stadens kvarvarande områden har för industri- och transportintensiv verksamhet. Planbeskrivningen redovisar enligt förvaltningens bedömning på osäkra grunder att planen inte kommer att utsättas för industribuller över gällande riktvärden. Hur planen kommer att påverka industriområdets förutsättningar att driva miljöfarlig verksamhet på området redovisas dock inte. Förvaltningen anser därför att Miljö- och hälsoskyddsnämnden bör vidhålla sitt tidigare beslut om att avstyrka planen. Förvaltningen föreslår att miljöbedömningen kompletteras när det gäller hur den föreslagna

Bilaga

planen har betydelse för industriområdets miljöpåverkan, i den händelse att planförslaget ändå kommer att genomföras.

Bakgrund

Genom remiss från Stadsbyggnadsnämnden har Miljö- och hälsoskyddsnämnden beretts möjlighet att inkomma med synpunkter på ett förslag till ny detaljplan för rubricerade fastighet senast den 18 april 2006. Planen avser 40 radhus. Nämnden har medgett förlängd remisstid så att ärendet inte behöver justeras omedelbart. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sammanträde 2005-05-24 (§ 149) att,

- 1 avstyrka programförslaget
- 2 föreslå Stadsbyggnadsnämnden att i detaljplan eller områdesbestämmelse införa bestämmelser om skyddszon vid Lundaterminalen som t.ex. omfattar de obebbyggda områdena väster och söder om terminalen
- 3 föreslå Stadsbyggnadsnämnden och Marknämnden att utreda möjligheterna att genomföra bullerskyddsåtgärder mot Järfälla för att underlätta för verksamheter att utvecklas i området.

I det fall Miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkter beaktats besvaras planremisser genom delegation. I detta fall har Miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkter inte beaktats varför ärendet överlämnas för nämndens beslut. Projektet ingår nu i 20 K.

Förvaltningens synpunkter

Möjligheterna att effektivisera och samordna transporter för att minska miljöbelastningen i staden begränsas

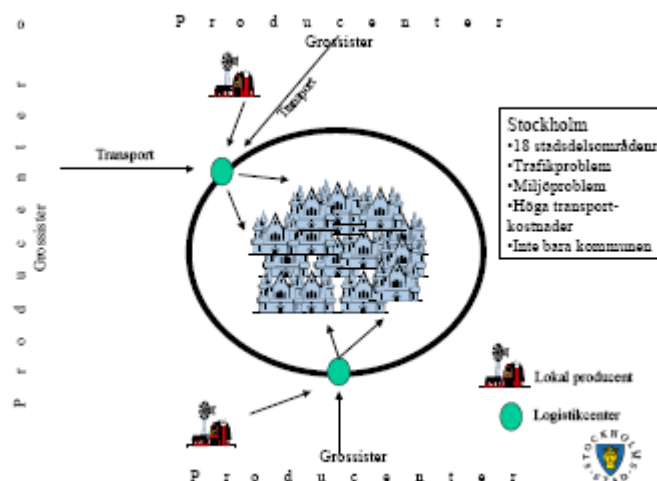
Miljö- och hälsoskyddsnämnden avstyrkte programmet för denna detaljplan med hänsyn till att konsekvenserna av ett genomförande kan påverka möjligheterna att bibehålla och utveckla ett av de få kvarvarande områden staden har kvar för industri- och transportintensiv verksamhet. MKB:n redovisade t.ex. inte vilka konsekvenser förslaget skulle medföra med avseende på företagens framtida möjligheter att utveckla sina verksamheter vid Lundaterminalen. Eftersom tillgången på lämpliga platser där sådan verksamhet kan bedrivas på i staden är mycket begränsade medan transport och omlastningsbehoven ökar föreslog Miljö- och hälsoskyddsnämnden att staden tydliggör sina intentioner med markanvändningen i de områden som översiktsplanen pekar ut som betydelsefulla för att trygga stadens varuförsörjning.

Planområdet är lämpligare att använda som skyddszon till Lundaterminalen

I detta fall föreslog Miljö- och hälsoskyddsnämnden att terminalområdet genom detaljplan eller annan skyddsform t.ex. områdesbestämmelser skulle skyddas och att i skyddszonen skulle ingå det nu föreslagna planområdet väster om terminalen samt området söder om terminalen. Förvaltningen redovisade i programförslaget att ett av företagen i området har tagit upp överläggningar med staden om behovet att utöka verksamheten med plats för ytterligare traileruppställning. En tillfällig uppställning under en tioårsperiod har anvisats av staden i anslutning till området i korsningen Bergslagsvägen – Avestagatan. Förvaltningen såg detta som ett tecken på att det finns ett behov för företag att utvecklas i området. En konsekvens som kan förväntas är att företagen i ökad utsträck måste använda sina terminaler nattetid, om ett ökat transporttjänstbehov inte kan tillgodoses genom markexpansion i området. En sådan förändring av företagens verksamheter är sannolikt ej möjlig att genomföra om planförslaget genomförs.

Stockholms stads upphandling av samordning av transporter stärker uppfattningen om att det finns ett behov att säkerställa verksamhetsområdets möjligheter att utveckla sina verksamheter

Förvaltningen vill som exempel en miljöeffektivisering av transporter är Stockholms stads avtal om samordning av stadens olika transporter (Kommunfullmäktige 2005-003-21 § 17). Tankegångarna i möjligheterna att utveckla transporteffektiviseringen illustreras och beskrivs i korthet på följande sätt:



” Istället för direktleveranser sker leverans från leverantör till en omlastningsplats, s k logistikcentra. Därifrån sker en samordnad lokal transport till beställaren. Teoretiska beräkningar visar, som i exemplet, att antalet transporter kan nedbringas med upp till 75 %. I verkligheten blir effekten lägre eftersom alla varor inte kan fraktas tillsammans. Grus, asfalt m. m. bör även fortsättningsvis ha sina egna transporter liksom vissa specialtransporter som t ex leverans av möbler (där även montering ingår i leveransen) eller leveranser av materiel till byggen. Målet är att en arbetsplats ska få högst en leverans per dag, jämfört med idag då leveranser sker flera gånger under dagen till större arbetsplatser. För flertalet arbetsplatser bör en leverans per vecka vara fullt möjlig, s k visdagsleverans. En svårighet kan vara kapaciteten att lagra beställda varor lokalt. Observera att ingen lagring ska förekomma på logistikcentrat. Här sker endast snabb omlastning till distributionsbilar av varor som inkommit under tidig morgon. Leverans till beställaren sker samma dag som varan anlänt till centrat. Om så krävs ska beställning vila hos leverantören för att leverans till logistikcentrat ska kunna ske på rätt dag (vid visdagsleverans). Leveranser som kommer E20/E4 söder ifrån går till en omlastningsplats söder om staden. Därifrån sker lokala leveranser till verksamheter i stadsdelsområden belägna söder om Mälarens utlopp. Leveranser inkommande norr om Mälaren går till en omlastningsplats belägen mellan E18 och E4 i trakten av Kista/Lunda industriområde. Därifrån sker lokala leveranser till verksamheter i stadsdelsområden belägna norr om Mälarens utlopp.”

Förvaltningen bedömer att ett genomförandet av sådana miljöanpassade transporter samtidigt medför behov av en intensivare användning av transportterminalerna. Transportföretagens möjlighet att effektivisera sina verksamheter på dessa platser kan medföra t.ex. behov av att använda en större del av dygnets timmar.

Stadsbyggnadskontoret berör inte verksamhetsområdets behov av utveckling eller hur planen påverkar industri- och verksamhetsområdet.

I den miljöbedömning Stadsbyggnadskontoret redovisar tas denna fråga inte upp. Däremot bedömer Stadsbyggnadskontoret att planen inte medför betydande miljöpåverkan med hänsyn till planens anslutning till bostadsområdet och att riktvärden för industribuller klaras i planområdet om hänsyn tas till bakgrundsbuller (bil.1.sid 11. *Behovsbedömning*). Med begreppet hänsyn till bakgrundsbuller menar Stadsbyggnadskontoret enligt redovisade avvägningar under rubriken *Industribuller* emellertid att man skall bortse från uppmätta bakgrundsnivåer vad avser ekvivalent ljudnivå, med hänsyn till den korta mättiden som legat till grund för bedömningarna. Stadsbyggnadskontoret uppger vidare att det heller inte bör tas någon hänsyn till enstaka överskridanden av momentana ljudnivåer nattetid, eftersom planområdet ligger i en befintlig miljö med omgivande vägar m.m. där mindre överskridanden av gällande riktvärden för externt industribuller bör kunna accepteras då det sällan är helt tyst i sådan miljö.

Av bilagd *miljöutredning* (bil.2.sid.12) framgår att ekvivalent ljudnivå från industriverksamheten inte översteg 40 dBA med hänsyn till korrigerade värden för bakgrundsnivå enligt beräkningar som utförts av Bernström Akustik. Bakgrundsnivån översteg dock i samtliga fall 40 dBA från vägtrafiken. Den momentana ljudnivån uppges i Bernströms mätningar inte överstiga 55 dBA vid något tillfälle, medan slammer och containerhantering hördes från terminalen.

Ingemanssons har i sin refererade mätning som visar en ekvivalent ljudnivå på 44 dBA och momentan ljudnivå på upp till 62 dBA bedömt bakgrundsbullret från omgivande trafik som försumbar och därmed inte bedömt att korrektion mot bakgrundsnivåerna skall göras. I Miljöutredningen ges ingen vägledning varför den av Ingemanssons uppmätta momentana ljudnivån på högst 62 dBA är försumbar i bedömningen.

Förvaltningen anser att de avvikande resultaten på ett bra sätt speglar svårigheten att mäta och bedöma vilken störning människor i realiteten utsätts för. Vad utredningen således visar är att planområdet kommer att påverkas av buller från verksamhetsområdet som såväl kan vara under som över förekommande riktvärden. Konsekvenserna vid ett genomförande av planen blir att verksamhetsutövaren fortsättningsvis blir ansvarig för utredningen om någon i planområdet klagar över verksamheten. Förvaltningens erfarenhet talar för att planen kommer att t.ex. begränsa transportföretagens möjlighet att driva verksamhet nattetid på platsen och på sikt medföra ett minskat intresse från företagens sida att etablera eller vilja utveckla sina verksamheter på platsen. Förvaltningen bedömer därför att planen medför en sådan betydande miljöpåverkan enligt 6 kap. 11 § Miljöbalken att miljökonsekvensbeskrivningen borde upprättas enligt bestämmelserna i miljöbalken.

Miljöbedömningen tar inte upp den viktigaste miljöfrågan om hur planen påverkar andra planer

Stadsbyggnadskontoret redovisar i planbeskrivningen att planen inte bedöms innebära någon betydande miljöpåverkan och att en miljöbedömning enligt miljöbalken därför inte behöver upprättas (sid.11). Stadsbyggnadskontoret redovisar att miljöbedömning ändå utförts med utgångspunkt från att de väsentligaste frågorna bedöms vara detaljplanens påverkan på tillgången till grönområden samt buller samt från industriområdet. Förvaltningen vill uppmärksamma att behovsbedömningen, om en detaljplan kan bedömas innebära en betydande miljöpåverkan enligt 6 kap 11 § miljöbalken, skall ske med utgångspunkt från kriterier som anges i bilaga 4 till förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar. I denna

bilaga anges utöver de av Stadsbyggnadskontoret angivna att planen också skall analyseras med utgångspunkt från om planen

- har betydelse för andra planers eller programs miljöpåverkan
- har betydelse för integreringen av miljöaspekter särskilt för att främja en hållbar utveckling

Förvaltningen vill uppmärksamma att miljöbedömningen inte redovisar hur denna plan har betydelse för andra planers eller programs miljöpåverkan. Förvaltningen bedömer att det från miljösynpunkt finns ett allt tydligare behov av att i detta område ställa intresset av att utveckla verksamhetsområdet före intresset att medge bostadsanvändning för ett mindre antal bostäder. Förvaltningen anser därför att planen med föreliggande osäkerheter inte bör genomföras. Miljö- och hälsoskyddsnämnden bör därför vidhålla det tidigare beslutet att avstyrka planen. I den händelse att planförslaget ändå skulle genomföras föreslår förvaltningen att Stadsbyggnadsnämnden uppmärksammas på att miljöbedömningen bör kompletteras när det gäller hur denna plan har betydelse för andra planers miljöpåverkan, främst med avseende på verksamhetsområdets möjligheter att fortsättningsvis främja en hållbar utveckling inom transportsektorn.

SLUT

Bilagor:

Bilaga 1 Planbeskrivning

Bilaga 2 Miljöutredning