



-Handläggare: Johan Rosén
Telefon: 08-508 28 914

Till
Till Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2012-06-12 p 15

Programsamråd för Grammet 1 vid Brommaplan i stadsdelen Åkeshov

Remiss från stadsbyggnadsnämnden Dnr 2011-18029-54

Förvaltningens förslag till beslut

1. Tillstyrka programförslaget under förutsättning att:
 - Möjligheten prövas att bygga in Bromma reningsverk för att bygga ytterligare bostäder, undanröja störningar för befintliga bostäder och garantera reningsverkets utvecklingsbehov.
 - Planeringen för nya bostäder inom programområdet tillämpar den s k Stockholmsmodellen för buller utan ytterligare avsteg.
 - Fortsatt detaljarbete inhämtar slutsatser från den transportanalys som trafikkontoret genomför för östra Västerort/Bromma
 - Förutsättningar att överbrygga Drottningholmsvägen för att bättre knyta ihop stadsdelen och utöka bostadsetableringen bör prövas i den fortsatta planeringen.

Gunnar Söderholm
Förvaltningschef

Gustaf Landahl
Avdelningschef

Sammanfattning

Programarbetet för tyngdpunkt Brommaplan med utvecklad kollektivtrafik, handel och bostäder innebär en kraftfull satsning av flera funktioner på en och samma plats. Målet för omdaning av befintligt centrum påminner om innerstadens täta struktur och de förutsättningar som därmed ges för hållbar stadsutveckling. Den



fortsatta planeringen kräver dock att förutsättningar för samlokalisering skapas mellan bostäder och Bromma reningsverk, att de goda villkoren för miljöanpassade transporter utnyttjas och att ny bostadsbebyggelse utformas så att en hälsomässigt acceptabel ljudmiljö säkerställs.

Bakgrund

Stadsbyggnadskontoret har tagit fram ett förslag till planprogram för ny inomhusterminal för bussar, uppgraderad biljetthall för tunnelbanan, utökade lokaler för handel, service och kontor samt 600-700 nya lägenheter i fastigheten Grammet 1 mm vid Brommaplan. Det upprättade programmet anger utgångspunkter och mål för planeringen och är remitterat under perioden 8 maj till 29 juni.

Programmet består av en samrådshandling och tillhörande underlag såsom utredningar rörande Bromma reningsverk, en miljö- och hälsobedömning samt bullerutredning. Miljöförvaltningen har för detta projekt involverats i arbetet och bl a tagit fram ett underlag för miljöfrågor i programärendet och deltagit i projektgruppens arbete.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Brommaplan – en tyngdpunkt

Miljöförvaltningen är i huvudsak positiv till programförslaget som syftar till att utveckla Brommaplan i enlighet med översiktsplanens strategi om att satsa på attraktiva tyngdpunkter, vilken Miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN) ställt sig bakom. Planeringen för Brommaplan bör ta utgångspunkt den inriktning som finns i trafikkontorets framkomlighetsstrategi, vilken MHN nyligen yttrat sig positivt över. Framkomlighetsstrategin pekar inte ut Brommaplan specifikt utan anger en allmän planeringsinriktning mot bl a kapacitetsstarka färdmedel. Förvaltningen anser att det fortsatta programarbetet för ny detaljplan bör kompletteras och förtydligas i nedanstående miljö- och hälsoskyddsfrågor.

Bromma reningsverk

En central fråga för programmet är vilka möjligheter som finns att kunna samlokalisera bostäder med Bromma reningsverk. Frågan har större betydelse än enbart för det aktuella programområdet då reningsverket ska kunna fungera



långsiktigt med bl a fler bostäder som ansluts i västra Stockholm och ökade krav på bättre reningsprocesser. Förvaltningen anser att ett helhetsgrepp bör tas för Bromma reningsverk för att säkerställa reningsverkets funktioner och samtidigt svara mot behovet av att bygga fler bostäder vid Brommaplan. Förvaltningen föreslår på samma sätt som genomförts för Henriksdals reningsverk att så stora delar av reningsverket som möjligt, och framförallt anläggningens mest luktande och störande delar, förläggs under jord. Genom att bygga in anläggningen skapas bättre förutsättningar att minska luktstörningar och buller.

Troligen skulle en sådan åtgärd medföra att än fler bostäder kan prövas vid denna tyngdpunkt och i detta goda kollektivtrafikläge. Förvaltningen har utifrån sin lokala tillsynsroll goda erfarenheter av att denna typ av lösning fungerat i praktiken vid Henriksdals reningsverk. Att kunna bygga fler bostäder närmare och eventuellt och till del, även på reningsverkets nuvarande område bidrar till finansieringen av en reningsverksanläggning under jord. En sådan lösning möjliggör även genomförande av tidigare bostadsprojekt där detaljplaneringen avstannat på grund av risken för störningar från reningsverket. Det gäller bl a bostadsprojektet för kv Sykorgen. En betydelsefull konsekvens av en ny anläggning under jord är även att den kan undanröja störningar för de som redan bor i området.

Befintlig tankningsstation för biogas i anslutning till reningsverket behöver vid ovan föreslagna utökning av bostadsetablering flyttas. En samlokalisering med befintlig drivmedelsanläggning (OK) norr om Brommaplan bör prövas. Med en reningsanläggning under jord skapas förutsättningar för utökad bostadsetablering vilket påverkar bostadsprojektet i fastigheten Grammet 1. Förvaltningen anser att det bör övervägas om att utöka bostadsetableringen genom att bygga ut och över Drottningholmsvägen. En överbryggnad av vägen ger betydligt fler bostäder, minimerar trafikbullret till kommande och befintlig bebyggelse samt knyter ihop området väster om Drottningholmsvägen med Brommaplan. Det gäller i första hand området mellan tunnelbanans bro över Drottningholmsvägen och fram till Tunnländsvägen, men med en underjordsförläggning av reningsverket kan ytterligare överbryggnad av vägen prövas i riktning mot Ekerö. Om området mellan tunnelbanans bro över Drottningholmsvägen och fram till Tunnländsvägen kan överbryggas, innebär detta en ökning av byggbar yta med cirka 40 % jämfört med programområdet. Förvaltningen är medveten om att Drottningholmsvägen utgör primär transportled för farligt gods och de restriktioner för bl a bebyggelse som detta kan medföra, men en överbyggnad innebär samtidigt möjligheter att minska skyddsavstånden till vägen. Det skulle för Grammet 1 kunna innebära att



bostadsbebyggelsen kan flyttas närmare Drottningholmsvägen. Det fortsatta planarbetet bör kunna ta erfarenheter av planering för bostäder där motsvarande

riskförutsättningar råder. Exempelvis vid Rinkeby med överdäckning av E18 samt överdäckningen av E4 vid Norra Stationsområdet/Hagastaden.

Buller

Buller är en hälsofråga och därutöver är avsaknad av buller en kvalité som efterfrågas enligt undersökningar bland bostadssökande. Många bostäder inom projektet kommer till följd av projektets storlek och därmed avstånd till väg och spår att vara i stort sett fritt från trafikbuller. Ljudnivåerna har för delar av bebyggelsen beräknats till mellan 45-50 dBA utanför samtliga boningsrum och dess fönster för dessa lägenheter.

Lägenheter som vetter mot Drottningholmsvägen och framförallt de i de högre våningsplanen exponeras för betydligt högre ljudnivåer, mellan 60-65 dBA ekvivalent ljudnivå. Enligt hittillsvarande skisser i programförslaget är många sovrum och övriga boningsrum placerade mot den bullriga sidan och kök placerade mot den tystare sidan, 45-50 dBA. Förvaltningen föreslår att i det fortsatta arbetet bör ljudfrågan i högre utsträckning ligga till grund för lägenheternas disposition och så många sovrum och boningsrum i övrigt som möjligt bör placeras mot den tystare sidan. Detta för att undvika de speciallösningar i form av glasskärmar utanför fönster och på balkong som kan leda till att de boende upplever instängdhet. Trots att man vid dessa speciallösningar kan visa att 55 dBA klaras utanför enskilda fönster riskerar boende ändå att väckas av höga maxvärden.

Förvaltningen föreslår att de från hälsosynpunkt lokalt anpassade minimikraven för bostäder bör ligga till grund för fortsatt detaljarbete. Bullerutredningar utifrån Stockholmsmodellen behöver även tas fram för skisserad bebyggelse mot Tunnländsvägen och Kappländsvägen med höga trafikflöden samt mot tunnelbanans sträckning förbi området. Dessa saknas i programhandlingarna.

Om förvaltningens skisserade förslag att överdäcka Drottningholmsvägen kan genomföras reduceras bullerexponeringen till programområdet påtagligt i anslutning till vägen, vilket underlättar för att skapa ur hälsosynpunkt godtagbara bostadsmiljöer och för barns dagliga vistelsemiljöer.



Transporter - energi

I programhandlingarna framgår att den trafikanalys för östra Västerort/Bromma som trafikkontoret för närvarande arbetar med och som avser en prognos fram till år 2030 ligger utanför programarbetet. Förvaltningen antar att denna trafikanalys rimligen bör ha viss inverkan på Brommaplan och den anpassning utifrån olika trafikslag som skisseras. Därför bör slutsatserna från analysen inarbetas och beaktas inför fortsatt arbete med programmet. Analysen kan exempelvis medföra att dimensionering av parkeringsytor för bil och cykel behöver justeras och eventuellt kombineras med bilpoolslösningar som kan vara ett effektivt utnyttjande av både fordon och markytor. Den fortsatta planeringen bör även beakta analysens slutsatser för Brommaplans trafikplats och den svåra trafiksituation som där råder.

Förvaltningen är tveksam till att lokalisera en infartsparkering till Brommaplan. De som startar resan från Stockholmsregionens utkanter under resan passerar platser med god kollektivtrafikservice. Det vore mer lämpligt att nyttja dessa platser för infartsparkering än att behöva fortsätta bilresan ända till Brommaplan. Parkerande som startar resan från mer centrala lägen bör generellt sett anses omfattas av en tillräckligt god kollektivtrafikstandard att hela resan bör kunna ske med kollektiva färdmedel. Den fortsatta planeringen bör ta del av de erfarenheter som SL respektive Stockholm parkering har av infartsparkeringar i olika lägen.

Förvaltningen kan vidare konstatera att tillgängligheten med bil runt samtliga kvarter och hus är väl tillgodosedda. Förvaltningen föreslår att dessa utformas som gåfartsgator och att vissa av dessa ytor, om möjligt, prövas som rekreationsytor.

Förvaltningen anser det positivt att ett hållbarhetsprogram kommer att tas fram för frågor om energi- och resurshushållning mm. Delmål i stadens miljöprogram ger vägledning om t ex energianvändning där nyproducerad byggnad, på av staden markanvisad fastighet, ska vara högst 55 kwh per kvadratmeter.

Förskola

Förvaltningen anser att den fortsatta planeringen för en förskola inom programområdet bl a bör ta vägledning i det verktyg, i form av en lekvärdesfaktor, som Malmö stad har tagit fram för bedömning av förskolor. Den innehåller bl a



rekommendationer om lämplig storlek och utformning av lekytor, vilka är rimliga att beakta då det rör sig om nyproduktion av en förskola. Den plats inom programområdet som skisserats vid Tunnländsvägen behöver även hantera frågan om buller, då området idag exponeras för höga trafikbullemnivåer.

Slut.

Bilagor

1. Programsamrådshandling för Grammet 1 m m
2. Möjlighet till lokalisering av bostäder i närheten av Bromma ARV del 2.
3. Möjlighet till lokalisering av bostäder i närheten av Bromma ARV del 1.
4. Möjlighet till lokalisering av bostäder i närheten av Bromma ARV sammanfattning.
5. Redovisning av trafikbuller, Bernström Akustik, 2012-03-296.
6. Miljö- och hälsobedömning, Structor, 2012-04-25