

Samrådsredogörelse Miljökonsekvensbeskrivning för detaljplan för Masugnen 5 och 7 i stadsdelarna Mariehäll och Ullsunda, Dp 2011-04316

Innehåll

Sammanfattning	2
Bakgrund.....	2
Förslagets syfte och huvuddrag.....	2
Hur samrådet för miljökonsekvensbeskrivningen bedrivits.....	3
Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande	3
Statliga och regionala myndigheter och förbund	3
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	10
Övriga remissinstanser	15
Sakägare enligt fastighetsförteckning	16
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	17
Föreslagna förändringar.....	17

Stadsbyggnadskontoret

Fleminggatan 4
Box 8314
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 27 300
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se
stockholm.se

Sammanfattning

Detaljplanen som miljökonsekvensbeskrivningen är framtagen för syftar till att omvandla mark med verksamheter och kontor till en del av en blandad stad med cirka 370 nya bostäder, lokaler i bottenvåningar, förskola och park.

Miljökonsekvensbeskrivningen sändes ut på samråd 2018-06-12 – 2018-07-24. Under samrådet har 19 yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser har ingen erinran eller endast mindre synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen. En del har lämnat synpunkter på tidigare planförslag. De synpunkter som kommit in berör framförallt dagvatten, översvämningsrisker, markföroreningar, miljökvalitetsnormer och risker kopplat till Tvärbanan.

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet har kompletteringar och förtydliganden skett i miljökonsekvensbeskrivningen. Några synpunkter har även föranlett ändringar i planbeskrivningen och dagvattenutredningen. Kontorets sammanfattande bedömning är att de inkomna synpunkterna har beaktats och studerats i planarbetet.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanen som miljökonsekvensbeskrivningen är framtagen för syftar till att omvandla mark med verksamheter och kontor till en del av en blandad stad med cirka 370 nya bostäder, lokaler i bottenvåningar, förskola och park. Syftet är också att tillgängliggöra strandområdet och Bällstaviken för allmänheten genom en sammanhängande strandpark med gångstråk.

Före plansamrådet bedömde Stockholms stad att planen inte innebar betydande miljöpåverkan och därför redovisades miljökonsekvenserna i planbeskrivningen. Efter plansamrådet ändrades bedömningen och Stockholms stad beslutade att en miljöbedömning behövde genomföras. Planförslaget har nu kompletterats med en miljökonsekvensbeskrivning. Syftet med en miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning är att integrera miljöaspekter i planprocessen och beslutsfattandet. I den uppdaterade behovsbedömningen bedömdes följande miljöaspekter kunna medföra betydande miljöpåverkan: markföroreningar, buller, vattenmiljö, biologisk mångfald och risk för översvämning.

Efter plansamrådet har ett nytt förslag till detaljplan tagits fram. Planförslag med MKB skickas på utställning under hösten 2018.

Hur samrådet för miljökonsekvensbeskrivningen bedrivits

Ett separat samråd för miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) pågick under perioden 2018-06-12 – 2018-07-24. Information om MKB-samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner. Annonser om samråd publicerades i lokaltidningen Mitt i Bromma 21 juni 2018. Inget samrådsmöte hölls.

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Nedan redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter. Totalt har 19 yttranden inkommit. För yttrandena i sin helhet hänvisas till planakten för projektet, dnr 2011-04316. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4.

Statliga och regionala myndigheter och förbund**Länsstyrelsen***Riksintresse flyg*

Länsstyrelsen har tagit del av Luftfartsverkets yttrande, daterat 2018-06-15 där de har synpunkter gällande höjder på föreslagen byggnation. Synpunkter från Luftfartsverket behöver beaktas i kommande planering, men som länsstyrelsen förstår är höjderna ändrade sedan samrådet, och därför kanske inte längre aktuella. Länsstyrelsen vill också påminna kommunen att planförslaget behöver stämmas av med Swedavia i kommande planprocess. Med fördel kan beskrivningen av riksintresse för flyg och eventuella begränsningar utifrån detta förtydligas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Miljökvalitetsnormer för vatten

På s.45 anges det som bedömningsgrund att 20 mm fördröjning av dagvatten ska ske, dock behöver det också anges att det krävs rening. För möjliga skyddsåtgärder på s. 52 anges dock såväl fördröjning och rening.

På s.50–51 finns en tabell, med benämning tabell 8 gällande hydromorfologiska kvalitetsfaktorer. Kvalitetsfaktorn ”Konnektivitet i sjöar” är klassad till Hög status. Ingående parametrar är klassade till hög status eller inte klassade alls. Kvalitetsfaktorn ”Morfologiskt tillstånd i sjöar” är klassad till dålig status, Ingående parametrar är antingen inte klassade eller klassade till dålig status (Parametrarna ”Närområde runt sjöar” och ”Svämplanets strukturer och funktion runt sjöar”). Närområde och svämplan definieras och klassas enligt HVMFS 2013:19.

Närområdet utgörs av marken från fårans kant och 30 meter upp. Svämplanet har modellerats av Vattenmyndigheterna. Planområdet omfattas alltså både av närområdet och av svämplanet. Att säga att närområde och svämplan saknas stämmer alltså inte. Kommunen behöver i detaljplanen bedöma hur planen påverkar kvalitetsfaktorn ”Morfologiskt tillstånd i sjöar” i enlighet med hur den har klassats. Ingen ytterligare försämring får ske. Dvs naturliga områden får inte omvandlas till mänskligt påverkade ytor. Det är även önskvärt att kommunen med detaljplanen bidrar till att förbättra kvalitetsfaktorn så att miljökvalitetsnormerna kan följas.

I miljökonsekvensbeskrivningen saknas det en diskussion om plats för snöupplag, vilket kan behövas då smältvatten från dessa omfattas av rening.

Förorenad mark

Länsstyrelsen vill upplysa om att en riskvärdering syftar till att på ett strukturerat sätt ta fram underlag så att det lämpligaste åtgärdsalternativet kan väljas. I miljökonsekvensbeskrivningen står det att ”kommande riskvärdering behöver analysera hur mycket av marken inom strandremsan som behöver tas bort för att hälsorisker ska undvikas”¹. Länsstyrelsen anser att formuleringen bör ses över eftersom den i nuvarande lydelse ger sken av att ett åtgärdsalternativ (schakt) redan valts innan riskvärderingen genomförts.

Översvämning

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen i MKB:n föreslår skyddsåtgärder och understryker att skyddsåtgärder som är möjliga att reglera med planbestämmelser förs in i plankartan.

Geoteknik

I MKB:n hänvisas till geotekniska utredningar som utförts tidigare och som visar att det föreligger stabilitetsproblem på båda fastigheterna och att planerad bebyggelse orsakar ytterligare belastning. Det rekommenderas ²bland annat att byggnader grundläggs med pålar mot fast botten samt att marken stabiliseras med kalkcementpelare eller spont längs strandpromenaden och i anslutning till gårdsmark. I planbestämmelser behöver det regleras var marken ska stabiliseras och hur byggnaderna ska grundläggas. Även eventuella restriktioner med avseende på geotekniska risker i övrigt ska regleras i plankartan.

¹ Se Miljökonsekvensbeskrivningen s. 69 andra stycket under rubriken ”Samlad riskbedömning.

Tvärbanan-risk för urspårning och påkörning

En riskanalys (Brandskyddslaget 2018-05-03) har tagits fram efter samrådsskedet och har arbetats in i miljökonsekvensbeskrivningen. I denna framkommer att det finns flera växlar mellan Karlsboda hållplats och planområdet. Växlar innebär en förhöjd risk för urspårning. Risken för urspårning uppges i riskanalysen vara låg med hänvisning till låg hastighet. Avståndet mellan byggnader och spårmitt är knappt 15 m. Lokaler planeras i delar av bottenvåningarna, vilket kan uppmuntra till stadigvarande vistelse. I gestaltningarna i den planbeskrivning som togs fram till samrådet förekommer uteserveringar utanför byggnaderna och i samrådsredogörelsen anges att lokaler i bottenvåningen ska levandegöra gaturummet. Med hänvisning till Länsstyrelsens rapport "Riskhänsyn vid ny bebyggelse intill vägar och järnvägar med transport av farligt gods samt bensinstationer" (2000:01) framgår att urspårning kan ske med upp till en vagnslängd för vanliga person- och godståg, ca 25 m. Tvärbanan uppges i riskanalysen bestå av tre vagnar till en total längd av 30 m. Riskanalysen i underlaget visar att urspårning av tvärbanan kan ske till 11 m. Till granskningsskedet behöver kommunen föra ett tydligare resonemang kring riskerna utifrån föreslagen användning av planområdet och utifrån detta se över avstånd och/eller ge förslag på skyddsåtgärder. Miljökonsekvensbeskrivningen behöver då även uppdateras med eventuella förändringar och tillägg.

Övriga synpunkter kring detaljplaneförslaget*Miljöfarlig verksamhet*

Det framgår av riskanalysen (Brandskyddslaget 2018-05-03) som tagits fram efter samrådsskedet som skickats med miljökonsekvensbeskrivningen, men inte arbetats in i handlingen, att om en brand med brandfarlig vara inträffar vid Ekesiö som ligger söder om och i direkt anslutning till planområdet, kan rökutvecklingen bli omfattande. Det framgår vidare att om brand uppstår kan den bli mycket omfattande och kan eventuellt leda till explosion.

I samrådsredogörelsen för detaljplanen anges det att Ekesiös verksamhet ska flytta. För att inte behöva räkna med Ekesiö i riskbilden, anser Länsstyrelsen att det behöver vara tydligare säkerställt att flytten blir av, t.ex. att detta kan påvisas med ett avtal eller liknande. Om det inte kan säkerställas att verksamheten kommer att flyttas anser Länsstyrelsen att en fördjupad riskanalys omfattande individ- och samhällsrisk behöver tas fram innan granskningsskedet av detaljplanen och att de eventuella åtgärder som behövs för att skydda boende och förskolebarn för giftig rök

regleras. Kommunen kan behöva överväga åtgärder avseende exempelvis ventilation och även utrymningsmöjligheter avseende takterrasserna i händelse av brand vid Ekesiöös verksamhet. Länsstyrelsen kommer att värdera konsekvenserna av en olycka/brand högre än sannolikheten. Infartsvägen till området ligger mellan hus och Ekesiöö. Framkomligheten för räddningsfordon till området behöver säkerställas i händelse av brand vid Ekesiöös verksamhet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Stadsbyggnadskontoret har gjort följande justeringar och förtydliganden i miljökonsekvensbeskrivningen utifrån Länsstyrelsens yttrande:

- *Beskrivningen av riksintresse för flyg har förtydligats.*
- *Avseende miljökvalitetsnormer för vatten har förtydligats att åtgärdsnivåerna innebär både fördröjning och rening.*
- *Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med ett utförligt resonemang om det morfologiska tillståndet och svämplanets struktur.*
- *Snöupplag sker centralt utanför planområdet. Smältvatten från snö hanteras av dagvattenssystemet.*
- *Formuleringen kring åtgärdsalternativ för strandremsan vad gäller sanering av markföroreningar har setts över så att den tar hänsyn till vad riskutvärderingen resulterar i och att samråd ska ske med tillsynsmyndigheten.*
- *På plankartan finns planbestämmelse om åtgärder för grundläggning. Det kommer att krävas ytterligare undersökningar i samband med projektering för att fastställa var.*

I planbeskrivningen har förtydligats att Ekesiöös verksamhet är flyttad.

Riskutredningen har efter samrådet om miljökonsekvensbeskrivningen kompletterats med en tydligare redovisning avseende urspårning enligt nedan:

Vid en urspårning bedöms de urspårade vagnarna maximalt kunna hamna 3,5-11,1 meter från spåret utan hänsyn tagen till höjdskillnader utmed spårområdet. Avståndet från spårmit till fasad är drygt 14 meter. Höjdskillnaden mellan spårområde och omgivningen, den låga hastigheten och förekomsten av stängsel innebär att ett urspårat tåg inte bedöms hamna i anslutning till planerade byggnader. Bedömningen är därför att eventuella konsekvenser inom planområdet till följd av en urspåringsolycka

blir mycket små. Någon betydande risk för att byggnader ska träffas och skadas av ett urspårat tåg bedöms inte föreligga. Inte heller bedöms människor som vistas utomhus i direkt anslutning till byggnader, till exempel på uteserveringar, utsättas för en oacceptabel risk till följd av närheten till tvärbanans spårområde.

Miljökonsekvensbeskrivningen har uppdaterats i enlighet med ovanstående redovisning.

Storstockholms Brandförsvär

SBK har låtit sakkunnig genomföra en riskbedömning, Brandskyddslaget daterad 2018-05-03. Följande identifierade riskkällor med olycksscenarier studerades:

- Urspårning från Tvärbanan.
- Suicid.
- Olycka till följd av hantering av brandfarlig vara i omgivande verksamheter.
- Olycka vid transport av brandfarlig vara till lokala verksamheter.

Utifrån genomförd analys bedöms inte identifierade risker innebära någon betydande påverkan mot det aktuella planområdet. Risknivån bedöms vara acceptabel och inga åtgärder bedöms nödvändiga att genomföra. SSBF gör ingen annan bedömning avseende hanteringen av olycksrisker inom planområdet och i dess närhet. SSBF har inga ytterligare synpunkter att lämna om den upprättade miljökonsekvensbeskrivningen.

Trafikverket

Planförslaget berör riksintressen för luftfarten, dels Bromma flygplats, dels LFV:s CNS-system. Även Ulvsundavägen är ett riksintresse för kommunikation, vilket bör framgå.

Planområdet ligger inom det höjdbegränsande området, den horisontella ytan för Bromma flygplats. Högsta möjliga totalhöjd för objekt är 59,56 möh. Detta bör framgå av MKB:n. En avstämning måste göras med LFV angående planförslagets påverkan på de flygtekniska systemen (CNS). LFV yttrade i samrådet att högsta totalhöjd för objekt är 48 möh på aktuell plats och bör också framgå av MKB:n.

Planområdet berörs också av markbuller från flygplatsen. Efter kontakt med Swedavia har Trafikverket fått bekräftat att Swedavias akustiker har medverkat i framtagandet av bullerutredningen. Därför har Trafikverket inga synpunkter på resultatet av

beräkningarna på markbuller. Planområdet ligger utanför dimensionerande flygbullerkurva.

Planområdet berörs också av vägtrafikbuller från Ulvsundavägen. Leden är primär transportled för farligt gods. Avståndet mellan Ulvsundavägen är ca 200 m och därför utanför riskzonen och bullret från vägen inte dimensionerande.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Miljökonsekvensbeskrivningen har förtydligats vad gäller riksintresse för luftfart samt avseende högsta tillåtna totalhöjd för Bromma flygplats. Det nuvarande planförslaget har lägre byggnadshöjder än vid samråd.

Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

Luffartsverket

Båda fastigheterna ligger inom skyddsområdet för LFV:s radarstation i Bällsta, vilket innebär att begränsning i byggnadshöjd råder på fastigheten enligt ICAO DOC 015. I och med tillkomsten av Uppsala radar ingår dock denna byggnation i de som förhandlats mellan LFV och Stockholms stad och som LFV kan tillåta med vissa förbehåll.

Maximalt tillåten byggnadshöjd på fastigheterna är 57 meter över nollplanet enligt ICAO DOC 015 och önskad byggnadshöjd är enligt detaljplanen som högst 59 meter över nollplanet.

Detta yttrande gäller på utfärdandedatum. LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

LFV har bifogat informationsblad om flyghinderanalys.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Planförslaget har omarbetats i stora delar efter plansamrådet. Högsta byggnadshöjd i förslaget är nu 36 meter över nollplanet.

Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting

Trafikförvaltningen ställer sig positiva till detta tillskott med bostäder i ett kollektivtrafikenära läge. Här finns goda förutsättningar att invånarna i framtiden ska välja kollektivtrafik istället för bil som fortskaffningsmedel och en hög täthet uppmuntras därför.

Båttrafik

Trafikförvaltningen anser att det är av största vikt att den pågående planeringen ger förutsättningar att i framtiden utveckla kollektivtrafik på vatten. En hållplats för kollektivtrafik på vatten behöver således planeras söder om en framtida gång- och cykelbro. Då det pågår flera omvandlingsprojekt väster om Bällstaviken är bästa framtida läge för hållplatsen inte fastställt ännu. Trafikförvaltningen vill ha en dialog med staden om hållplatsläget.

Tvärbana

De risker som i stadens riskbedömning nämns som härledande till tvärbanans närhet är urspårning och suicidrisk. Risken för urspårning av tvärbanan bedöms vara mycket liten till följd av att det vid planområdet finns en hållplats vilket, medför låga hastigheter. Suicidrisken bedöms även den vara mycket låg till följd av den låga hastigheten förbi platsen. Trafikförvaltningen vill upplysa om övriga risker/förhållningsregler kopplade till bostäder nära spår samt till byggnation nära spår. Trafikförvaltningen bifogar en lista i yttrandet.

Buller

Trafikförvaltningen vill upplysa om att buller från tvärbanan kommer att kräva bullerskyddsåtgärder, vilket är en ökad kostnad som bör budgeteras för redan nu från byggherrens sida.

Stomljud och vibrationer

Trafikförvaltningen vill upplysa om att åtgärder i byggnationen kan komma att krävas avseende dämpning av stomljud och vibrationer för att uppfylla gällande krav och riktlinjer.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Hållplatsläge för båttrafik planeras att lokaliseras inom utvecklingsområdet Bällsta hamn, som ligger strax söder om aktuellt planområde. Dialog om detta kan ske inom ramen för projektet Bällsta hamn.

Trafikförvaltningens lista om övriga risker och förhållningsregler vidarebefordras till exploitörer inom planområdet.

Åtgärder som krävs avseende bullerhantering kommer att göras på byggnaderna och bekostas av fastighetsägarna. Planbestämmelser rörande buller och stomljud finns på plankartan.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Skönhetsrådet står fast vid sitt tidigare yttrande och avstyrker förslag till detaljplan.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Detta samråd hanterar miljöfrågor inom ramen för miljökonsekvensbeskrivningen. De synpunkter rådet framfört avser det tidigare planförslaget. Planförslaget har omarbetats sedan samråd och kommer att ställas ut under hösten 2018.

Utbildningsförvaltningen

Utbildningsförvaltningen avstår från att yttra sig i samrådet då det handlar om en miljökonsekvensbeskrivning.

Kulturförvaltningen, Stadsmuseiavdelningen

Stadsmuseet har inga synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen.

Idrottsförvaltningen, Utvecklingsavdelningen

Förvaltningen har inga synpunkter på framtagen miljökonsekvensbeskrivning.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Överlag är Miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN) positiva till hur MKB redovisar risker och konsekvenser av planförslaget för de miljö- och hälsofrågor som i behovsbedömningen bedömdes betydande.

MHN anser att flera föreslagna skyddsåtgärder för att minimera negativ miljöpåverkan vid ett genomförande av detaljplanen i högre utsträckning behöver konkretiseras. Det gäller till exempel för dagvatten, utveckling av strandmiljön och omgivningsbuller. MHN anser att MKB:n bör förtydligas med exempel på hur föreslagna skyddsåtgärder ska säkerställas vid ett genomförande. Till exempel om åtgärden regleras på plankartan med planbestämmelse eller med avtal. Det bör även framgå vem som är ansvarig för att respektive åtgärd genomförs och vem som har ansvaret för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan.

Dagvatten

Även om stora delar av den förorenade marken schaktas bort är det viktigt att dagvattnet omhändertas på ett miljöanpassat sätt så att bostadsbebyggelsen inte gör att oacceptabla föroreningsmängder

sprids till Bällstaviken. Med föreslagen systemlösning och rening minskar utsläppen av metaller, olja, fosfor och kväve jämfört med nollalternativet.

Det bör framgå hur och när det säkerställs att eventuell infiltration av dagvatten till grundvatten kan ske eller om det behövs täta konstruktioner för att förhindra spridning av kvarvarande markföroreningar.

Biologisk mångfald

Som skyddsåtgärd föreslås att vid detaljutformning av strandparken behöver trädinventeringen vara underlag för beslut om åtgärder. Utformningen av strandparken behöver göras utifrån syftet att öka biologisk mångfald tillsammans med upplevelsevärden.

MHN anser att själva utformningen av strandzonen är avgörande för hur omfattande positiv eller negativ påverkan blir. Skyddsåtgärden uppfattas av MHN mer som ett inriktningsförslag till fortsatt planering och skulle kunna konkretiseras i högre utsträckning, t.ex. med ett gestaltungsprogram för allmän platsmark, som i sin tur säkerställs i genomförandebeskrivning.

MKB:n anger även att ytterligare riskvärderingar behöver genomföras för att analysera hur mycket av marken inom strandområdet som behöver tas bort för att undvika hälsorisker.

Omgivningsbuller och stomljud

Beträffande ekvivalenta ljudnivåer för spår- och vägtrafik kan MHN konstatera att riktvärdet om 60 dB(A) inte överskrids på Masugnen 5, men man är positiv till skyddsåtgärder med tätt räcke där de redovisats. Att planera för en bättre ljudmiljö än vad bullerförordningens riktvärden anger är i linje med stadens bullervägledning och ambitionsnivå beträffande god ljudmiljö.

Beträffande verksamhetsbuller, som i det här fallet är dimensionerande, kan det vara motiverat med planbestämmelse eftersom att dessa störningar inte är reglerade i förordningar. Exempel på planbestämmelse vid industribuller;

”Byggnad ska utformas så att minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet vänds mot en bullerskyddad sida, där 45 dB(A) ekvivalent ljudnivå kvällstid inte överskrids vid fasad.”

MHN vill påpeka svårigheterna med beräkning av stomljud och att det inte finns någon officiell, nationell, beräkningsmetod. Därför är

det lämpligt att arbeta med en viss säkerhetsmarginal vid dimensionering.

Markföroreningar

Ett genomförande av detaljplanen kommer visserligen inte medföra några hinder för en framtida sanering av källområdet eftersom det är beläget utanför Masugnen 5 & 7, men MHN ifrågasätter om inte en samlad sanering vore bättre ur kostnadssynpunkt. Vidare anser MHN att det bör förtydligas om hälsorisker kan uppstå om en sanering av källområdet uteblir.

Skyfall

MHN kan konstatera att planområdet ligger i anslutning till slutrecipient och att flödesvägar från uppströms liggande områden, utanför utredningsområdet, även avrinner mot planområdet. MHN anser att det bör förtydligas och säkerställas att dessa flöden kan nå slutrecipient utan att orsaka skada på tillkommande eller befintlig bebyggelse och infrastruktur.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Miljökonsekvensbeskrivningen har förtydligats vad gäller ansvar för skyddsåtgärder och hur de regleras.

I planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivningen förtydligas att bevarande av vegetation och strandzonens utformning regleras i exploateringsavtalet och i samråd med Stockholm stad.

Målsättningen är att öka biologisk mångfald tillsammans med upplevelsevärden. Trädinventeringen och naturvärdesinventeringen ska utgöra utgångspunkt för exploateringsavtalet.

Planbestämmelser med syfte att innehålla riktvärden för buller har reviderats.

I samband med projektering ses behov av samordning kring saneringsåtgärder över.

Samordning om höjdsättning av aktuellt planområde har skett med projektgrupp för utvecklingsområdet Bällsta hamn. I detta arbete har höjdsättning setts över i relation till avrinningsområden i planområdets närhet samt till Tvärbanan för att minimera risker för översvämning vid extremregn. Stora delar av avrinningsområdet avrinner i Bällsta hamn, söder om aktuellt planområde.

Bromma stadsdelsförvaltning, Avdelning administration
Förvaltningen ställer sig positiv till resultatet av den genomförda miljökonsekvensbeskrivningen. Utifrån den kompetens som förvaltningen besitter påvisar MKB:n att den föreslagna detaljplanen ger positiva miljöeffekter som annars inte uppnås. Som exempel kan nämnas att den tidigare industriella verksamheten som har funnits inom planområdet har förorenat marken och medfört att tungmetaller sprids från området. Utan saneringsåtgärder kommer dessa föroreningar att fortsätta spridas. Resultatet av det s.k. nollalternativet medför att inga upprustningsåtgärder planeras och markföroreningar ligger kvar i området. Området förblir otillgängligt för allmänheten och möjligheterna att förbättra vattenmiljön förblir därför dåliga.

Bromma stadsdelsnämnd ställer sig bakom förvaltningens förslag.

Stockholm vatten och avfall, VA

Vattenförsörjning

Vattenanslutning kan utföras från Karlsbodavägen, dock max en anslutning per fastighet. Lägsta vattentrycknivå i förbindelsepunkt motsvarar nivån +50 mvp och högsta nivån +70 mvp.

Spillvatten

Spillvattenanslutningar kan utföras från Karlsbodavägen, dock max en anslutning per fastighet.

Dagvatten

Flöden vid extrem nederbörd bör kunna avledas ytledes mot Bällstaviken utan att riskera översvämma mark och byggnader med skada som följd, se Stockholm stads skyfallskartering. För att belysa detta föreslås att dagvattenutredningen stäms av mot avrinningsområden och avrinningsvägar, samt att detta görs i samråd med omgivande planarbeten (Bällsta hamn).

För att förenkla dagvattenhanteringen i övrigt önskas att kvartersgatan både längst i söder och längst i norr i detaljplaneområdet blir allmän platsmark. Är inte detta möjligt önskar vi U-områden i ovan nämnda gator.

Framtagen dagvattenutredning (Dagvattenutredning Masugnen 5 och 7, WSP version från 2018-06-04) tar upp flera lösningar på dagvattenhantering som ligger i linje med Stockholm stads dagvattenstrategi. Däremot önskas att det förtydligas vilka åtgärder som ska bli allmänna och vilka som föreslås ägas och förvaltas av fastighetsägaren. Dagvattenutredningen bör även stämmas av mot

Checklista dagvattenutredningar i stadsbyggnadsprocessen då vissa punkter saknas.

Då det i plankartan framkommer att fastigheterna ska förses med garage under bjälklag bör det förtydligas hur stänk och smältvatten från parkerade bilar omhändertas i garaget. Enligt Stockholm stads riktlinjer för parkeringsytor bör avrinning från parkeringsytor under tak (parkeringshus) anslutas till spillvattennät, lämpligen efter föregående reningssteg, alternativt vara brunnslösa.

Höjdsättning kring infartsramper till garagen bör göras så att yttlig avrinning vid extremregn inte riskerar att översvämma garagen. Information gällande entrénivåer och garageinfarter i förhållande till höga nivåer i recipienten bör tydliggöras då de kan uppfattas något olika mellan handlingarna.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Samordning om höjdsättning av aktuellt planområde har skett med projektgrupp för utvecklingsområdet Bällsta hamn. I detta arbete har höjdsättning setts över i relation till avrinningsområden i planområdets närhet samt till Tvärbanan för att minimera risker för översvämning vid extremregn. Stora delar av avrinningsområdet avrinner i Bällsta hamn, söder om planområdet.

Den lägsta nivån för alla garageinfarter är minst 2,7 meter över nollplanet. Detaljutformning för att undvika att vatten rinner in i garagen kommer att göras under projekteringen.

Frågorna avseende vattenförsörjning och spillvattenanslutningar hanteras inte inom ramen för miljökonsekvensbeskrivningen.

Inom planområdet blir det allmän platsmark (PARK) i norr och i söder blir det allmän gata (GATA). Inga U-områden kommer att behövas för hantering av dagvatten. Stänk och smältvatten i garaget kommer att hanteras med avdunstningsrännor.

Yttrandet medför inga justeringar av miljökonsekvensbeskrivningen, däremot revideras dagvattenutredningen.

Stockholm vatten och avfall, Avfall

SVOA ser positivt på att mobil sopsug planeras för hushållsavfallet för Masugnen 7. Fastighetsägaren ska dimensionera sopsugsanläggningen så att risk för olägenhet, så som buller, förebyggs. Det innebär att anläggningen ska utformas så att tömningstiden begränsas och inte sker allt för ofta, dvs högst 15

minuter per tömningstillfälle och dockningspunkt samt max två gånger per vecka. Tömning får inte hindra övrig trafik.

SVOA ser positivt på att det planeras för miljörum för sopsortering i olika fraktioner. SVOA förespråkas även alltid att det i fastigheter möjliggörs för matavfallssamling för hushåll och verksamheter.

Alla verksamheter som riskerar att släppa ut mer fett än vad normalt hushållsavloppsvatten innehåller måste ha en typgodkänd fettavskiljare installerad för att förhindra att fett släpps ut i avloppsnätet.

Vid vidare utredning under planarbetet är det viktigt att säkerställa att de hämtfordon som används för valda insamlingssystem kan framföras inom området och angöra vid hämtplatsen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Planförslaget har reviderats sedan samråd. Inom fastigheterna kommer avfall att hanteras med miljörum istället för sopsug.

Angöringar har säkerställts genom avstämningar med trafikkontoret avseende dimensionering av vändplan och dess svängradier.

Yttrandet medför inga justeringar av MKB.

Övriga remissinstanser

Skanova

Skanova har markförlagda teleanläggningar i och i anslutning till planområdet. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra den föreslagna ledningsförläggningen förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Yttrandet medför inga justeringar av MKB.

Ellevio AB

Regionnät

Det finns gamla oljeisolerade kablar som löper runt planområdets norra kant vidare söderut i Karlsbodavägen. Dessa kan hamna i konflikt med nya gångbanor och annan ny infrastruktur som tillkommer på grund av detaljplanen. Ellevio har åtagande gentemot Miljöförvaltningen att dessa ska tas bort om de kommer i konflikt med exploatering eller markåtgärder.

Kablarna är renspolade från olja och delsträckor kan redan vara borttagna sedan tidigare. Ellevios entreprenör utför borttagandet av påträffade kablar, återförsluter ändarna på korrekt sätt samt sanerar mark vid behov.

Lokalnät

Ellevio har 11 kV och 0,4 kV elnät längs med Karlsbodavägen samt äldre urdrifftagna kablar närmare planområdet. I planområdets västra delar finns befintliga lågspänningskablar som ska användas för eldistribution till planområdet. Det är viktigt att kablarna beaktas och skyddas mot skada i samband med att markarbeten inleds för lokalgata.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Information om gamla oljeisolerade kablar samt lågspänningskablar förmedlas till exploatörer inom planområdet. Yttrandet medför inga justeringar av MKB.

Stockholm Exergi

Stockholm Exergi har inget att erinra.

Sakägare enligt fastighetsförteckning

Brf Bällstavik

Brf Bällstavik uppskattar att SBK funnit det lämpligt att komplettera planarbetet med en miljökonsekvensbeskrivning. Det är positivt att miljökonsekvensbeskrivningen och den slutgiltigt omarbetade dagvattenutredningen för Masugnen 5 & 7 redovisar ambitiösa åtgärder för att lösa dagvattenproblematiken i samband med exploateringen. Dessvärre finns det för Masugnen 8 en extremt viktig fråga som inte är genomarbetad och som i både miljökonsekvensbeskrivningen och dagvattenutredningen behandlas i det närmaste nonchalant. Frågan är; *vad händer med dagvattnet vid extrem nederbörd, som vida överstiger kapaciteten i det skisserade nya dagvattensystemet och vatten söker sig mot norra lågpunkten, belägen i den nya uppfarten?*

Bostadsrättsföreningen citerar ur avsnittet om konsekvenser av planförslaget om vad som skulle hända vid extrema regn. Miljökonsekvensbeskrivningen beskriver att det vid extremregn kan bredda över kantstenen vid lågpunkten i gatan i den norra delen av planområdet. Vattnet skulle då rinna över parkeringsytor och gångstråk till Bällstaviken utan att orsaka skador på bebyggelse.

De menar att det är en oärlig formulering, då det inte nämns att avrinningen sker över Masugnen 8, något som gjordes i planbeskrivningen 2016. Vidare undrar man varför inte frågan lösts på ett sätt som inte involverar Masugnen 8 och varför ingen analys redovisas för vad ett breddvattentillskott från över 400 kvm lokalgata som rinner in på Masugnen 8 skulle ha för konsekvenser.

Bostadsrättsföreningen anser att miljökonsekvensbeskrivningen måste kompletteras med konkreta anvisningar för hur avrinningen vid extremregn vid lågpunkten i norra delen ska hanteras inom planområdet. Om detta inte skulle vara möjligt måste riskerna för översvämning vid extremregn på Masugnen 8 noga analyseras. Vid förhöjd risk måste staden vidta åtgärder och garantera att skador inte kan uppkomma till följd av den valda lösningen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

I det fortsatta planarbetet och projekteringen av gata beaktas översvämningsrisken för Masugnen 8 vid extrema regn för att försämring inte ska ske. Dagvattenutredningen har kompletterats med en utförligare beskrivning av hantering av vattenmassor vid extremregn.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret har utifrån de inkomna synpunkterna gjort bedömningen att miljökonsekvensbeskrivningen efter revidering kan ställas ut tillsammans med planförslaget. Kontorets sammanfattande bedömning är att de inkomna synpunkterna har beaktats och studerats i planarbetet.

Föreslagna förändringar

De inkomna synpunkterna under MKB-samrådet har inneburit en revidering av miljökonsekvensbeskrivningen samt förtydliganden i planbeskrivningen och dagvattenutredningen inom följande områden:

- Utförligare beskrivning kring:
 - svämplanet för Bällstaviken

- risk kopplat till Tvärbanan
 - hantering av dagvatten vid extremregn
- Ändringar i formuleringar och uppdatering av status vad gäller miljöfarlig verksamhet i närområdet.
- Förtydliganden vad gäller sanering av markföroreningar.
- Förtydligande vad gäller byggnadshöjder inom planområdet kopplat till Bromma flygplats

I och med ovanstående revideringar bedöms synpunkterna som inkommit i MKB-samrådet ha beaktats inför utställningen.

Karin Norlander
planchef

Carla Hedberg
stadsplanerare