



Handläggare: Karl Malmberg
Telefon: 08-508 27 993

Till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2011-10-25 p.22

Detaljplan för Förbifart Stockholm, tunnel Hästa

Remiss från stadsbyggnadsnämnden Dp 2010-00804-54

Förvaltningens förslag till beslut

Tillstyrka planen under förutsättning att

1. intrång i kulturresevatet kompenseras i skälig utsträckning
2. kultur- och naturresevatets avgränsning markeras på plankartan
3. planbestämmelserna reglerar att installationer inom resevatet inte får ge upphov till ekvivalenta ljudnivåer över 45 dB(A)

Gunnar Söderholm
Förvaltningschef

Gustaf Landahl
Avdelningschef

Bakgrund

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har fått rubricerade förslag till detaljplan på remiss. Nämnden har fått förlängd remisstid till den 1 november 2011. Planen utgör en av 13 detaljplaner som ingår inom trafikprojektet Förbifart Stockholm. En översiktskarta över samtliga detaljplaner finns på stadens hemsida. Där finns också alla planhandlingar samlade. (<http://insynsbk.stockholm.se/byggochplantjansten/pagaende-planarbete/>)

Syftet med planen är att skapa byggrätt för trafikledstunnel, som ska ingå i Förbifart Stockholm, samt koppla ihop Akallavägen med Hjulstamotet. Planen syftar även till att uppföra ett friskluftsintag och en teknikbyggnad till tunneln ovan mark. Byggnaderna är 3x3 meter och ca 4 meter höga. Planen ger möjlighet att flytta Akallalänken under byggnadsskedet.

Planområdet är en del av projektet Förbifart Stockholm och angränsar till detaljplanen för Hanstamotet i norr och Hjulstamotet i söder. Förbifartens sträckning för denna plan är förlagd i tunnel under natur- och kulturresevat. Med anledning av markens geologiska egenskaper går det inte att spränga tunnel i berg hela vägen, varför en betongtunnel kommer att byggas i den södra delen av planen. Där betongtunneln anläggs kommer stora markutrymmen att tas i anspråk under byggtiden vilket kan medföra att betydande naturvärden går förlorade. Inom planen ska en teknikbyggnad byggas i anslutning till betongtunneln i planens södra del och ett friskluftsintag för tunneln ska anläggas intill Akallälänken vid en torrbacke.

Akallälänkens provisoriska omdragning i planens södra del kommer att påverka möjligheterna att bedriva jordbruk på platsen. Hästa gård har arrendeavtal med Stockholms stad och Järfälla kommun i vilket landskapsskötsel ingår.

Detaljplanen bygger på Trafikverkets arbetsplan för Förbifart Stockholm (Utställelsehandling), vilken följer Väglagen och Miljöbalken. Staden yttrade sig över arbetsplanen i augusti 2011. Miljöförvaltningen deltog i det samlade tjänsteutlåtande som utgjorde underlag för kommunstyrelsens beslut. Ärendet anmälades till Miljö- och hälsoskyddsnämnden 11-08-30.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden yttrade sig över program för Förbifart Stockholm i oktober 2009 (MHN 09-10-15 § 24). Nämnden tillstyrkte programmet under förutsättning att följande punkter beaktas i arbets- och detaljplaner:

- Redovisa hur köbildning och avstängning ska undvikas, så att trafiken inte leds in till Essingeleden och Stockholms innerstad,
- Optimering av på- och avfartsramper för kollektivtrafik och lokaltrafik,
- Spolvatten renas och katastrofskydd planeras innan det släpps på dagvattentunnel.
- Igelbäcken kompenseras för vatten som avleds,
- Installationer och dess ytanspråk redovisas (ventilationsbyggnader, arbetstunnlar och etableringsytor).

Miljöförvaltningen bedömer att miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkter har i huvudsak beaktats i detaljplanearbetet.

Förvaltningens synpunkter

Luftföroreningar

I planbeskrivningen finns ett avsnitt om luftföroreningar i tunneln, som bygger på MKB för Förbifartens arbetsplan. Där anges bland annat att Trafikverket håller på att ta fram riktvärden för tunneln. Miljöförvaltningen vill framhålla de synpunkter som staden framförde gällande tunnelluft i yttrande över arbetsplanens MKB. Förvaltningen bedömer att det föreslagna riktvärdet 400 µg/m³ för PM₁₀ i tunnelluft är godtagbart att använda

som riktvärde, eftersom det baseras på de vetenskapliga underlag gällande hälsoeffekter som finns tillgängliga idag. Riktvärde och åtgärder för tunnelluft behöver dock ses över och justeras kontinuerligt eftersom kunskapen fortlöpande ökar om hur hälsofarliga olika luftföroreningar är, samt att föroreningshalterna kommer att ändras med tiden på grund av förändrad fordonspark, dubbdäcksandel och teknik. Förvaltningen anser att ett riktvärde för PM10 ska fastställas som är anpassat så att känsliga personer ska kunna åka i tunneln. Förvaltningen anser att förbifarten ska utformas och driften bedrivas så att riktvärdet för luftföroreningar klaras. Förvaltningen anser att trafiken inte bör styras om till ytvägnätet vid höga halter i tunnelarna med hänsyn till de negativa effekter som då uppstår på andra platser.

Enligt planbeskrivningen beräknas halten av kvävedioxid i tunneln ligga på 150-300 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ beroende på om ventilationen används eller inte. Detta kan jämföras med riktvärdet för kvävedioxid (NO_2) i södra Länken som är 400 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. I arbetsplanen föreslås att ett riktvärde för kväveoxider (NO_x) istället för kvävedioxid.

En rad parametrar påverkar halterna av luftföroreningar i tunnelarna, bland annat antal fordon, fordonens utsläpp, hastighet, vägbeläggning, dubbdäcksandel och ventilationens kapacitet. Detaljplanerna för förbifarten reglerar var ventilationsanordningar och dylikt placeras ovanpå marken. Miljöförvaltningen förutsätter att föreslagna anordningar ges tillräckligt utrymme för att ventilationsanordningarna ska få tillräcklig kapacitet.

Luftföroreningar från Förbifartens ventilationstorn ger en marginell påverkan på luftkvaliteten i tornens närområde och beräknas inte medföra att miljökvalitetsnormer för utomhusluft överskrids där människor normalt vistas.

De luftföroreningar som förs ut genom tunnelmynningarna ger en mycket större påverkan på omgivningen. Utan ventilationstorn överskrids miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar (PM_{10}) utanför mynningarna. Ventilationstornen kan styras så att miljökvalitetsnormerna klaras där människor normalt vistas.

Kollektivtrafik

I planhandlingarna redovisas att Förbifarten kommer ge möjligheter för ny busstrafik i relationer som idag inte är särskilt bra ur kollektivtrafikperspektiv. Förvaltningen delar denna uppfattning att nya bussförbindelser skapas där det tidigare saknats sådana, men anser att förutsättningarna för kollektivtrafiken skulle kunna förbättras ytterligare. Till exempel genom att de på- och avfartsramper som planeras i högre utsträckning ansluter till gator och stråk för direkt omstigning till tunnelbana eller annan kollektivtrafik.

Miljö och hälsoskyddsnämnden beslutspunkt i programskedet om att optimering av på- och avfartsramper för kollektivtrafik och lokaltrafik studeras vidare har förvisso gjorts och redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. Därifrån kan sammanfattningsvis konstateras att förbifarten primärt inte byggs för kollektivtrafik utan som transportled och

förbifart för övrig trafik. I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas dock ytterligare åtgärder som skulle gynna kollektivtrafikandelen. Exempelvis att ett av de tre körfälten i vardera riktning reserveras som kollektivtrafikkörfält, detta skulle förvisso göras först om det konstateras att andelen kollektivtrafik ökar på Förbifarten. Förvaltningen anser att det istället bör genomföras vid öppnandet av leden för att gynna kollektiva färdmedel. Detta regleras dock inte i detaljplanen. Vidare föreslås att BRT-system (Bus Rapid Transit) med hög turtäthet utreds. Vidare hänskjuts till utredning möjligheten att få snabbare och bättre anslutningar till närliggande regionala kärnor och till närliggande kollektivtrafikpunkter som Vällingby, Barkarby/Hjulsta, Akalla och Häggvik. Samliga dessa förslag regleras dock inte i detaljplanen men bör skyndsamt genomföras för att erbjuda så bra kollektiva resor som möjligt och utifrån Förbifartens förutsättningar för kollektivtrafik.

Ingrepp i Natur- och kulturresevat

Planområdet ligger inom Igelbäckens kulturresevat och Hansta naturresevat i stadsdelarna Akalla och Hansta i Stockholm. Förbifartens sträckning i denna plan kommer att gå under jord vilket minskar påverkan på kultur- och naturresevaten. För den del där en betongtunnel kommer att byggas i anslutning till Hästa klack finns det värdefulla kulturlämningar och naturmiljöer som kommer att tas i anspråk under byggnadstiden som beräknas bli fyra år, dessa värden riskerar att förloras för en lång framtid. Bland annat finns det äldre odlings-, ängs- och betesmarker, till exempel backsippa, korskovall, backtimjan och ängsskallra. Det finns även grova tallar, hålträd av tall och asp samt rikligt med död ved vilket gör att området har ett rikt fågelliv. Sånglärka, hornuggla och olika rovfåglar är exempel på fåglar som lever i området.

Akallalänken

Den tillfälliga omdragningen av Akallalänken kommer att påverka Hästa gårds jordbruksmarker direkt – inte bara deras möjlighet att ta sig över vägen till de västliga markerna utan även inpå själva gården. I denna del av resevatet finns även fornlämningar.

Kompensation för intrång i kulturresevat

Det finns ett generellt tillstånd att bygga Förbifart Stockholm genom berörda kultur- och naturresevat. I planbestämmelserna anges att ”Ingrepp i Igelbäckens kulturresevat och Hansta naturresevat får bara ske i enlighet med dess föreskrifter”. Miljöförvaltningen anser därför att kultur- och naturresevatets avgränsning bör markeras på plankartan.

”Enligt 7 kap 7 § miljöbalken kan beslut om upphävande eller dispens endast meddelas om intrånget i naturvärdet kompenseras i skälig utsträckning på naturresevatet eller på något annat område.”

Miljöförvaltningen anser att planbeskrivningen ska kompletteras med en redovisning av lämpliga kompensationsåtgärder för intrången i kulturreseptatet. Kompensationsförlag som har diskuterats för Igelbäckens kulturreseptat är:

- Återställningsplan bl.a. i samråd med Hästa gård,
- Installera nya torrbackar
- Installera nya rastplatser, stigar och informationsskyltar
- Trädplantering vid bergsskärning så nära kanten som möjligt
- Återplantering av skyddsvärd flora
- Anlägga dammar för större vattensalamander etableras i reseptatet
- Återinföra rent vatten till Igelbäcken
- Återställa marken vid motocrossbanan när verksamheten där upphört år 2016.

För att påverkan av ingreppen ska bli skonsamma som möjligt är det viktigt att marken ovanför betongtunneln ska anpassas och återställas till befintlig natur så långt som möjligt. Förvaltningens erfarenheter från tillsynsarbetet av liknande projekt visar att betydligt mer mark än vad själva vägbanan och dess vägrenar upptar, påverkas. Med anledning av detta vill förvaltningen understryka vikten av att tillsynsmyndigheten (miljöförvaltningen) kontaktas i god tid innan arbete påbörjas som gör intrång i något av stadens kultur- och naturreseptat.

Fläktbuller

Inom kulturreseptatet kommer en teknikbyggnad och en ventilationsbyggnad att uppföras. I planbeskrivningen framgår att ett visst lågfrekvent fläktbuller kan höras i närområdet och därmed försämra rekreativsvärdet i dessa områden då in- och frånluftsanläggningar byggs.” Enligt Stockholms parkprogram bör natur- och friluftsområden ha en ljudnivå under 45 dB(A). Miljöförvaltningen anser att planbestämmelserna ska kompletteras med följande bestämmelse; Installationer inom naturreseptatet får inte ge upphov till ekvivalenta ljudnivåer över 45 dB(A).

Slut

Bilagor

1. Planbeskrivning
2. Plankarta