



Handläggare: Karl Malmberg
Telefon: 08-508 27 993

Till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2011-10-25 p. 23

Detaljplan för Förbifart Stockholm, tunnel Lunda-Hjulsta

Remiss från stadsbyggnadsnämnden Dp 2009-4710-54

Förvaltningens förslag till beslut

Tillstyrka planförslaget under förutsättning att:

1. området där betongtunneln byggs återställs
2. utredningar om möjliga kompensationsåtgärder för groddjurshabitat i närområdet utförs

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. Planen syftar även till att uppföra ventilationsbyggnader i form av ett frånluftstorn på 105 kvm och 15 m högt samt ett friskluftsintag 9 kvm och ca 4 meter högt.

Ett bostadshus ligger inom skyddszonen och måste troligtvis inlösas.

Planområdet består idag huvudsakligen av gammal, grov tallskog. I området finns en grov ek. Inga rödlistade arter har påträffats men förutsättningarna bedöms vara goda för reliktbodyen i området. Talticka indikerar på att det är en tallmiljö med stort värde. Området ingår i habitatnätverk och spridningszoner för groddjur och barrskogsfåglar. Delar av tunneln inom planområdet kommer vara betongtunnel vilket innebär att markytor måste tas i anspråk under byggnadstiden.

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 anmäldes 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.

Kompensation för naturmark

Planområdet där betongtunneln och ventilationsbyggnader ska byggas består av värdefull natur och utgör habitatnätverk för groddjur och barrskogsfåglar. För att påverkan av ingreppen ska bli så skonsamma som möjligt är det viktigt att naturmarken anpassas och återställas till befintlig natur så långt som möjligt. Förvaltningen anser att den samlade värderingen av de grönområden och naturvärden som tas i anspråk för de ventilationsbyggnader som ska uppföras i projektet gör att det är motiverat att även föreslå kompensationsåtgärder.

I övrigt har förvaltningen inget att erinra.

Slut

Bilagor

1. Planbeskrivning
2. Plankarta