



Handläggare: Anette Jansson
Telefon: 08-508 288 20

Till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2011-10-25 p.17

Detaljplan för Förbifart Stockholm, Vinstamotet

Remiss från stadsbyggnadsnämnden Dp 2009-18963-54

Förvaltningens förslag till beslut

Tillstyrka planförslaget under förutsättning att:

1. Ytterligare rening eller alternativa lösningar för dagvattnet som planeras föras till Råcksta träsk från planområdet utredas vidare. Det är olämpligt att tillföra förorenat dagvatten till Råcksta träsk.
2. Det framgår i planhandlingarna att vägarna ska konstrueras på sådant sätt att markvibrationer inte sprids till närliggande bostäder. Vibrationer i byggnaderna bör underskrida komfortriktvärde 0,4 mm/s (Svensk standard SS 460 48 61).
3. Planbestämmelsen gällande bullerskydd bör formuleras om så att syftet med den säkerställs. Texten ”Skydden uppförs i den utbredning som stadsbyggnadsnämnden finner lämplig” bör bytas ut mot t.ex. ”Skydden uppförs enligt plankartans illustration eller på sådant sätt att minst motsvarande bullerdämpning erhålls.”
4. Bullerskyddens höjd anges på plankartan.
5. Bullerskydd uppförs vid Johannelunds tunnelbana så att ljudnivåerna på perrongen och torgytan understiger 55 dB(A).
6. Plats avsätts för cykelparkering vid Johannelunds tunnelbana.
7. Det prövas om det finns möjlighet att plantera träd inom planområdet. Detta bör ske i samråd med stadens nyinrättade trädråd och berörd stadsdelsförvaltning

Gunnar Söderholm
Förvaltningschef

Gustaf Landahl
Avdelningschef

Sammanfattning

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 och möjliggör utbyggnad av en trafikplats vid Vinsta. Trafikplatsen innebär en ombyggnad av Bergslagsvägen, med två nya cirkulationsplatser, nya gång- och cykelförbindelser och med rampanslutningar till vägtunnel.

Dagvattnet från planområdet leds idag till Råcksta träsk. Det föreslås att dagvattnet efter utbyggnad ska avledas till oljeavskiljare och haveriskydd innan det går vidare till Råcksta träsk. Mängden föroreningar beräknas minska mot nuläget för alla ämnen utom för kväve. Eftersom staden arbetar aktivt för att förbättra vattenkvaliteten i sjön och en rad åtgärder har genomförts och planeras, anser förvaltningen att ytterligare rening eller alternativa lösningar för dagvattnet inom planområdet bör utredas vidare.

Bullerskärmar planeras för att skydda närliggande bostäder mot ökat buller. Planbestämmelsen gällande detta är otydlig och bör justeras. Det bör också utredas om bullerskydden kan justeras så att ytterligare några bostäder får sänkta bullernivåer.

En stor del av marken inom planområdet utgörs av lera, vilket medför en risk att passerande trafik kan orsaka vibrationer i närliggande bostäder. Det bör därför framgå att vägarna bör konstrueras så att detta förebyggs.

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/>).

Planen möjliggör utbyggnad av en trafikplats vid Vinsta för vägprojektet Förbifart Stockholm. Trafikplatsen innebär en ombyggnad av Bergslagsvägen, med två nya cirkulationsplatser, nya gång- och cykelförbindelser och med rampanslutningar till

vägtunnel. Även Skattegårdsvägen får en delvis ändrad sträckning i anslutning till vägprojektet. Trafikplatsen har preliminärt fått namnet Vinstamotet.

Trafikplatsens norra del och Bergslagsvägens ombyggnad sker till stor del inom gatumark. För trafikplatsens södra del gäller idag gatumark och parkmark. Anslutande ramper planeras till en del inom mark för industriändamål. Gång- och cykelvägnätet planeras på parkmark.

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 (anmält till MHN 2011-08-30).

Miljö- och hälsoskyddsnämnden yttrade sig över program för Förbifart Stockholm den 15 oktober 2009 §24. Nämnden tillstyrkte programmet under förutsättning att nedanstående punkter beaktas i arbets- och detaljplaner. Miljöförvaltningen bedömer att miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkter har beaktats i detaljplanearbetet.

- Redovisa hur köbildning och avstängning ska undvikas, så att trafiken inte leds in till Essingeleden och innerstan,
- 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).

Förvaltningens synpunkter

Dagvatten till Räcksta träsk

Enligt MKB avleds dagvatten idag orenat från planområdet till Räcksta träsk och vidare till Mälaren. Efter utbyggnad föreslås vägdagvattnet från de två cirkulationsplatserna och Bergslagsvägen däremellan avledas till en dagvattenanläggning med oljeavskiljare och haveriskydd som planeras nordost om Bergslagsplan och sedan vidare till Räcksta träsk och därifrån till Mälaren. Mängden föroreningar anges minska mot nuläget för alla ämnen utom för kväve. För att minska kvävemängden uppges att dagvattenhanteringen skulle behöva kompletteras med t.ex. en våtmarksanläggning. Detta bedöms dock inte vara möjligt på grund av den platsbrist som finns i området. För Räcksta träsk innebär den ökade mängden kväve att

riskerna för övergödning och syrebrist ökar. Den minskande mängden fosfor och tungmetaller bedöms som positiv för sjön.

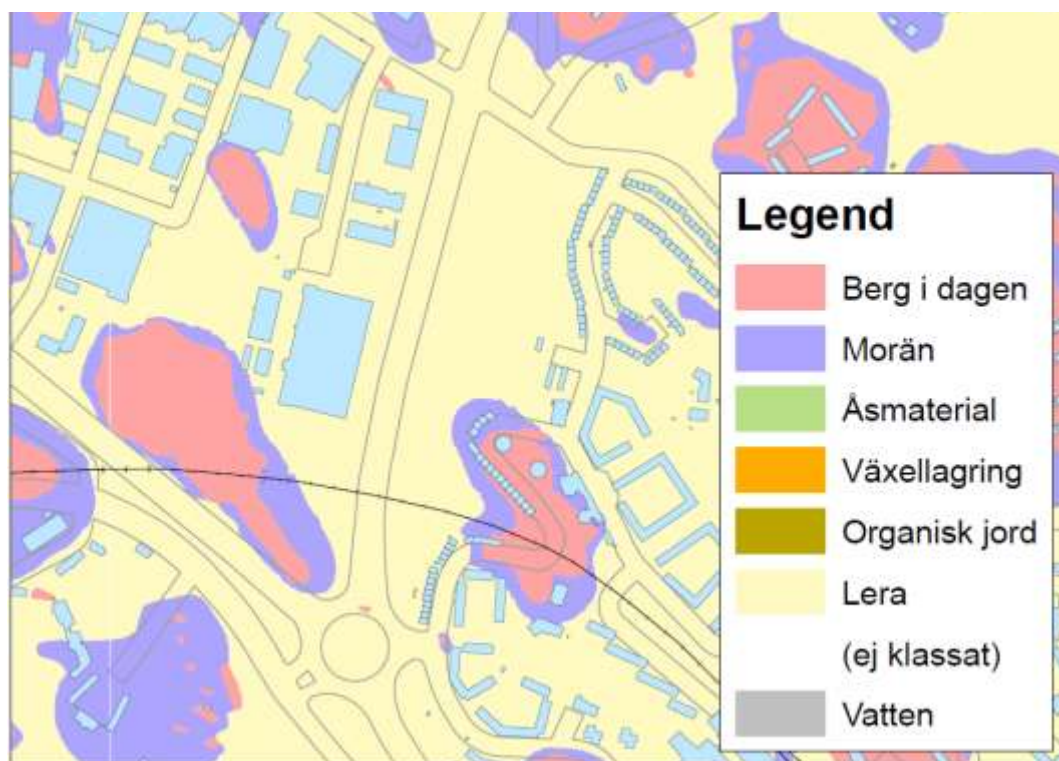
Miljöförvaltningen har inte fått tillgång till den dagvattenutredning som MKBs utsläppssiffror bygger på. Förvaltningen har därför inte tillräckligt underlag för att bedöma om reningen verkligen ger den effekt som anges.

Miljöförvaltningen bedömer dock att det är olämpligt att tillföra förorenat dagvatten till Räcksta träsk. Enbart oljeavskiljning för den här typen av väg är inte tillräcklig. Staden arbetar aktivt för att förbättra vattenkvaliteten i sjön och en rad åtgärder har genomförts och planeras. Förvaltningen anser därför att ytterligare rening eller alternativa lösningar för dagvattnet inom planområdet bör utredas vidare.

Lermark innebär vibrationsrisk

Enlig Stockholms byggnadsgeologiska karta utgörs en stor del av marken inom planområdet av lera. (figur 1). Vid bostäder på lermark intill vägar föreligger risk för att passerande trafik orsakar vibrationer i byggnaderna, vilket kan ge upphov till olägenhet för människors hälsa. Miljöförvaltningen anser därför att det bör framgå i planhandlingarna att vägarna ska konstrueras på sådant sätt att markvibrationer inte sprids till närliggande bostäder. Vibrationer i byggnaderna bör underskrida komfortriktvärde 0,4 mm/s (Svensk standard SS 460 48 61).

Miljöförvaltningen har ett pågående klagomålsärendet gällande trafikallstrade vibrationer på Lyckselevägen 91.



Figur 1. Utdrag ur Stockholms byggnadsgeologiska karta

Buller

I planbestämmelserna anges att ”Bullerskydd i form av skärmar och vallar ska uppföras. Brandskyddsskärmar ska uppföras. Skydden uppförs i den utbredning som stadsbyggnadsnämnden finner lämplig, i huvudsak enligt plankartans illustration. Skymmande skärmars övre del görs genomskinlig.” Miljöförvaltningen anser att skrivningen ”Skydden uppförs i den utbredning som stadsbyggnadsnämnden finner lämplig” är otydlig. Förvaltningen anser att planbestämmelsen bör skrivas på ett sådant sätt att syftet med den säkerställs, t.ex. ”Skydden uppförs enligt plankartans illustration eller på sådant sätt att minst motsvarande bullerdämpning erhålls.” Bullerskyddens höjd bör anges på plankartan.

I MKB redovisas en bullerkarta över Vinsta för utbyggnadsalternativet med planerade bullerskydd (figur 2). Av denna framgår att två av bostäderna i radhuslängan på Kirunagatan 35 - 53 kommer få mellan 55 och 60 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid fasad. Miljöförvaltningen anser att det bör prövas om det är möjligt att förlänga det bullerskydd som föreslås längs den södra delen av radhuslängan, så att även de två nordligaste bostäderna får ljudnivå under 55 dB(A) vid fasad.



Figur 2. Utdrag ur Miljökonsekvensbeskrivning, Detaljplan för Förbifart Stockholm, Vinstamotet, 2011-06-13; Figur 5.28 Buller vid Vinsta i utbyggnadsalternativet med planerade bullerskydd.

Johannelunds tunnelbaneperrong och torgytan ovanför den södra tunnelmynningen kommer att utsättas för ekvivalenta ljudnivåer på 60 – 65 dB(A) från den intelligande påfartsrampen till Förbifarten. Miljöförvaltningen anser att bullerskydd bör uppföras så att ekvivalenta ljudnivåerna på perrongen och torgytan understiger 55 dB(A), så att denna miljö inte upplevs som oattraktiv och därigenom minskar kollektivtrafikresandet.

Cykelparkering vid Johannelunds tunnelbana

Vid den relativt stora ombyggnaden i anslutning till Johannelunds tunnelbana bör plats avsättas för väderskyddad cykelparkering, för att underlätta cykelpendling.

Plantering av träd

Miljöförvaltningen anser att det bör prövas om det finns möjlighet att plantera träd längs gatumark inom planområdet. Detta bör ske i samråd med berörd stadsdelsförvaltning och stadens nyinrättade trädråd, som har fått i uppdrag att ta fram en plan för nyplantering av 15 000 träd.

Kollektivtrafik

I planhandlingarna redovisas att Förbifarten kommer ge möjligheter för ny buss- trafik 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 riktningen 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.

Bilagor

1. Planbeskrivning
2. Plankarta

Slut