



Handläggare: Anette Jansson
Telefon: 08-508 288 20

Till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2011-10-25 p.21

Detaljplan för Förbifart Stockholm, anslutning till Skärholmsvägen

Remiss från stadsbyggnadsnämnden Dp 2009-17151-54

Förvaltningens förslag till beslut

Tillstyrka planförslaget under förutsättning att:

1. De lokala bullerskärmarna vid kvarteren Lindholmen, Tallholmen och Stävholmen inkluderas i denna detaljplan. Genom att utöka planområdet söderut längs Skärholmsvägen till korsningen med Lindvretsvägen/ Lammholmsbacken, samt upp mot fastigheterna i Stävholmen, Lindholmen och Tallholmen ges möjlighet att säkerställa att nödvändiga bullerskärmar kan uppföras och placeras på lämpligast sätt.

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 denna detaljplan är att ge förutsättning för att ansluta den nya trafikplatsen i Kungens Kurva till Skärholmsvägen samt att säkerställa den smala remsa

av arbetsplanen för Förbifart Stockholm som ligger i Stockholm strax öster därom. Anslutningen till Skärholmsvägen föreslås utformad som en rondell. Den befintliga bullervall som finns på platsen föreslås flyttad till norr om rondellen. Planområdet består idag av Skärholmsvägen med omgivande vägslänter.

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

Buller

Den ökade trafiken på Skärholmsvägens bidrar till att bullernivåerna för närliggande bostäder ökar. Bullersituationen på platsen är dock komplex med bullerbidrag från både lokalt vägnät på Skärholmsvägen i Stockholms stad och på statligt vägnät på Förbifarten i Huddinge kommun, samt att lokala bullerskärmar behöver placeras på privat mark vid de utsatta bostadshusen genom avtal med berörda fastighetsägare.

Det uppges i planbeskrivningen att Förbifartens bullerskydd inte behandlas i denna detaljplan utan i Trafikverkets arbetsplan, då Förbifart Stockholm på denna sträcka ligger i Huddinge kommun. Det anges att eventuella bullerskydd lokalt placerade vid kvarteren Lindholmen och Tallholmen kommer att utföras efter avtal med berörda fastighetsägare. I den mån de kommer att kräva stöd i detaljplan kommer en detaljplan upprättas senare.

Eftersom bullerfrågan i detta område är komplex ser miljöförvaltningen en samordningsvinst om de lokala skärmarna inkluderas i denna detaljplan. Genom att utöka planområdet söderut längs Skärholmsvägen till korsningen med Lindvretsvägen/Lammholmsbacken, samt upp mot fastigheterna i Stävholmen, Lindholmen och Tallholmen ges möjlighet att säkerställa att nödvändiga bullerskärmar kan uppföras och placeras på lämpligast sätt.

Kollektivtrafik

I planhandlingarna redovisas att Förbifarten kommer ge möjligheter för ny buss- och kollektivtrafik 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.

För övrigt har miljöförvaltningen inget att erinra mot detaljplanen.

Bilagor

1. Planbeskrivning
2. Plankarta

Slut