



Handläggare: Karl Malmberg
Telefon: 08-508 27 993

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

Detaljplan för Förbifart Stockholm, tunnel Kälvesta

Remiss från stadsbyggnadsnämnden Dp 2010-0866-54

Förvaltningens förslag till beslut

Tillstyrka planförslaget under förutsättning att planbestämmelserna reglerar att vibrationer från vägtrafiken i bostäder inte får överstiga 0,4 mm/s.

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 av olika slag. En mottagningsstation byggyta 440 kvm höjd 6 meter, två friskluftsintag vardera om 9 kvm och ca 4 meter högt samt ett frånluftstorn som ska vara 130 kvm och 10 meter högt. Planområdet består av industriområde i Vinsta och radhusområde i Kälvesta.

Tunneln passerar under ett antal bostäder och 14 bergvärmepumpar finns i miljöförvaltningens register inom tunnelplaceringen.

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 tunnlarna med hänsyn till de negativa effekter som då uppstår på andra platser.

Enligt planbeskrivningen beräknas halten av kvävedioxid i tunneln ligga på 150-300 µg/m³ beroende på om ventilationen används eller inte. Detta kan jämföras med

riktvärdet för kvävedioxid (NO₂) i södra Länken som är 400 µg/m³. I arbetsplanen föreslås att ett riktvärde för kväveoxider (NO_x) istället för kvävedioxid.

En rad parametrar påverkar halterna av luftföroreningar i tunnlarna, 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 (PM₁₀) 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.

Markföroreningar

I planhandlingarna framgår att tunneln och arbetstunneln kommer att anläggas i närheten av Vinsta industriområde varför man på goda grunder kan förmoda att viss markförorening i området kan förekomma. Vid påträffande av markföroreningar ska det anmälas till miljöförvaltningen, om det blir aktuellt med sanering av förorenad mark ska även det anmälas till förvaltningen senast 6 veckor innan åtgärder påbörjas.

Vibrationer

Tunneldragningen för denna plan går under ett bostadsområde med radhus och villor i stadsdelarna Vinsta och Kälvesta. Enligt Stockholms byggnadsgeologiska karta utgörs en stor del av marken inom planområdet av lera. 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. Det bör därför i planhandlingarna framgå 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).

Bergvärmepumpar

Enligt förvaltningens register finns det 14 stycken bergvärmebrunnar som berör tunneldragningen. Hur dessa ska hanteras är ännu inte klarlagt. Det finns även ytterligare ett antal ansökningar för att borra för bergvärme inom planområdet.

Aktuella fastigheter är: Traviata 132, 152, 154, 160, Aida 7, 18, 36, Maskeradbalen 2, 15, 28 Trubaduren 20, 24 samt Mästarsångarna 2 och 8.

Förvaltningen har i övrigt inget att erinra.

Slut

Bilagor

1. Planbeskrivning
2. Plankarta