



Detaljplan för del av
Växthusvägen m m
i stadsdelen Hässelby Villastad
i Stockholm
Dp 2001-17301-54

REVIDERING

Efter utställning har planbeskrivningen reviderats enligt följande:

- Kompletterande information om åtgärder för groddjur
- Kompletterande information om fornlämningar
- Information om markavvattningsföretag
- mindre redaktionära ändringar har gjorts i texten

HANDLINGAR

Planhandlingarna består av plankarta med bestämmelser, denna planbeskrivning, genomförandebeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Detaljplanen ska möjliggöra en förlängning av Växthusvägen i Stockholm till Vinlandsvägen i Järfälla. Denna detaljplan omfattar sträckningen genom Stockholm.

Vägen ska vara en gen förbindelse mellan Västerort och Veddesta, Jakobsberg och Barkarby handelsplats. Den ska också avlasta Skälbyvägen och Ekvägen i Järfälla kommun.

PLANENS BAKGRUND

Förlängningen av Växthusvägen regleras i ett avtal som upprättades mellan Stockholms stad och Järfälla kommun 1988. Enligt avtalet ska Järfälla kommun stå för framtagandet av detaljplan inom Stockholm samt bekosta hela vägprojektet. Som villkor för byggstart gäller att Vägverket ska ha inlett arbeten i syfte att öka framkomligheten på E18 mellan Hjulstamotet och E4.

PLANDATA

Planområdet omfattar 74 800 kvm och ligger i stadsdelen Hässelby Villastad i den nordvästra delen av Stockholms stad. Planområdet gränsar till bostadsområdet Backlura i Hässelby och bostadsområdet Skälby i Järfälla kommun.

Planområdet består av

- ca 10 400 kvm, 350 m ny Växthusväg
- ca 57 000 kvm befintlig naturmark
- ca 7 400 kvm, 360 m befintlig Växthusväg

Marken inom planområdet ägs i sin helhet av staden.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan ÖP 99

ÖP 99 anger för aktuellt område gles stadsbebyggelse samt en yttre tvärförbindelse, spårväg (Mörby – Häggvik – Vällingby) som binder ihop radiella spårssystem i regionen. Området anges i förarbetena till ÖP 99, som ett område som bör utredas för eventuell bostadsbebyggelse.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Befintliga förhållanden och bakgrund

Trafik

Den del av Växthusvägen som passerar planområdet trafikeras idag av 6000 fordon/dygn. Längs med kommungränsen leder en bred gångstig genom naturområdet.

Kollektivtrafik

Längs Växthusvägen finns mark som är reserverad för en eventuell framtida spårväg.

Tillgänglighet

Enligt tillgänglighetsplanen för Hässelby - Vällingby är gångvägen längs Växthusvägen ett primärt stråk. En gångstig går genom planområdet längs med kommungränsen.

Hydrologi

I planområdet finns ett område med sumpskog. Större delen av planområdet avvattnas mot Veddestabäcken i Järfälla. Veddestabäcken avvattnar delar av Viksjö i Järfälla och mynnar i Ballstaån.

Markavvattningsföretag

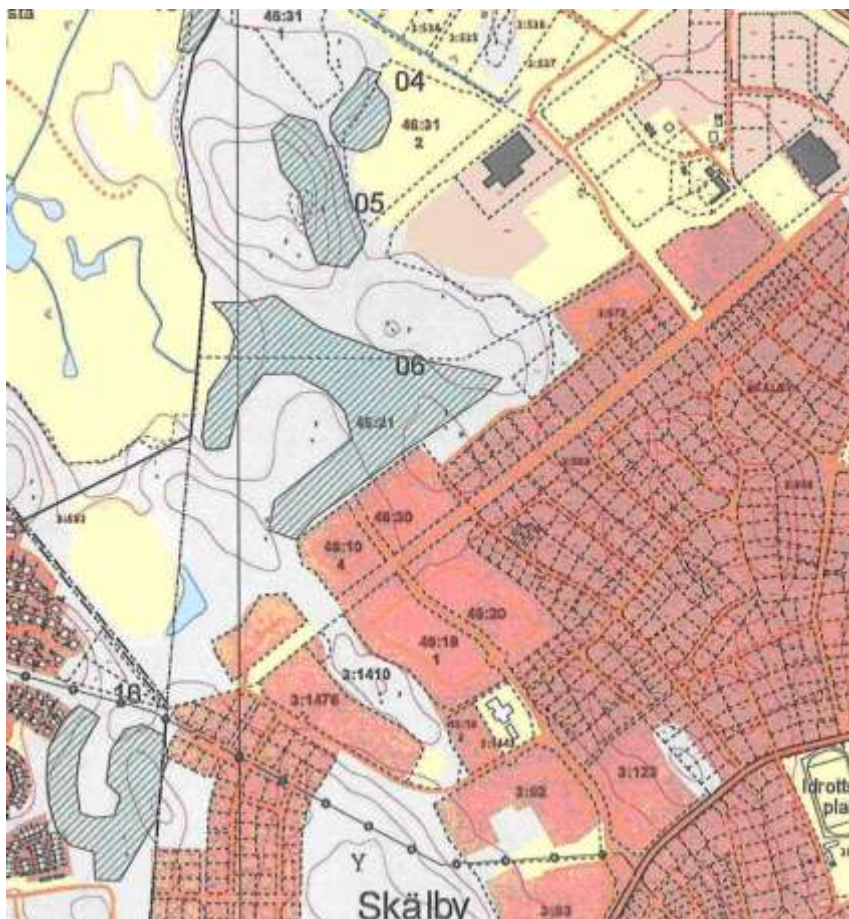
Det finns ett befintligt markavvattningsföretag som delvis berörs av vägutbyggnaden. Markavvattningsföretaget är benämnt Skälby-Hässelby torrlägningsföretag och inrättades 1930. Deläggande fastigheter i torrlägningsföretaget ingår i sakägarkretsen.

Natur

I området finns gammal talldominerad skog med inslag av gran, björk, asp och ett område med sumpskog. Skogen är relativt grov och har uppnått en sådan ålder att den börjar bli intressant för arter som kräver gammal skog som livsmiljö. Ett dike från sumpskogen avrinner mot nordöst mot Vegadammen, invid tippen i Järfälla. Diket finns utpekad på grönkartan. Enligt Stockholms biotop- och grönkarta är området klassat som en särskilt värdefull biotop, då det bedöms ha förutsättningar att vara livsmiljö för ett stort antal olika arter. Vattendrag har stor betydelse för flora och fauna och därmed ett högt ekologiskt värde. Genom området löper ett förbindelsestråk som är av stor betydelse för allmänhetens möjlighet att använda och uppleva grönskan. Naturområdet ansluter till ett grönområde i Järfälla vilket gör att det är

sammanbundet med ett större naturområde. Ett kraftledningsstråk korsar naturområdet i höjd med kommungränsen.

Planområdet omfattas inte av något skydd enligt miljöbalken och berörs inte av något område som bedömts som ekologiskt särskilt känsligt (s.k. ESKO-område).



Karta med naturvärdesobjekt, från Skogsstyrelsens nyckelbiotopsinventering

Skogsstyrelsen har genomfört en nyckelbiotopsinventering längs den föreslagna vägsträckningen i Stockholm stad och Järfälla kommun. En nyckelbiotop är ett område som från samlad bedömning av biotopens struktur, artinnehåll, historik och fysiska miljö idag har mycket stor betydelse för skogens flora och fauna. Där finns eller kan förväntas finnas rödlistade arter.

Skogsstyrelsen fann inga nyckelbiotoper vid inventeringen. Däremot identifierades ett antal delområden som på sikt kan utvecklas till nyckelbiotoper. Den större delen av planområdet i Stockholm ingår i ett sådant delområde. Det finns inga uppgifter om skyddsvärda arter i Stockholms artdata-arkiv. De värdefulla biotoperna har dock goda förutsättningar att hysa skyddsvärda och utrotningshotade arter.

En groddjursinventering har genomförts. Inventeringsområdet omfattade hela vägens sträckning. Under inventeringen hittades både liten och stor salamander i planområdets norra del. Salamander hittades också i Järfällas planområdes södra del. Den större salamandern är i rödlistan 2005-2010 kategoriserad som Livskraftig (LC) samt är upptagen i Bernkonventionen och EU:s art- och habitatdirektiv. Salamandern rör sig mellan vattenområdena på Viksjö golfbana, Vegadammen och sumpmarkskogen (del av område 16 på kartan ovan). Om inte åtgärder görs försvåras groddjurens spridningsrörelser kraftigt

och populationen kan splittras och isoleras, varvid antalet individer i en population blir mindre och antalet individer och reproduktionen minskar.

Fornlämningar

Planområdet ingår inte i något område som är kulturhistoriskt värdefullt. Däremot finns det tre identifierade fornlämningar i planområdet, Spånga 288:1 – 3. Spånga 288:1 - 2 är runda stensättningar från järn eller bronsåldern. Fornlämningen Spånga 288:3 betecknas som övrig kulturhistorisk lämning bestående av stenblock placerade på rad, tidsbestämningen är oviss. (se särskild utredning Hässelby Villastad m fl Rapport 2009:42)

Projektet

Växthusvägen förlängs norrut från korsningen vid Blomsterkungsvägen till Vinlandsvägen i Järfälla. Anslutningarna till Blomsterkungsvägen och Vinlandsvägen sker med cirkulationsplatser. På sträckan Blomsterkungsvägen till Vinlandsvägen finns det en anslutning till Astronomivägen i Skälby, Järfälla. Växthusvägens förlängning innebär en förbättring av det lokala vägnätet mellan kommunerna men bidrar samtidigt till att naturområdet delas.

Hela vägens sträckning har studerats för att vägen ska få bästa möjliga läge med hänsyn till natur- och kulturlandskapet, bullerspridning och barriäreffekter. Ambitionen har varit att hålla vägen nära de naturliga marknivåerna, men då området är kuperat ligger vägen även i bergsskärning och på bank. Vald sträckning redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen, MKB:n, som utbyggnadsalternativ 2 (se sid 13). Detta alternativ gör ett mindre intrång i sumpmarkskogen (fler sällsynta djurarter kan överleva) och ger en bättre bullersituation främst för boende i östra Backlura än utbyggnadsalternativ 1. Fornlämningen Spånga 288 kommer dock att beröras. I vilken omfattning får klarläggas i byggskedet. Vägen kommer också något längre bort från Viksjö golfbana och gör troligtvis att fornlämning Raä 306:1 där intill klarar sig från ingrepp.

Passager i markplan markeras t ex med gatsten. Placeringen av passagera anpassas till befintliga stigar och stråk. Gångstigen längs med kommungränsen bevaras och korsningen med vägen utformas som ett övergångsställe. Längs vägsträckningen i Järfälla kommun finns det förslag på två planskilda passager.

Bullerskydd ska anordnas så att trafikbullrets påverkan minimeras. Bullret avskärmas nära vägen med skärm och/eller vall, se planillustrationen sid 5. För att inte förstärka barriäreffekten så föreslås endast bullerskärmar där trafikbullret annars skulle överskrida riktvärdet för trafikbuller vid bostäder.

Vägen utformas med en 7 m bred körbana samt med 2 m vägren på östra sidan och 2 m på den västra sidan. Parallellt med vägen finns en 3 m bred gång- och cykelväg. Högsta tillåtna hastighet ska vara 50 km/h. Förlängningen av Växthusvägen blir en vägsträcka om ca 1500 m, varav ca 350 m ligger i Stockholm.

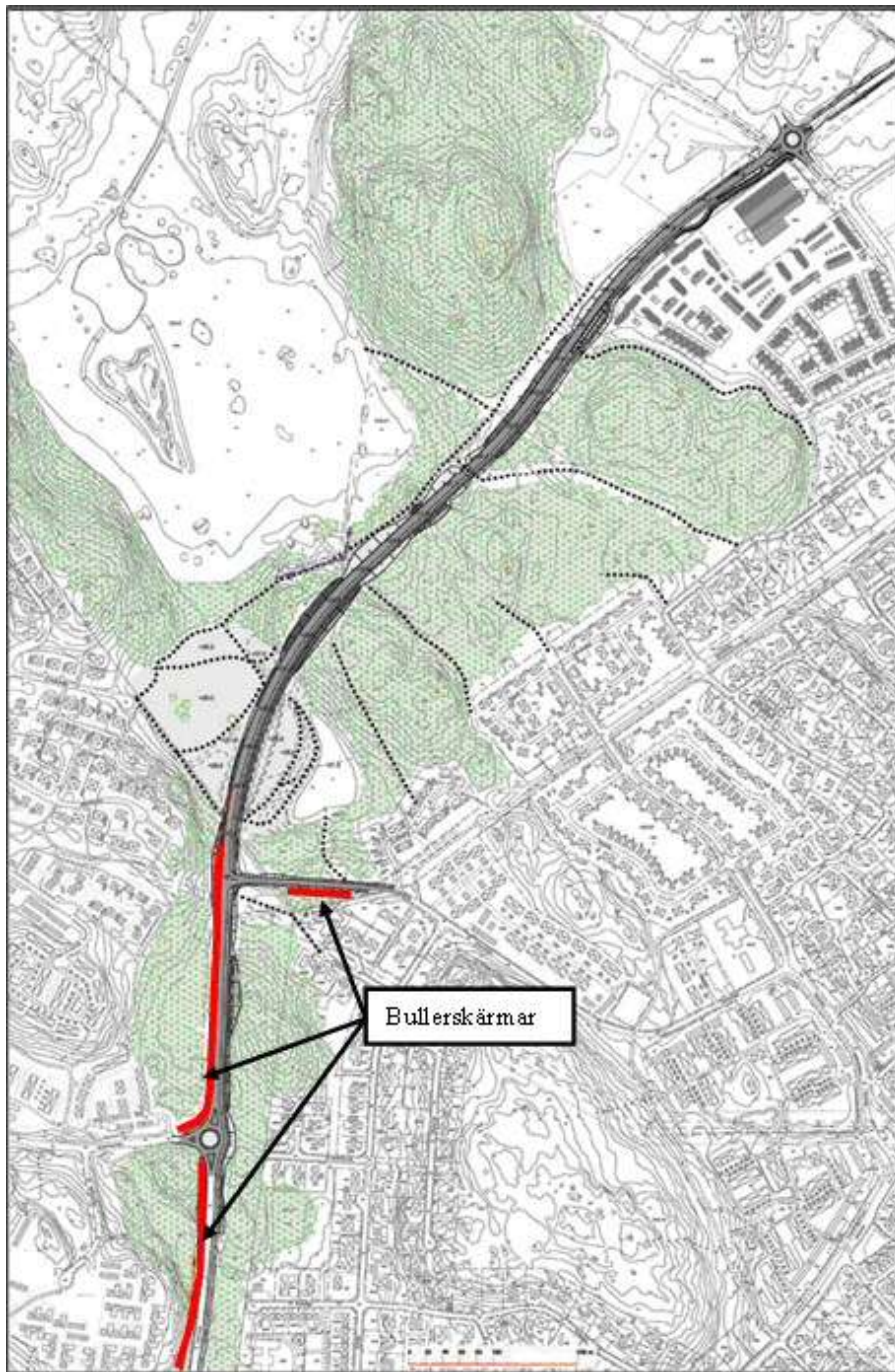
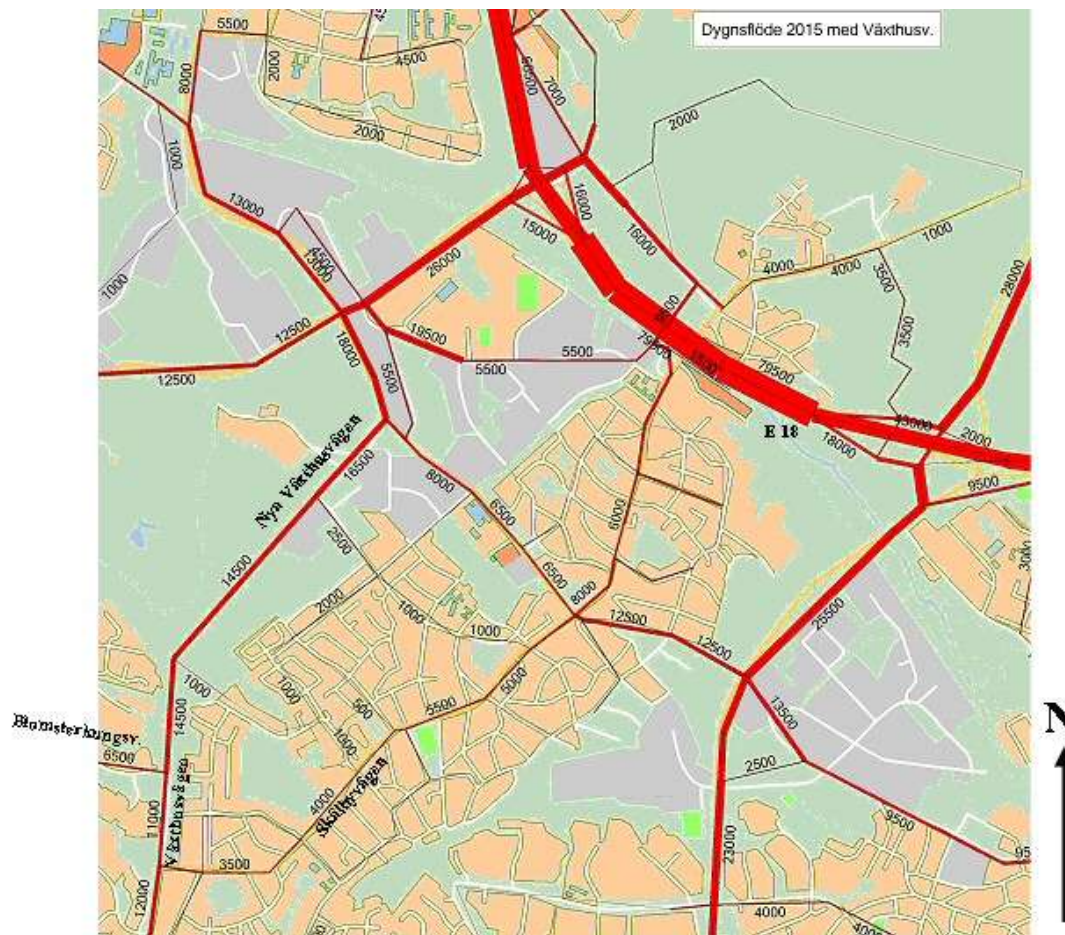


Illustration över hela den föreslagna förlängningen av Växthusvägen, från Blomsterkungsvägen i Stockholm till Vinlandsvägen i Järfälla. Utbyggnadsalternativ 2 enligt Miljökonsekvensbeskrivningen. Röd markering/tjockt streck avser förslag på bullerskydd.

Trafik

Trafiken på Växthusvägen på sträckan mellan Lövstavägen och Skälbyvägen antas öka från dagens ca 8 500 fordon/dygn till ca 12 000 fordon/dygn till 2015. Hela ökningen beror på tillkomsten av den nya vägen. På sträckan Skälbyvägen – Blomsterkungsvägen antas trafiken öka från ca 6 000 till ca 11 000 fordon. Också här beror ökningen på den nya vägen.

I anspråkstagandet av Växthusvägens förlängning förutsätter att ombyggnaden av E18 på sträckan Kista - Hjulsta har genomförts. Den trafikberäkning som redovisas nedan grundar sig på faktisk trafik år 2005 uppräknad till 2015.



Trafikmängder 2015 med Växthusvägens förlängning utbyggd. Hjulsta trafikplats, en komplett Barkarby trafikplats samt en ny vägbro över järnvägen och E18 förutsätts vara utbyggda. Vidare antas Norrviksvägens anslutning till Akallavägen vara borttagen.

Kollektivtrafik

I ÖP från 1999 redovisas en snabbspårväg Mörby – Häggvik – Barkarby – Vällingby, en yttre tvärförbindelse som binder ihop de radiella spårsystemen och viktiga knutpunkter med bostäder, arbetsplatser och service i den norra regiondelen. Ett reservat för spårvägen illustreras i detaljplanen för Växthusvägen. Osäkerhet råder dock om tidpunkten för utbyggnaden av spårvägen. Enligt SL är spårvägen inte aktuell på lång tid. Vägen är utformad för busstrafik och är därför enligt SL intressant som alternativ för en snabbare förbindelse mellan Stockholm och Järfälla.

Tillgänglighet

Enligt tillgänglighetsplanen för Hässelby - Vällingby är gångvägen längs Växthusvägen ett primärt stråk. Utbyggnaden av en gång- och cykelbana längs med den förlängda Växthusvägen innebär en förbättring av den regionala tillgängligheten.

KONSEKVENSER FÖR MILJÖN

Behovsbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsytas i PBL 5 kap 18§ eller MB 6 kap 11§ och från kriterierna i bilaga 2 och 4 till MKB-förordningen

(1998:905) att en miljöbedömning behöver göras. Det är framförallt planens påverkan på naturmiljö, rekreationsintressen, barriäreffekter och trafikbuller som motiverar detta.

De miljöfrågor som har betydelse för projektet har studerats under planarbetet och redovisas i korthet nedan.

En mer utförlig beskrivning av miljökonsekvenserna framgår av Miljökonsekvensbeskrivningen för Växthusvägens förlängning 2007-05-22.

Natur

Med den planerade exploateringen kommer ca en hektar grönyta att tas i anspråk för annan markanvändning i Stockholm. Utbyggnaden medför att naturområdet splittras upp då det relativt smala naturområdet delas i två delar. Vägen förläggs bredvid sumpskogen. Dess funktioner och eventuella skyddsvärda arter bedöms därmed till viss del kunna bevaras. Den värdefulla barrskogen runt sumpskogen kommer delvis att ianspråk tas då vägen dras öster om sumpskogen med konsekvenser för bl a fåglar. En 60 m lång sträcka i bergssidan öster om sumpskogen och en ca 70 m lång sträcka söder om kommungränsen påverkas av sprängningsarbeten då vägen läggs i bergskärning. Utbyggnaden innebär en fragmentering av området vilket försvårar för djur och växter som kräver större sammanhängande områden. Populationer kan splittras och isoleras, varvid antalet individer minskar och antalet individer och reproduktionen minskar. Djurlivet kan vara frekvent i övergången mellan skogen och den gamla tippplatsens utkanter då många djur normalt vistas i kantzoner. Vägen innebär att viktiga kantzoner berörs och förhållandena för de vilda djuren kommer här att försämrats. När vägar dras genom tidigare opåverkade områden kan förekomsten av vissa fågelarter minska.

Groddjursinventeringen visar att om inte åtgärder görs försvåras groddjurens spridningsrörelser kraftigt och populationen kan splittras och isoleras, varvid antalet individer i en population blir mindre och antalet individer och reproduktionen minskar. Därför kommer två grodtunnlar anläggas inom planområdet. En grodtunnel anläggs under Växthusvägen och en grodtunnel anläggs under Astronomivägen. Inom Järfällas planområde anläggs en grodtunnel under Växthusvägen vid tippområdet. Placeringarna av grodtunnlarna följer groddjursinventeringens rekommendationer och möjliggör att groddjuren fortsatt kan röra sig enligt sträckan golfbanan – tippdammen – sumpmarkskogen. Grodtunnlarna kompletteras med ledarmar för att leda in groddjuren i tunnlar och förhindrar att de kommer upp på vägen. Ledarmarna ska vara utförda i slät betong. Grodtunnlarna med tillhörande ledarmar säkras genom bestämmelse i detaljplan.

Då det inte gjorts någon annan detaljerad inventering av flora och fauna är det svårt att bedöma andra konsekvenser fragmenteringen av naturmiljön får. Vägen skapar en barriäreffekt som medför att den biologiska mångfalden påverkas då olika arters rörelsemönster försvåras. Utbyggnaden skapar dock även öppna ytor längs vägen, som kan fungera som livsmiljöer för flora.

Dagvattnet från vägen kan även påverka omgivningen genom en förändrad vattenkemi, se avsnitt Hydrologi/dagvatten nedan.

Den nya Växthusvägen kommer att ta ca 10 400 kvm i anspråk av nuvarande naturmark.

Hydrologi/dagvatten

Vid anläggandet av vägen kommer mängden dagvatten i området att öka. För att minska påverkan på flödena i naturen krävs en genomtänkt markplanering och placering av kulvertar.

Med förväntad trafikbelastning klassas dagvattnet från vägen som lågt till måttligt förorenat. Bällstaån och Veddestabäckens känslighet som recipient gör dock att dagvattnet bör renas innan det leds vidare. I dagvattenutredningen rekommenderas att dagvattnet renas i infiltrationsdiken, alternativt i kombination med en reningsdamm vid Veddestabäcken. Vidare utredningar görs vid en eventuell projektering.

Grönkompensation

Grönkompensation uppnås genom att vägen utformas så att bullerstörningarna blir så små som möjligt och genom att gång- och cykelvägnätet byggs ut. Bullerdämpningen kan ske genom en planterad vall eller genom ljudabsorberande plank. Vallar tar mer mark i anspråk då fler träd måste fällas därför är plank att föredra.

Fornlämningar

En arkeologisk undersökning är gjord på beställning av länsstyrelsen, omfattande ett 50 meter brett område som följer hela vägområdet. Utredningens syfte var att lokalisera okända synliga lämningar, lägen där det kan förekomma lämningar som inte syns i markytan samt granska och beskriva de inom vägområdet redan registrerade lämningarna. Undersökningen fann en ny fornlämning intill RAÄ 288, i närheten av Blomsterkungsvägen, som tilldelats nummer RAÄ 774. En utmätning av de båda fornlämningarna har gjorts efter utställning som visar att de berörs av vägutbyggnaden. Fornlämningarna måste därför slutundersökas för att vägen ska kunna anläggas. Utredningen fann även två bebyggelselämningar som tilldelats nummer RAÄ 773 och RAÄ 775. Dessa båda fornlämningar bedömdes som sentida och som övrig kulturhistorisk lämning.

Konsekvenser utanför planområdet

Kontorets bedömning är att kapaciteten för Lövstavägen räcker även då Växthusvägen byggs ut. Om ny bebyggelse av omfattande storlek tillkommer i Riddersvik/Lövsta så måste Lövstavägens kapacitet ses över. Utrymme för breddning av Lövstavägen finns i gällande detaljplaner.

Bergslagsvägen används i dag som genomfartsled mot city och kapaciteten går bara att öka marginellt. Att genomfartstrafiken på Bergslagsvägen ökar med utbyggnaden av Växthusvägen ligger inte i stadens intresse. Genomförandet av utbyggnaden av Växthusvägen bör därför med nödvändighet ligga inom byggfasen av E18:s ombyggnad.

Vid Johannelund längs Lövstavägen föreslås en ny bebyggelse om 700 – 800 lägenheter. Den trafik som detta projekt kommer att alstra kommer endast att påverka Växthusvägen marginellt.

I Järfälla planeras det för en utbyggnad av bostäder i Ormbäckaområdet i direkt anslutning till Växthusvägen. Bostäderna kommer att kunna använda vägen som utfart till det regionala vägnätet.

Vägbuller

En bullerutredning (Ingemansson Technology, AB maj 2007), har gjorts på Växthusvägens förlängning. Utredningen innehåller beräkningar av ekvivalent och maximal ljudnivå från vägtrafik på Växthusvägen och dess tänkta förlängning med dagens trafikmängder och bedömda trafikmängder 2015. Utredningen omfattar Växthusvägens sträckning från Lövestavägen i Stockholm till Järfällavägen i Järfälla.

Med en förlängning av Växthusvägen kommer trafikbullret längs hela vägen att förändras. Bostäderna närmast Växthusvägen och en del bostäder i östra Backlura kommer att utsättas för ett högre trafikbuller medan bostäderna vid Skälbyvägen kommer att utsättas för mindre buller.

Enligt bullerutredningen berörs 30 småhus och ett antal lägenheter vid Åkermynthans centrum av buller som överstiger de rekommenderade riktvärdena. För att de rekommenderade riktvärdena för trafikbuller ska nå måste bullerdämpande åtgärder genomföras. Se illustrationskarta sida 5.

Bullervärden

Staden följer de riktvärden i Infrastrukturpropositionen 1996/97:53, fastställd av riksdagen 1997. Följande riktvärden gäller:

Utrymme	Högsta trafikbullernivå, dB(A)	
	Ekvivalentnivå	Maximalnivå
Inomhus	30	45 (nattetid) ¹⁾
Utomhus (frifältsvärden)		
Vid fasad	55	
På uteplats		70

1) enligt BBR 99, SS 025267, anges också tiden 22.00 – 06.00

I centrala lägen eller andra lägen med bra kollektivtrafik kan i vissa fall avsteg från dessa värden göras, men ekvivalentnivån ska vara högst 55 dB(A) utanför fönster för minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet.

Riktvärden för buller utomhus enligt ovan kan inte innehålla alla situationer. För att underlätta tillämpning i planeringssituationer har Länsstyrelsen i Stockholms län tillsammans med Stockholms Stadsbyggnadskontor och Miljöförvaltningen angivit ett kvalitetsmål samt två avstegsfall. Dessa är i sammanfattning:

Kvalitetsmål

- 30 dB(A) ekvivalent ljudnivå inomhus och 45 dB(A) maximal ljudnivå inomhus mellan 22.00 – 06.00
- 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad, balkong, uteplats och rekreationsytor i tätbebyggelse (frifältsvärde)
- 40 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid bostadens tysta sida (frifältsvärde)
- 70 dB(A) maximal ljudnivå utomhus vid fasad, balkong och uteplats (frifältsvärde)

Avstegsfall A

Från riktvärdena enligt kvalitetsmålen görs avsteg utomhus från 70 dB(A) maximal ljudnivå och 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå. Samtliga lägenheter ska dock ha tillgång till tyst sida för minst hälften av boningsrummen med betydligt lägre nivåer än 55 dB(A). Tyst uteplats kan ordnas i anslutning till bostaden.

Avstegsfall B

Från riktvärdena enligt ovan görs avsteg utomhus från riktvärdena på den tysta sidan. Samtliga lägenheter ska dock ha tillgång till tyst sida om högst 55 dB(A) för minst hälften av boningsrummen. Stadens ”Miljöprogram 2000” anger för friluftsområde 40 dB(A) ekvivalent ljudnivå för dygn i det långsiktiga målet.

Vägutbyggnaden kommer att medföra ökat buller för några områden. Nedan redogörs för det ökade bullret där det bedöms tangera eller överskrida riktvärdena. Ytterligare bostäder kommer att få ökat buller men det bedöms ligga under riktvärdena. Trafik från Grantoppsgränd, Backluravägen, Blåsklöverbacken, Skogsklöverbacken och Blomsterkungsvägen ger på Växthusvägen ca 11 000 f/d och 50 km/tim inom planområdet. För de närmsta bostadshusen på ca 50 meter från Växthusvägen erhålles ekvivalenta dygnsvärden i fasad på mellan 50 - 57 dB(A) beroende på våning. Med bullerskärmar utmed Växthusvägen bedöms ljudnivån minska så att de rekommenderade riktvärdena klaras.

Trafik från Snödroppsgränd, Snårvindevägen, Drivbänksvägen och Carl Bondes väg ger 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå per dygn på ca 45 meter från Växthusvägen (vägmitt). De husen som ligger närmast den befintliga Växthusvägen kommer endast att uppleva en förändring av bullervärdena på en eller ett par decibel, vilket är en knappt hörbar förändring. I bullerutredningen finns förslag till utformning av bullerplank så att de rekommenderade riktvärdena uppnås.

Befintliga bostäder vid framförallt Skälbyvägen i Järfälla kommer att få minskat buller då Växthusvägens förlängning innebär att Skälbyvägen får en trafikminskning på ca 3 000 - 4 000 fd/ dygn. Bedömningen är att ekvivalentnivån minskar med ca 2 dB på Skälbyvägen. Maximalnivån förändras inte men de höga ljuden blir inte lika frekventa då tyngre fordon leds över till Växthusvägen.

Möjliga åtgärder för att minska trafikbuller

Bullret åtgärdas med avskärmningar eller andra bullerdämpande åtgärder. Skärmning kan utgöras av t ex vall, plank eller en kombination av dessa. Enligt de bullerstudier som har genomförts behöver inga bullerskärmar eller vallar placeras vid bostäderna. Tillräcklig bullerdämpning uppnås om vallar och plank placeras vid väggkanten med skärmhöjd 1.5 – 2 m eller vid planerad skärning då blir skärmhöjden 3 – 4 m med samma bullereffekt.

En annan bullerdämpande åtgärd som kan användas är s k bullerreducerande asfalt. Bullerreducerande asfalt finns i olika varianter där den mest bullerreducerande sorten, ibland kallad tyst asfalt, kan ge en bullerdämpande effekt på en motorvägsträcka på ca 10 dB(A), vilket motsvarar en halvering av det upplevda bullret. Vid lägre hastigheter, i detta fall 50 km/h, blir utslaget ca 5 dB(A). Detta beror på att vid lägre hastigheter hörs andra ljud tydligare, t ex vindljud, motorljud etc. Porerna i vägen sätter igen efter ett antal år och den bullerdämpande effekten avtar. Tyst asfalt kräver därför mer skötsel, med t ex högtrycksspolning av asfalten eller omläggning av vägbanan efter ca 5-6 år. Utöver en högre driftskostnad har den tysta asfalten en relativt hög anläggningskostnad.

För närvarande pågår ett försök med bullerreducerande asfalt på Skälbyvägen i Järfälla kommun. Den asfalt som används utlovar en bullerreducering på ca 3 dB(A). En första utvärdering av asfalten gjordes efter ett år och visade på utlovad bullerreducering. Fortsatt utvärdering av försöket pågår för närvarande.

En fördel med bullerreducerande asfalt är att behovet av vallar/plank blir mindre och barriäreffekterna minskar. Kostnaderna för underhållet av den tysta asfalten bör vägas mot kostnaderna för uppförande och underhåll av bullerplank.

Miljö kvalitetsnormer för luft

Beräkningar av luftföroreningar gällande kvävedioxidhalter för åttonde värsta dygnet 1999 samt en prognos 2006 och 2010 har gjorts av Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund.

Inom planområdet gäller:

år 1999

kvävedioxid NO ₂	12 – 24 µg/m ³ /dygn	riktvärde	60 µg/m ³ /dygn
-----------------------------	---------------------------------	-----------	----------------------------

år 2006

kvävedioxid NO ₂	12 – 24 µg/m ³ /dygn	riktvärde	60 µg/m ³ /dygn
-----------------------------	---------------------------------	-----------	----------------------------

år 2010

kvävedioxid NO ₂	12 – 24 µg/m ³ /dygn	riktvärde	60 µg/m ³ /dygn
-----------------------------	---------------------------------	-----------	----------------------------

Enligt PM10 kartan för 2002 beräknas inandningsbara partiklar (<10µm) utmed berörd vägsträcka underskrida miljö kvalitetsnormen (medelvärde under det 36:e värsta dygnet ej högre än 50 µg/m³) med god marginal. Beräkningen visar att medelvärdet ligger mellan 27 – 39 µg/m³ för det 36:e värsta dygnet.

Samtliga värden ligger långt under riktvärdet. Den ökade trafikmängden kommer inte nämnvärt att öka värdena.

Ris kanalys

Transporter med farligt gods går inte idag på Växthusvägen och beräknas inte heller göra det i framtiden. Tunga transporter har rätt att gå på Växthusvägen även i framtiden. Risken torde inte vara större än på motsvarande vägar.

Störningar under byggtiden (etableringsområde)

De störningar som brukar uppfattas som mest besvärande är buller från bergborrningsarbetet och markvibrationer från sprängsalvor och pålning. Dessutom kan byggtrafik och damm från arbetsplatsen uppfattas som besvärande. I detta fall kan sprängning och hantering ge upphov till störningar för de närboende.

Kontrollmätningar vid sprängning och pålning och dylikt ska ske genom byggherrens försorg i samråd med de berörda fastighetsägarna.

Gång- och biltrafiken i området kommer att störas i begränsad omfattning.

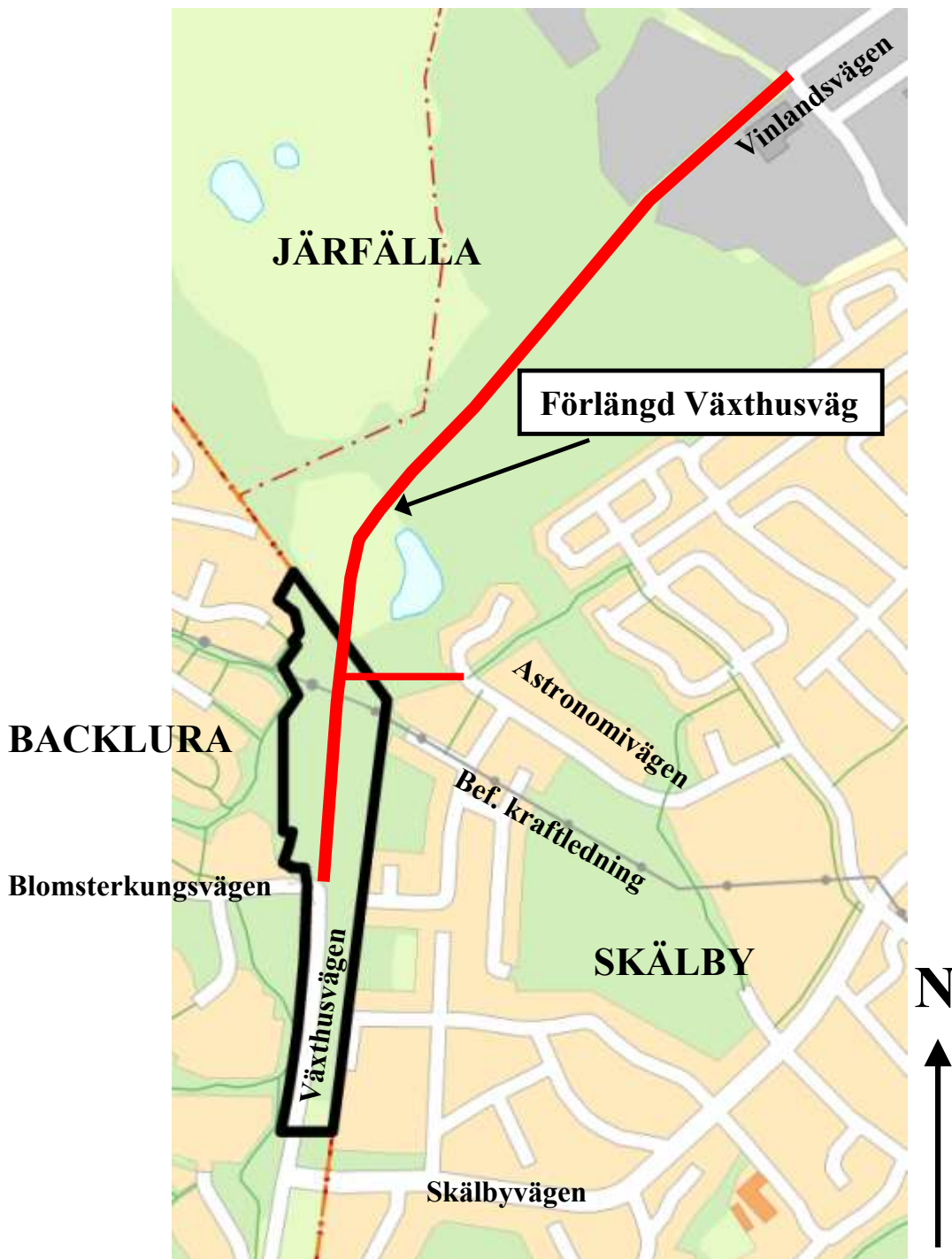
Tunga transporter kommer troligen att ske via Växthusvägen till Bergslagsvägen och vidare till E18.

MEDVERKANDE

Planhandlingarna har tagits fram av Tommy Jönsson stadsbyggnadskontoret och Rolf Gäfvert trafikkontoret i samråd med Järfälla kommun.

Malin Olsson
sektionschef

Tommy Jönsson
planhandläggare



Förenklad plankarta

Karta över de båda utbyggnadsalternativen och sammanfattad redovisning av motiv till val av sträckning.

