



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

### **Särskild sammanställning av miljökonsekvensbeskrivning.**

#### **REVIDERING**

Efter utställningen har *särskild sammanställning av miljökonsekvensbeskrivningen* reviderats enligt följande:

- kompletterad information om och efter utställning, se sida 10-11
- ny rapport 2009-12, se sida 12
- mindre redaktionära ändringar har gjorts i texten

#### **SAMMANFATTNING**

En förlängning av Växthusvägen syftar till att skapa en gen förbindelse mellan Västerort och Veddesta-Jakobsberg-Barkarby handelsplats. Vägen ska också avlasta trafikmängden på Skälbyvägen och Ekvägen.

Både Järfälla kommun och Stockholms stad har bedömt att en miljöbedömning behöver göras och en miljökonsekvensbeskrivning upprättas. Järfälla anser att det framförallt är aspekterna barriäreffekter och trafikbuller som medför att vägen kan ge betydande miljöpåverkan, men även vägens påverkan på natur- och kulturmiljön, friluftslivet, landskapsbilden samt skapande av buller, vibrationer och markföroreningar har bedömts vara viktiga att belysa i MKB:n. Stockholms stad har bedömt att det framförallt är planens påverkan på naturmiljön, rekreationsintressen, barriäreffekter och trafikbuller som är viktigast, men även aspekterna livskvalitet, hydrologi och dagvatten samt trafikkonsekvenser/kollektivtrafik bör belysas.

Syftet med MKB:n är att möjliggöra en samlad analys och bedömning av konsekvenser av en planerad vägsträckning och dess inverkan på miljö, hälsa och hushållning med naturresurser.

Vägen innebär en försämring för naturmiljön, rekreation och landskapsbild med minskat livsutrymme för förekommande växt- och djurliv och tillgängliga rekreationsytor för närboende. Vägen blir en barriär i landskapet vilket försvårar för både djur och människor att röra sig fritt i naturområdet. Planskilda korsningar har därför planerats på två ställen för att underlätta tillgängligheten främst för människor och större däggdjur, men kompenserar inte

den barriäreffekt som vägen har. Groddtunnlar anläggs för att underlätta groddjurens spridningsrörelser. Området kommer heller inte längre att upplevas som tyst med försämrat upplevelsevärde av naturområdet som följd.

Vägen innebär också en försämring ur kulturmiljösynpunkt då flera kända fornlämningar är belägna längs föreslagen sträckning. Den/de fornlämningar som berörs kommer att behöva tas bort.

Trafikbullersituationen förändras till följd av exploateringen. För att en del befintliga bostadshus ska klara riktvärden krävs bullerskydd. Bullerplank och/eller bullervall föreslås därför för att berörda bostadshus ska hamna under riktvärden. En positiv konsekvens är att Skälbyvägen och Byleden kommer avlastas vilket medför viss förbättring ur bullersynpunkt för de boende främst längs Skälbyvägen. Även trafiksäkerheten förväntas bli bättre längs Skälbyvägen.

En nyckelbiotopsinventering, en dagvattenutredning samt en bullerutredning har gjorts och efterhand arbetats in i MKB:n. Det har även gjorts en groddjursinventering under våren 2009 samt en arkeologisk utredning under sommaren 2009 vars resultat presenteras i planhandlingarna.

I planarbetet har flera alternativa sträckningar utretts. Den sträckning som valts har bedömts ge minst påverkan på de aspekter som studerats.

När en detaljplan som kan antas medföra betydande miljöpåverkan har antagits skall kommunen i en särskild sammanställning redovisa hur dessa miljöaspekter har integrerats i planen, hur miljökonsekvensbeskrivningen och synpunkter från samråd har beaktats, skälen till att planen har antagits i stället för de alternativ som varit föremål för överväganden och de åtgärder som avses vidtas för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan. Den särskilda sammanställningen bör vara en egen handling och ska vara tillgänglig för samrådskretsen efter antagandet av planen.

## **SÄRSKILD SAMMANSTÄLLNING**

### **Motiverat ställningstagande till betydande miljöpåverkan**

Genom ändringar i plan- och bygglagen och miljöbalken med tillhörande förordningar gäller nya regler för miljöbedömningar av planer från 2004 och 2005. När en ny detaljplan upprättas ska kommunen göra en bedömning om planens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte. Denna s k behovsbedömning ska utmynna i ett motiverat ställningstagande till om någon eller flera aspekter sammantaget leder till att genomförandet av planens medför betydande miljöpåverkan och därmed ska genomgå en miljöbedömning.

Järfälla kommuns ställningstagande till behov av miljöbedömning omfattar den del av vägen som är belägen i Järfälla kommun. Järfällas bedömning är att en miljöbedömning behöver genomföras och en MKB upprättas. Järfälla kommun anser att det framförallt är aspekterna barriäreffekter och trafikbuller som medför att vägen kan ge upphov till betydande miljöpåverkan. Även vägens påverkan på natur- och kulturmiljön, friluftslivet, landskapsbilden samt skapande av buller, vibrationer och markföroreningar bedöms vara viktiga frågor att belysa i MKB:n.

Miljöförvaltningen i Stockholms stad bedömer, utifrån nuvarande kunskapsunderlag, att genomförandet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Det är enligt miljöförvaltningen framförallt planens påverkan på naturmiljö, rekreationsintressen, barriäreffekter och trafikbuller som motiverar denna bedömning, men även aspekterna luftkvalitet, hydrologi och dagvatten samt trafiksekvenser/kollektivtrafik bör belysas. Stadsbyggnadskontoret ställer sig bakom miljöförvaltningens och Järfälla kommuns ställningstagande att planen kan antas innebära betydande miljöpåverkan.

### **Särskild sammanställning**

När en detaljplan vars genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan har antagits ska kommunen enligt miljöbalken i en särskild sammanställning sammanfatta:

1. hur miljöaspekterna integrerats i planen
2. hur miljökonsekvensbeskrivningen och synpunkter från samråd har beaktats
3. skälen till att planen har antagits i stället för de alternativ som varit föremål för överväganden och
4. de åtgärder som avses vidtas för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen medför.

Enligt Boverkets riktlinjer bör den särskilda sammanställningen vara en egen handling eller i alla fall utgöra ett eget kapitel i utställningsutlåtandet. Den bör vara lätt att hitta eftersom den ska vara tillgänglig för samrådskretsen efter antagandet av planen. En särskild sammanställning kan sägas vara ett slags utvärdering av arbetet med miljöbedömningen.

Dessa uppgifter bör sammanställas redan inför beslutet om planen och utgöra underlag för motivering av antagandebeslutet. Den särskilda sammanställningen kan ge stöd för beslut om antagande.

### **Redovisning av hur miljöaspekterna har integrerats i planen och hur miljökonsekvensbeskrivningen och synpunkter från samråd har beaktats**

#### **Området**

Järfälla kommuns planområde består till största del av ett stort sammanhängande skogsområde, med lövskog och inslag av gran och tall. Det finns ett antal stigar genom området som används flitigt för friluftsvksamhet. I området kan man uppleva natur som är opåverkad av skogsbruk och i princip helt tyst.

Söder om skogen finns ett tippområde som kom till vid utbyggnaden av småhusbebyggelsen i Viksjö. Här var tidigare en mindre lerdalgång med kärnbildning och vid uppfyllnaden av tippet sparades en del som fick bilda en damm, den s.k. Vegadammen.

Öster och väster om skogen och söder om tippet finns befintlig villabebyggelse. I nordost i Järfälla kommun har det nyligen byggts 155 bostäder i det nya bostadsområdet Skälby trädgårdsstad med 2-3 våningshus och radhus. I norr rinner Veddestabäcken och på andra sidan bäcken ligger ett område med trädgårdsverksamhet och växthus. Väster om skogen gränsar Viksjö golfbanas östra sida.

Inom Stockholms stad utgörs planområdet av en korridor som är ca 350 meter. Området består här framförallt av tallskog. Inom Stockholms kommungräns gränsar området till befintlig villabebyggelse i Backluras nordöstra del. På andra sidan kommungränsen ligger befintlig villabebyggelse i Skälby.

Detaljplaner som antagits av Järfälla kommun i närheten av det föreslagna planområdet har allt sedan vägsträckningen blev aktuell under 1980-talet anpassats till den framtida vägsträckningen.

### **Start av planarbetet**

Den 16 maj 1988 ingicks ett avtal mellan Järfälla kommun och Stockholms stad om Växthusvägens (då kallad Ormbackaleden) utbyggnad över den gemensamma kommungränsen. En första etapp av vägen mellan Järfällavägen och Vikingavägen färdigställdes 1989. Detaljplan för resterande del av vägen i Järfälla kommun togs fram under åren 1991-92. Då Vägverket inte hade inlett arbeten i syfte att öka framkomligheten på E18 mellan Hjulstakorset och E4, vilket var ett villkor för fortsatt utbyggnad av vägen enligt avtalet, beslöt Järfälla kommunfullmäktige att anta detaljplanen men undanta vägområdet från antagandebeslutet. När så Vägverket tog fram ett förslag till ramavtal för utbyggnad av E18 på sträckan Hjulsta trafikplats – Kista trafikplats, och som godkändes av samtliga berörda kommuner, bedömdes villkoret för fortsatt utbyggnad av Växthusvägen som uppfyllt och planarbetet påbörjades.

### **Programsamråd**

I slutet av 2000 beslutade dåvarande stadsbyggnadsnämnd i Järfälla att ge miljö- och stadsbyggnadskontoret i uppdrag att upprätta detaljplan för Växthusvägens förlängning samt att studera Växthusvägens vidare dragning in i Veddesta liksom en alternativ anslutning till Viksjöleden. I oktober 2001 uppdrog Stockholms dåvarande gatu- och fastighetsnämnd åt gatu- och fastighetskontoret att begära stadsbyggnadskontorets medverkan i detaljplanearbetet.

Ett program till detaljplan för Växthusvägen arbetades fram och var klar för samråd 2002. Programmet var gemensamt för Stockholms stad och Järfälla kommun och omfattade den nya vägens hela sträckning samt ny bebyggelse i Ormbackaområdet i Järfälla. I programmet redovisades endast en vägdragning, sträckningen in i Veddesta. Den alternativa dragningen upp mot Viksjöleden hade studerats men ansågs inte uppfylla de syften som en ny vägförbindelse hade och därför valts bort.

Till programmet gjordes en översiktlig miljökonsekvensbeskrivning. I den översiktliga miljökonsekvensbeskrivningen föreslogs bl a att det i det fortsatta planarbetet borde göras en aktuell naturinventering över området som skulle omfatta biotops- och vegetationskartering, en arkeologisk utredning samt en bullerutredning.

### **Synpunkter som lämnades om miljöfrågor under programsamrådet**

Länsstyrelsen ansåg att programmet och den översiktliga MKB:n, tillsammans med de olika studier och utredningar som avsågs tas fram, borde utgöra ett bra underlag för fortsatt planering. Länsstyrelsen ansåg också att problemen i Skälby gärna kunde lyftas fram tydligare i förslaget för att om möjligt öka förståelsen för vägförslaget.

**Efter programsamrådet**

Efter programsamrådet gjordes ytterligare studier av de två alternativa sträckningarna, ”Veddestaalternativet” respektive ”Viksjöledsalternativet”, av miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen i Järfälla. Stadsbyggnadsnämnden i Järfälla beslutade att det fortsatta planarbetet ska bygga på vägsträckningsalternativet in i Veddesta. Detta alternativ bedömdes bäst uppfylla det viktigaste syftet med vägen, nämligen att den blir en bra, gen och naturlig förbindelse mellan Hässelby och Veddesta-Jakobsberg-Barkarby handelsplats samt att den avlastar Skälbyvägen.

När Vägverket tagit fram ett ramavtal för utbyggnad av E18 på sträckan Hjulsta trafikplats – Kista trafikplats, och som godkänts av samtliga berörda kommuner, bedömde Järfälla kommun att villkoret för fortsatt utbyggnad av Växthusvägen var uppfyllt. Stockholm stads gatu- och fastighetsnämnd ansåg dock att Vägverket skulle ha påbörjat ombyggnaden av E18 mellan Hjulsta och E4 innan planarbetet för Stockholms del kunde börja. Järfälla gjorde ändå bedömningen att det var möjligt att gå fram med ett planförslag utan Stockholms medverkan. Beslutet motiverades med att kommunen ville understryka att vägen är viktig både som avlastande förbindelse och som tillfart till ny bebyggelse framför allt för bostäder.

Innan en miljökonsekvensbeskrivning upprättats för detaljplanen genomförde park- och naturavdelningen på miljö- och stadsbyggnadskontoret i Järfälla en översiktlig inventering av värden för natur och friluftsliv m.m. i området för Växthusvägens förlängning.

Det beställdes också en bullerutredning från Ingemansson Technology. Bullerutredningen omfattade Växthusvägens sträckning från Järfällavägen till Skälbyvägen och beräkningarna gjordes med hastighetsgräns på 70 km/h. De flesta bostäder vid Skälbyvägen skulle få mindre buller medan en del befintliga bostäder i östra Backlura skulle få ökat buller. Ormbäckaskogen skulle få färre ”tysta” delar och golfbanan skulle få ökat buller. Bullerdämpande åtgärder skulle troligtvis bli nödvändiga vid de platser där bostäder riskerade att hamna över gällande riktvärden. I planbeskrivningen beskrevs att skärmningar, såsom plank, vall eller en kombination av dessa båda, var möjlig vid väggkant vid lågt liggande bebyggelse, medan högt liggande bebyggelse krävde skärmningar vid fastighetsgräns eller uteplats. Vid diskussion kring bullerdämpning i asfalt kom man fram till att en utvärdering av det försök med bullerdämpande asfalt som pågick i Järfälla krävdes innan definitivt beslut kunde tas.

**Upprättande av miljökonsekvensbeskrivning**

I arbetet med ett första planförslag gjorde miljö- och hälsoskyddsavdelningen i Järfälla bedömningen att konsekvenserna av planens genomförande kunde bli betydande vad avser miljön, hälsan och hushållningen med naturresurser enligt PBL 5:18. En miljökonsekvensbeskrivning upprättades därför av Structor Miljöbyrå på uppdrag av Järfälla kommun. MKB:n omfattade förslag till detaljplan för Växthusvägens förlängning i huvudsak inom Järfälla kommun. Sträckningen i Stockholms stad ingick men var inte lika tydligt beskriven.

MKB:n redovisade förutom ett nollalternativ endast ett utbyggnadsalternativ, som baserades på den huvudsträckning som stadsbyggnadsnämnden i Järfälla tidigare fattat beslut om.

I MKB:n gjordes en geografisk och en saklig avgränsning. Den geografiska avgränsningen gjordes så att det beskrivna området kom att omfatta hela det

grönområde som är beläget mellan Vega, Veddestabäcken och golfbanan, golfbanan inkluderad. I miljöaspekterna buller och luft lyftes även Skälbyvägen in, och för miljöaspekten vatten togs även Veddestabäcken och Bällstaån med i avgränsningen.

Den sakliga avgränsningen gjordes genom att olika aspekter gavs olika prioritering i en tregradig skala, baserat utifrån planprogrammet med tillhörande översiktlig MKB samt efter översiktlig granskning av bakgrundsmaterial om områdets förutsättningar och exploaterings karaktär. Aspekter som gavs prioritet 1 bedömdes vara av betydelse och analyserades i MKB:n, aspekter som gavs prioritet 2 bedömdes vara av viss betydelse och beskrevs översiktligt och aspekter som gavs prioritet 3 bedömdes inte beröras och beskrevs därmed inte i MKB:n. De aspekter som gavs prioritet 1 var naturmiljön, kulturmiljön, rekreation och landskapsbild samt buller och vibrationer. De aspekter som gavs prioritet 2 var luftföroreningar, vatten samt säkerhet. De aspekter som gavs prioritet 3, och därmed inte togs med i MKB:n, var farligt gods, radon samt lokalklimat och ljusförhållanden.

I MKB:n arbetades Järfälla kommuns natur- och friluftslivsinventering in samt resultaten av en första bullerberäkning.

### **Plansamråd Järfälla**

Plansamråd för Järfällas del hölls mellan den 28 februari och den 31 mars 2005. I planhandlingarna ingick MKB:n enligt MB och PBL.

### **Synpunkter som lämnades på MKB under plansamråd i Järfälla**

*Länsstyrelsen* gav ett relativt kort remissvar och hade koncentrerat sina synpunkter kring arkeologin. Länsstyrelsen ansåg att det borde tas fram en arkeologisk utredning enligt 2 kap 11 § i lagen om kulturminnen m.m. och att det borde prövas en justering av vägdragningen så att fornlämningen nr 306 kunde vara kvar.

*Miljö- och hälsoskydds nämnden* i Järfälla ansåg att man borde ta ett steg tillbaka i planeringen och studera ett s.k. nollalternativ, dvs. ett alternativ där man redovisar förbättringar av befintlig situation utan att Växthusvägen förlängs. Man saknade också en redovisning av antalet hushåll utsatta för bullernivåer över riktvärdena för de olika alternativen. Miljö- och hälsoskydds nämnden konstaterade att planarbetet var i ett tidigt skede och ett antal ytterligare utredningar krävdes, t.ex. arkeologiska undersökningar, inventering av växt- och djurliv, markundersökningar med avseende på markföroreningar och utredningar kring hur dagvatten ska tas omhand och bullerskydd. Den samlade bedömningen var att det måste företas noggranna utredningar och redovisas ytterligare förslag till skademinimerade åtgärder innan man går vidare med planarbetet.

*Stadsbyggnadskontoret* i Stockholms stad ansåg att en mer fördjupad miljökonsekvensbeskrivning var tvungen att tas fram för att kunna bedöma ingreppets följder även inom Stockholm.

*NCC* ansåg att det borde ha funnits en konsekvensbeskrivning, där utbyggnadsalternativet ställs mot nollalternativet, beträffande säkerhetsfrågorna och olycksriskerna för de två alternativen.

### **Efter plansamråd i Järfälla**

Efter Järfällas plansamråd gjordes ett antal utredningar. Det gjordes en nyckelbiotopsinventering av Skogsvårdsstyrelsen, med den tidigare natur- och friluftslivs inventering som grund. Det gjordes även en dagvattenutredning av Ramböll.

Under 2006 gjordes tre kompletteringar av bullerutredningen. Kompletteringarna gjordes efter en justerad vägsträckning och med förslag på bulleråtgärder vid väggkant där riktvärden överstegs. Bullervärden på två markhöjder redovisades, 2 m resp. 5 m. Bullerutredningen kompletterades även med bullerberäkningar för hela sträckan ner till Lövstavägen samt med resultat med tyst asfalt. Det beslöts också i planarbetet att sänka hastigheten på Växthusvägen från 70 km/h till 50 km/h. De kompletterande bullerutredningarna beräknades med den nya hastigheten som grund. Med den lägre hastigheten minskades bullerpåverkan något.

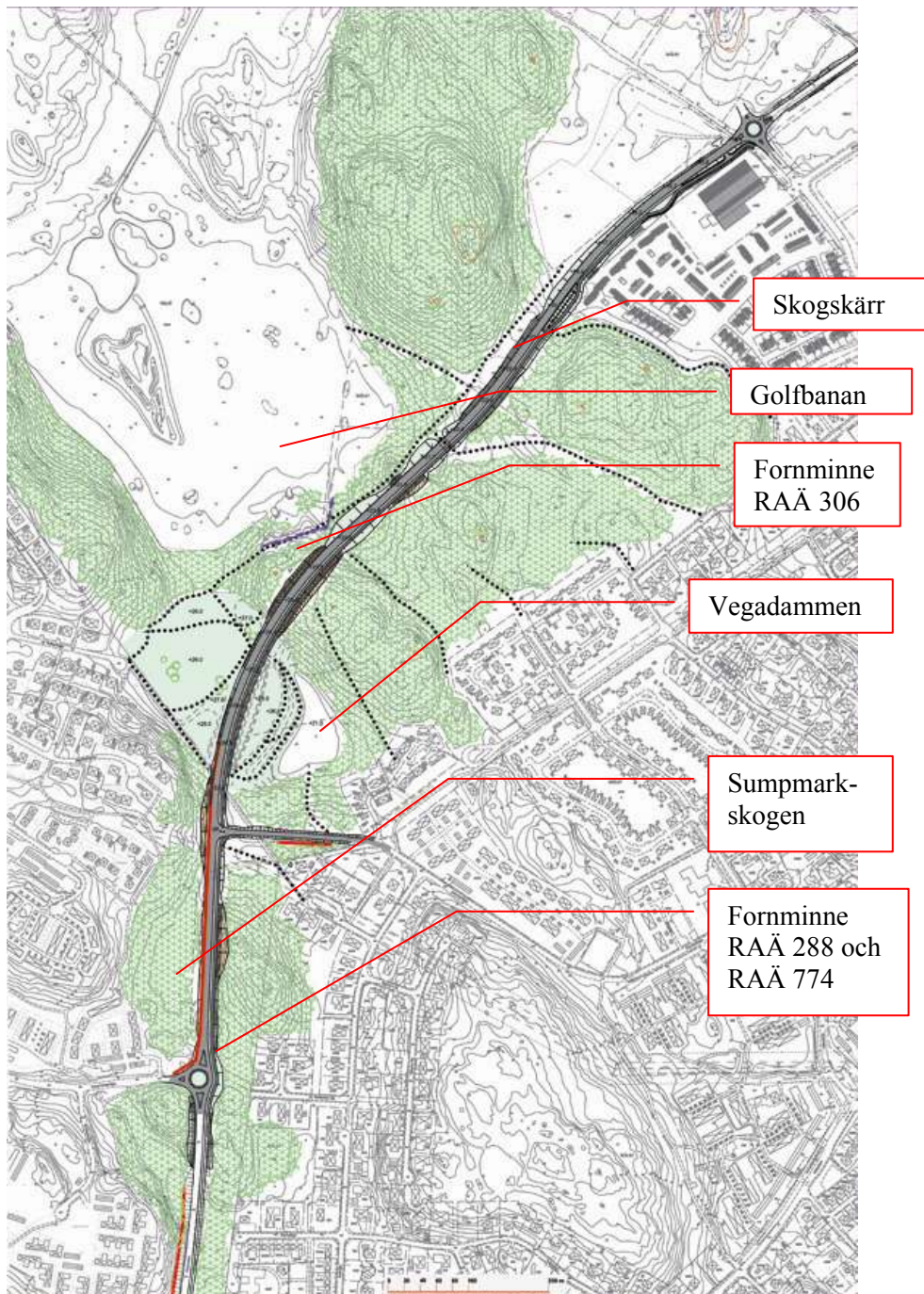
Efter att dessa utredningar gjorts reviderades miljökonsekvensbeskrivningen och resultaten från dagvattenutredningen, nyckelbiotopsinventeringen samt de kompletterande bullerutredningarna arbetades in. En av de viktigaste förändringarna i MKB:n var att även området för Stockholms del var med, så att MKB:n nu lika tydligt redovisade hela vägens sträckning. Den reviderade MKB:n redovisade också två utbyggnadsalternativ, vars konsekvenser bedömdes mot de miljöaspekter som studerats. MKB:n redovisade nu även hur detaljplanen förhöll sig till de lokala, regionala och nationella miljö kvalitetsmålen, särskilt delmålen under ”God bebyggd miljö”. MKB:n kompletterades med en redovisning av de konsekvensmildrande åtgärderna som arbetats fram i planarbetet, såsom planskilda passager, bullerskydd och sänkt hastighet, samt med en bedömning om detaljplanen kunde få betydande miljöpåverkan. Slutligen kompletterades MKB:n med förslag på uppföljningar samt förslag på vem som har ansvar för de uppföljningar som kan behöva göras om detaljplanen kan antas få betydande miljöpåverkan.

Markundersökningar avseende markföroreningar bedömdes inte krävas i planskedet utan hänvisades till projekteringsskedet.

Efter de utredningar som gjordes och revideringen av MKB:n så valdes en av MKB:ns två studerade utbyggnadsalternativ för fortsatt planering. Det alternativ som valdes, utbyggnadsalternativ 2, innebär en delvis annan sträckning än den som presenterades i Järfällas samrådsförslag. Valet baserades på MKB:ns konsekvensanalys, som visade att den nya sträckningen bedömdes bli bättre ur bullersynpunkt för de boende främst i östra Backlura då vägen drogs närmare Vegadammen på den gamla tippen och därmed en bit längre bort från befintlig bebyggelse. För att kunna spara en större del av sumpmarkskogen i Stockholms stad flyttades vägen ca 30 m österut i denna del. Fornlämningarna Raä 288:1 – 3 hamnar då i vägens sträckning. I det tidigare förslaget hade fornlämning Raä 306:1 vid golfbanan behövt flyttas men med den nya sträckningen kan den troligen lämnas orörd. Fornlämningen hamnar nu istället ca 20 meter från vägområdet.

Bullerplank och/eller bullervallar var fortsatt de bullerdämpande åtgärder som prioriterats framför bullerdämpande asfalt. Bullerplank föreslogs däremot konsekvent vid väggkant, istället för som tidigare då en del befintliga bostäder föreslogs få bullerplank vid fastighetsgräns eller uteplats. Bullerdämpande asfalt ansågs fortsatt vara ett möjligt alternativ, men den bullerdämpande asfalt som anlagts på Skälbyvägen bedömdes behöva utvärderas innan definitivt beslut.





Val av utbyggnadsalternativ efter plansamråd i Järfälla kommun. Sträckningen redovisas i MKB:n som utbyggnadsalternativ 2.

### Plansamråd Stockholm

Plansamråd för Stockholms del genomfördes mellan den 10 december 2007 och den 15 februari 2008. I planhandlingarna ingick MKB:n enligt MB och PBL.

### Synpunkter som lämnades på MKB under plansamråd i Stockholm

Efter Stockholms plansamråd hade länsstyrelsen några fler synpunkter än under Järfällas plansamråd. *Länsstyrelsen* påtalade att trots deras påpekande redan i programskedet så har ingen arkeologisk utredning gjorts. Länsstyrelsen ansåg också att det borde förtydligas i både MKB:n och planbeskrivningen vilket av de två utbyggnadsalternativen som valts. Konsekvenserna av åtgärder som arbetats in eller påverkat planens utformning under hand borde tydligare framgå. Länsstyrelsen ansåg också att MKB:n borde utvecklas beträffande genomförande och uppföljning.



*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* i Stockholms stad konstaterade att MKB:n i huvudsak följer de av miljöförvaltningen upprättade underlag. Nämnden ansåg att dagvattenutredningen, som inarbetats i MKB:n, bör kompletteras med en beskrivning av hur fuktlövs-kogen påverkas av vägutbyggnaden genom förändrat tillflöde. Det borde också utredas hur dränering av fuktlövs-kogen kan undvikas och hur vatten om möjligt kan tillföras fuktlövs-kogen samt vilka konkreta åtgärder som behövs för detta. En eller flera grodtunnlar borde också anläggas under vägen för att minska barriäreffekten. Nämnden bedömde det också som viktigt att en särskild skötselplan upprättas för det våta området i den ljusöppna kraftledningsgatan. Innan byggstart bör också en samlad groddjursinventering och inventering av fågelfauna och mossflora göras.

### **Efter plansamråd Stockholm**

Efter Stockholms programsamråd togs en ny trafikprognos fram som omfattade hela Skälby, Barkarby samt Barkarbystaden. Den nya prognosen visade på en ökning med ca 3-4 000 fordon/dygn på Växthusvägen (från ca 11 000 fordon/dygn till ca 14 000 fordon/dygn) och en minskning med ca 1 000 fordon/dygn på Skälbyvägen jämfört med tidigare prognoser. En ökning från 11 000 till 14 000 fordon/dygn bedöms ge ca 1-2 dB(A) i ökat buller. Generellt kan det sägas att en skillnad i buller om ca 3 dB(A) ger en knapp hörbar förändring medan en skillnad på 8-10 dB(A) upplevs som en fördubbling/halvering av ljudet. Ökningen respektive minskningen av fordon bedömdes inte vara sådan att det skulle medföra en markant förändring av beräknat buller. Några nya bullerberäkningar bedömdes därför inte vara nödvändiga.

En groddjursinventering gjordes som visade på förekomst av både stor och liten vattensalamander i Vegadammen, vid golfbanans dammar samt i sumpmarkskogen väster om Växthusvägen inom Stockholms område. Salamandern rör sig mellan dessa tre områden och 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 beslöts att anlägga grodtunnlar under vägen så att groddjuren kan röra sig enligt sträckan golfbanan – Vegadammen – sumpmarkskogen.

Efter plansamrådet har också en arkeologisk utredning gjorts. Utredningsområdet omfattar ett 50 meter brett område som följer hela vägområdet från Blomsterkungsvägen i Stockholm till Vinlandsvägen i Järfälla. Utredningen syftade till att lokalisera okända synliga lämningar, lägen där det kan förekomma lämningar som inte syns i markytan samt till en granskning och beskrivning av de inom vägområdet redan registrerade lämningarna. Utredningen gjordes under sommaren 2009 och resultatet har ännu inte presenterats för Järfälla kommun och Stockholms stad. Eventuellt kan fornlämningar i planområdet komma att behöva slutundersökas för att vägen ska kunna anläggas.

Den dagvattenutredning som gjordes 2006 bedömdes vara tillräcklig för planarbetet. De vidare utredningar som föreslås i dagvattenutredningen och av Stockholms miljö- och hälsoskyddsnämnd bedömdes kunna göras i projekteringsskedet.

### **Utställning Järfälla och Stockholm**

En samordnad utställning av de båda kommunernas detaljplaner hölls mellan 7 oktober och 4 november 2008. I planhandlingarna ingick MKB:n enligt MB och PBL.

Samråd med två berörda torrlägningsföretag, Skälby-Hässelby respektive Glädjen-Skälby, hölls separat efter att den ordinarie utställningstiden gått ut. Samrådet hölls mellan 25 januari till 16 februari 2010. Inga synpunkter inkom. För Skälby-Hässelby torrlägningsföretag samråddes med alla kvarvarande delägande fastigheter som kunde uttolkas ur kostnadsfördelningslängden samt alla fastigheter inom båtnadsområdets gränser. För Glädjen-Skälby kunde inga kvarvarande delägande fastigheter uttolkas ur kostnadsfördelningslängden, varför det samråddes med alla fastigheter inom båtnadsområdet som bedömdes kunna beröras av vägutbyggnaden. Av denna anledning utgick ett flertal fastigheter i Backluraområdet ur detta samråd eftersom eventuell ny vattentillförsel från vägen kommer nedströms dessa fastigheter i det ingående dikessystemet.

### **Efter utställning**

Efter utställningen gjordes en utmätning av fornlämningarna RAÄ 288 och RAÄ 774 på begäran av länsstyrelsen. Utmätningen visade att fornlämningarna skulle behöva slutundersökas och tas bort för att kunna anlägga vägen enligt utställningsförslaget. Alternativet till att dra vägen över fornlämningarna var att förlägga vägen i sumpmarkskogen, i enlighet med utbyggnadsalternativ 1 i MKB:n. Att förlägga vägen i sumpmarkskogen skulle medföra konsekvenser för de naturvärden som finns där, inte minst för de groddjur, särskilt den större vattensalamandern, som använder sumpmarken som sin vistelsemiljö. En sådan dragning skulle även försämra bullersituationen för de boende i Backlura jämfört med utställningsförslaget. Efter att ha vägt de två alternativen mot varandra så beslöts att behålla föreslagen sträckning, vilket betyder att RAÄ 288 och 774 slutundersöks och tas bort i samband med vägutbyggnaden.

Efter utställningen reviderades planhandlingarna och planbestämmelse för grodtunnlar infördes i plankartorna. Planbeskrivningarna fick även en utförligare beskrivning om groddjur och de föreskrivna åtgärderna. Plankartan för Stockholms del kompletterades även med bestämmelse om vägdagvatten.

För att möjliggöra utställningsförslagets vägutbyggnad krävs att ett mindre kärr i ett skogsområde i Järfälla avvattnas. För detta krävs dispens och tillstånd enligt 11 kap. MB. En dispensansökan lämnades in till länsstyrelsen i början av 2010. Skogskärret hade i de utredningar som gjordes av områdets natur- och kulturvärden bedömts ha låga värden. En viss mängd grodyngel från främst brungröda hittades i kärret under groddjursinventeringen, men genom att ett flertal vattenområden finns i närheten bedömdes inte detta förhindra ett borttagande av kärret.

Trots att kompensationsåtgärder för borttagandet av skogsskärret inte ansågs nödvändiga på grund av kärrets låga naturvärden görs det i projekteringen av vägen ändå undersökningar om möjligheten att i samband med vägutbyggnaden anlägga två nya dammar i Järfälla anpassade för groddjur och särskilt den större vattensalamandern. Två lämpliga placeringar studeras nära golfbanan i groddjurens spridningsvägar. De studerade lägena för dammarna bedöms ge goda förutsättningar för den större vattensalamandern. I samband med projekteringen av vägutbyggnaden har det även beslutats att andra naturvårdande åtgärder ska göras för att förbättra förutsättningarna för den

större vattensalamandern. En kortare utredning har tagits fram av Skogssällskapet som föreslår viss selektiv röjning i närheten av Vegadammen och de föreslagna nya dammarna och viss upprensning i Vegadammen och dess brynzon för att förbättra solinstrålningen och därmed göra dammen mer attraktiv för den större vattensalamandern.

### Utredningar och beslut

Nedan redovisas en sammanställning av beslut och utredningar som berör detaljplanens miljökonsekvenser i olika skeden:

- 2001: Växthusvägen finns med i Järfälla kommuns översiktsplan.
- 2002-06-05: Stadsbyggnadsnämnden i Järfälla kommun beslutar att program och översiktlig miljökonsekvensbeskrivning för Växthusvägens förlängning och ny bebyggelse i Ormbacka sänds på samråd.
- 2003-11-06: Stadsbyggnadsnämnden i Järfälla beslutar att vägsträckningsalternativ A ska gälla i det fortsatta planarbetet med Växthusvägens förlängning.
- 2003-12-12: En översiktlig inventering av värden för natur och friluftsliv m m i området för Växthusvägens förlängning tas fram av miljö- och stadsbyggnadskontorets park- och naturavdelning i Järfälla.
- 2004-04-21: Nya regler om miljöbedömningar enligt plan- och bygglagen. Planer som formellt börjar förberedas efter 21 juli 2004 ska miljöbedömas enligt de nya reglerna. Planer som påbörjades före den 21 juli 2004 och som antas före den 21 juli 2006 berörs inte av dessa regler.
- 2004-11-03: En miljökonsekvensbeskrivning är framtagen av Structor miljöbyrå.
- 2004-11-12: Ett gestaltungsprogram för Växthusvägens förlängning är framtaget av miljö- och stadsbyggnadskontorets park- och naturavdelning i Järfälla.
- 2004-12-02: Stadsbyggnadsnämnden i Järfälla kommun beslutar att detaljplan för Växthusvägen sänds på samråd. Planbeskrivning, genomförandebeskrivning, programsamrådsredogörelse, gestaltungsprogram och miljökonsekvensbeskrivning sänds på samråd.
- 2006-05-22: Komplettering (1) av bullerutredning, (Ingemansson Technology).
- 2006-06-07: En utredning om hanteringen av dagvattnet från Växthusvägen är klar, (Ramböll Sverige AB).
- 2006-06-14: Komplettering (2) av bullerutredning, (Ingemansson Technology)
- 2006-07-06: En rapport om nyckelbiotopsinventering av Ormbackaområdet sammanställs, (Skogsvårdsstyrelsen).
- 2006-08-17: Komplettering (3) av bullerutredning, (Ingemansson Technology).
- 2007-02-08: Stadsbyggnadsnämnden i Stockholms stad beslutade att godkänna redovisningen av programsamråd och uppdra åt kontoret att genomföra plansamråd och remiss samt utställning.
- 2007-05-04: Komplettering (4) av bullerutredning, (Ingemansson Technology).
- 2007-05-22: Revidering av miljökonsekvensbeskrivningen, (Structor miljöbyrå).

- 2009-05-08: En groddjursinventering är klar, (Torbjörn Petersson, herpetologisk konsult).
- 2009-07-06: En ny trafikprognos omfattande Skälby, inkl Växthusvägen, och Barkarbystaden är framtagen, (Vectura).
- 2009-12: Förslag till kompenserande naturvårdsåtgärder längs nya sträckningen av Växthusvägen, Järfälla, (Skogssällskapet)

### **Redovisning av vilka aspekter som bedöms leda till betydande miljöpåverkan**

#### *Naturmiljö*

De redovisade utbyggnadsalternativen i MKB:n innebär en försämring för naturmiljön, rekreation och landskapsbild eftersom vägen splittrar upp ett stort natur- och närrekreationsområde i mindre delområden vilket minskar livsutrymmet för förekommande växt- och djurliv och tillgängliga rekreationsytor för närboende. Värdefulla naturmiljöer berörs direkt av utbyggnaden. Vägen utgör också en barriär i landskapet vilket försvårar för både djur och människor att röra sig fritt i naturområdet. En planskild passage över vägen underlättar tillgängligheten, framförallt för människor och större däggdjur, men kompenserar inte den barriäreffekt som vägen har. De förhöjda bullernivåerna i området kommer också att medföra att upplevelsevärde av naturområdet försämras då området inte längre kommer att upplevas som tyst. Inom rekreationsområdet kommer riktvärden för rekreationsområde i tätbebyggelse att överskridas i det område som ligger närmast vägen.

#### *Kulturmiljö*

Utbyggnadsalternativen innebär också en försämring ur kulturmiljösynpunkt då flera kända fornlämningar är belägna i föreslagen sträckning av vägen och en, respektive två, av dessa berörs därmed direkt av alternativ 1, respektive 2, vilket troligen innebär att den/de kommer att behöva tas bort. Med hänsyn till att planområdet ingår i ett område som omfattas av kulturmiljöplanen för Järfälla kommun och då fornlämningar har påträffats i det skogsområde som vägen avses dras igenom, har en arkeologisk utredning genomförts under sommaren 2009 för att utröna om fler, hittills okända, fornlämningar berörs. Utredningens resultat har ännu inte presenterats för Järfälla kommun och Stockholm stad.

#### *Boendemiljö och hälsa*

Exploateringen medför också att trafikbullersituationen förändras längs planerad vägsträcka vilket medför att någon form av bullerskydd krävs för delar av de befintliga och planerade bostadshusen för att klara riktvärden. En positiv konsekvens av utbyggnaden är att den nya huvudvägen till och från kommunen innebär att Skälbyvägen och Byleden kommer att avlastas vilket medför en viss förbättring ur bullersynpunkt för de boende längs framförallt Skälbyvägen. Även trafiksäkerheten längs med Skälbyvägen förväntas bli bättre då trafikmängden på vägen minskar.

#### *Markföroreningar, vatten, säkerhet*

Inga betydande konsekvenser kan förväntas för övriga bedömda miljöaspekter under förutsättning att föreslagna åtgärder vidtas.

*Alternativredovisning*

Inga betydande skillnader har identifierats för konsekvenserna av de två alternativa sträckningarna av vägen. Nollalternativet bedöms inte utgöra någon betydande förändring i förhållande till nuläget.

**Redovisning av skälen till att planen föreslås godkännas/antas i stället för de alternativ som varit föremål för överväganden.**

Behovet att stärka kopplingen mellan Västerort och Veddesta-Jakobsberg-Barkarby handelsplats har funnit länge. I början av 1990-talet gjordes ett detaljplanearbete för att studera möjligheterna att förlänga Växthusvägen vidare in i Järfälla kommun och på så vis få en genare förbindelse och avlasta trafiken på Skälbyvägen och Ekvägen. Skälbyvägen och Ekvägen är idag hårt belastad av trafik och är inte utformad för att klara den trafik som belastar vägen idag. Det finns en mängd utfarter längs vägarna och bostadshus står nära väggkant och är belastade med bullerproblem.

Initialt i planarbetet studerades två alternativa vägdragningar. Det ena alternativet innebar att vägen anslöts till Viksjöleden och drogs upp längs med golfbanan. Det andra alternativet anslöts till Veddestaområdet via Vinlandsvägen/Järfällavägen. Tidigt gjordes bedömningen att Viksjöledsalternativet inte uppfyllde de syften som vägförbindelsen hade. Viksjöledsalternativet bedömdes inte avlasta Skälbyvägen och Ekvägen i samma utsträckning som en dragning in i Veddesta bedömdes göra och med Veddestaalternativet skulle man även öppna för bättre exploateringsmöjligheter i Ormbackaområdet. En väg förbi golfbanan skulle ha ett högre läge och därmed exponeras tydligt mot golfbanan, med en större bullerbelastning som följd. I programsamrådet redovisades därför dragningen in i Veddesta som huvudalternativet och Viksjöledsalternativet redovisades inte. Vidare studier av de två alternativen gjordes efter programsamrådet, där man kom till samma slutsats som tidigare.

Efter Järfällas samråd och innan Stockholms samråd gjordes studerades en något alternativ dragning till huvudalternativet. Huvudalternativet (utbyggnadsalternativ 1) gjorde intrång i sumpmarkskogen, med stora konsekvenser för de där levande växterna och djuren, speciellt groddjur såsom liten och stor salamander. Å andra sidan klarades ett antal fornlämningar vid sidan av sumpmarkskogen. Med den alternativa dragningen (utbyggnadsalternativ 2) flyttades vägen en bit bort från sumpmarkskogen och lades istället över fornlämningarna. Här görs en prioritering till förmån för de växter och djur som lever i sumpmarkskogen, inte minst för den stora vattensalamandern som hittats i området och som är en rödlistad och skyddad djurart.

Alternativ 2 drogs även rakare över tippenområdet och hamnade därmed längre bort från befintliga bostäder i Backlura. Därigenom minskas bullerpåverkan något på bostäderna i Backlura.

Vid golfbanan flyttades vägen i utbyggnadsalternativ 2 något söderut och hamnade därmed inte i direkt konflikt med golfbanan. Förhoppningen är också att klara fornminne nr 306 med detta alternativ, vilken annars hade behövts slutundersökas.

Ett nollalternativ skulle innebära att trafiken skulle öka på de redan hårt ansträngda Skälbyvägen, Ekvägen och Byleden, samtidigt som en gen

förbindelse mellan Västerort och Veddesta-Jakobsberg-Barkarby handelsplats inte skulle vara möjlig. Av dessa anledningar har nollalternativet valts bort.

Sammantaget bedöms utbyggnadsalternativ 2 ge en något mindre påverkan på sumpmarkskogen, de boende i nordöstra Backlura samt golfbanan och fornminne nr 306 än utbyggnadsalternativ 1. Utbyggnadsalternativ 2 har därför valts.

### **Redovisning av de åtgärder som avses att vidtas för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen medför**

Länsstyrelsen önskade en utveckling av MKB:ns översiktliga förslag till uppföljning av planens betydande miljöpåverkan. Enligt Boverket kan det vara svårt att föreslå exakt hur uppföljning och övervakning ska ske redan när MKB:n tas fram och att en anpassning kan behöva ske under planens genomförande. Efter MKB:ns senaste revidering har uppföljningsåtgärderna kompletterats något, både med åtgärder som ska göras och åtgärder som föreslås göras.

#### *Naturmiljö*

Beträffande naturmiljön föreslås i MKB:n att uppföljande inventering av djurens rörelsemönster görs för att utröna om planskilda korsningar ger önskad effekt eller om ytterligare åtgärder krävs. En ny groddjursinventering föreslås göras och bekostas av Järfälla kommun 2015, alternativt några år efter att vägen tagits i bruk, som sedan kan jämföras med den inventering som gjordes i planarbetet. Den nya inventeringen görs för att följa upp att grodtunnlarna har gett önskad effekt eller om ytterligare åtgärder krävs. Det inventerade området ska vara samma som vid inventeringen för planarbetet.

MKB:n föreslår också att en uppföljande inventering görs av områdets naturvärden för att utröna vägens långsiktiga effekter.

#### *Rekreation och landskapsbild*

MKB:n föreslår att en enkätundersökning skickas ut till närboende och golfbanan före samt efter vägens utbyggnad för att ta reda på hur upplevelsen av rekreation/landskapsbild förändras med utbyggnaden. Det är i dagsläget svårt att avgöra om och när en enkätundersökning görs. Som ett komplement eller ersättning till enkätundersökningen föreslås att besök görs på platsen innan vägen byggs för att studera området okulärt ur ett rekreativperspektiv. Uppföljande besök görs 2015, alternativt några år efter att vägen öppnats, för att göra en liknande okulär besiktning. På detta vis kan man förhoppningsvis se hur användningen av stigar och ”slitage” av skog och mark etc. har förändrats efter vägens öppnande och därigenom få en signal om hur vägen påverkat besöksfrekvensen i området samt landskapsbilden. Besöken föreslås göras och bekostas av Järfälla kommun.

#### *Buller*

Som ett komplement till planskedets bullerberäkningar föreslår MKB:n att bullermätningar görs vid de bostäder där överskridanden av riktvärden riskeras utan att bullerskyddsåtgärder bör genomföras. Detta för att följa upp att vidtagna bullerskyddsåtgärder har önskad effekt eller om ytterligare åtgärder krävs. Ett alternativ till bullermätningar är att göra trafikmätningar på Växthusvägen 2015, alternativt några år efter att vägen tagits i bruk, och därefter göra ny bullerberäkning med trafikmätningen som grund. Nya

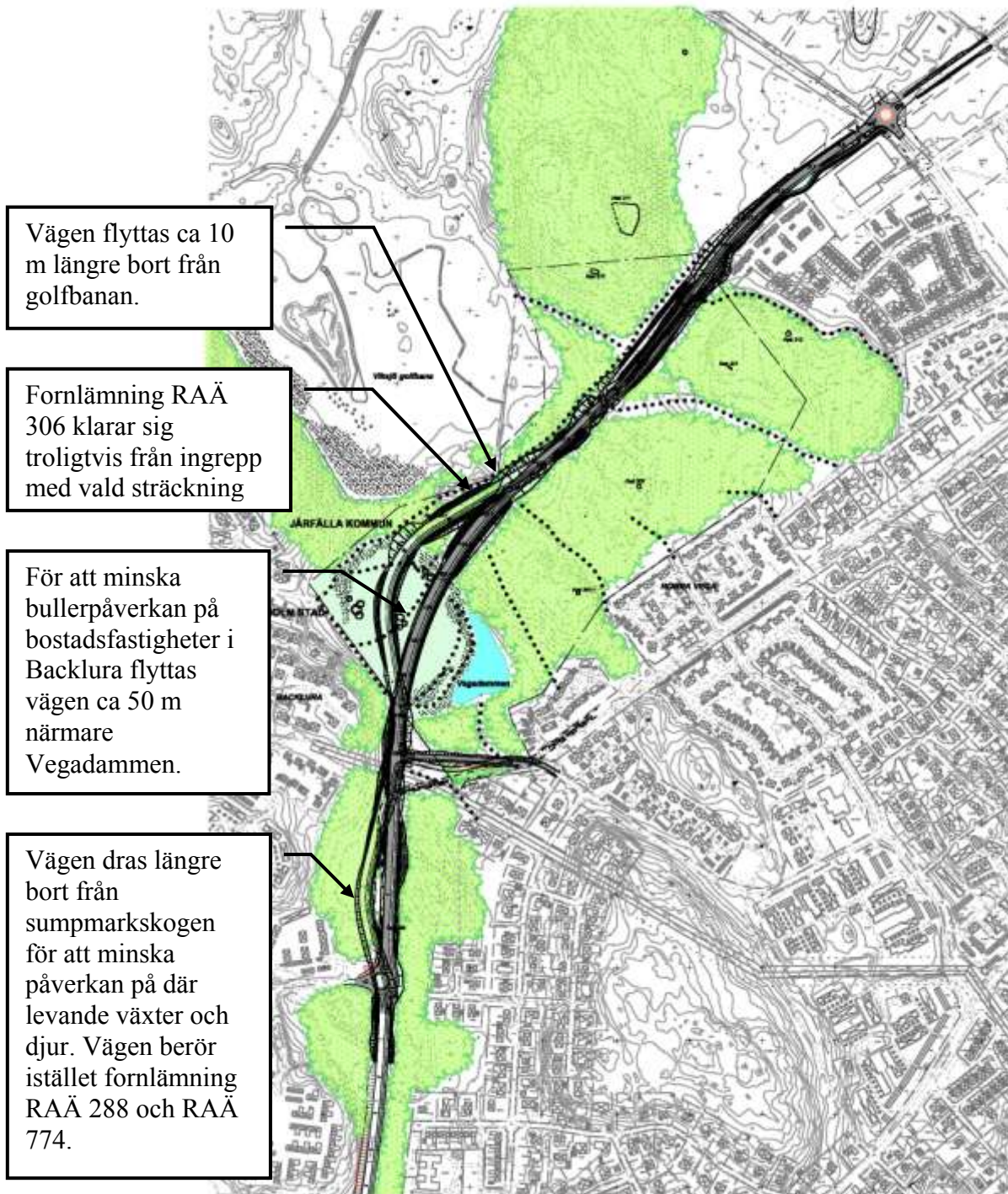
bullerberäkningar skulle kunna ge en bättre bild av bullersituationen i området än bullermätningar, som endast mäter bullersituationen vid en specifik tidpunkt och på en specifik plats.

*Kulturmiljö*

I MKB:n konstateras att det inte bedöms krävas någon uppföljning då utgrävda berörda fornlämningar dokumenteras.



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



Malin Olsson

Tommy Jönsson