



Christina Wikberger  
Miljöutredare  
Telefon 08-508 28 140  
christina.wikberger@miljo.stockholm.se

Till  
Miljö- och hälsoskyddsnämnden

## PROGRAMSAMRÅD FÖR FÖRBIFART STOCKHOLM

Remiss från Stadsbyggnadsnämnden, Dnr 2008-22331-53

### Förslag till beslut

- 1 Tillstyrka programmet under förutsättning att
  - det fortsatta arbetet redovisar hur köbildning och risk för avstängning undviks, så att trafiken inte leds in i Stockholms innerstad via Essingeleden.
  - optimering av på- och avfartsramper för kollektivtrafik och lokaltrafik studeras vidare,
  - spolvatten avleds till Järva dagvattentunnel och kompletterande reningssteg och katastrofskydd planeras och anläggs innan utsläpp till Järva dagvattentunnel,
  - Igelbäcken kompenseras för vatten som avleds,
  - installationer och dess ytanspråk som behövs utöver själva vägen och som påverkar naturreservaten redovisas i det fortsatta planarbetet (avlufningstorn, arbetstunnlar, elinstallationer och etableringsytor under byggtiden).
- 2 Justera beslutet omedelbart.

Gunnar Söderholm

Gustaf Landahl

## Sammanfattning

Förbifart Stockholm är en föreslagen vägförbindelse mellan Kungens Kurva i Huddinge via Lovön på Ekerö upp till Häggvik i Sollentuna. Av den 21 km långa sträckan kommer cirka 17 km att gå i tunnel. Större delen av sträckan kommer att gå genom Stockholms stad. Programmet kommer att innebära att cirka fem detaljplaner och lika många tilläggsdetaljplaner för ventilationsanläggningar för tunnlarna kommer att behöva upprättas.

Förvaltningen anser att det är bra att en MKB har upprättats redan i programskedet. Det är i programskedet som överblicken finns och den samlade inverkan på miljö- och hälsofrågor kan bedömas och förebyggas.

Förvaltningen anser att en större satsning behövs för att föra över fler resande från bil till kollektiva färdmedel mellan de knutpunkter som Förbifarten korsar. En fördjupad analys behövs av hur lokaltrafiken och kollektivtrafiken påverkas. Det fortsatta planarbetet bör särskilt studera förutsättningar för av- och påfartsramper med särskilda kollektivkörfält till och från kollektivtrafikens tyngdpunkter.

Förvaltningen vill betona att det är viktigt både av miljö- och hälsoskäl att tunneln inte stängs på grund av köbildning. En tydlig redovisning/analys behövs av problematiken kring köbildning samt en handlingsplan. Platser, teknik och dimensionering för avluftstorn och luftbytesstationer måste studeras vidare liksom effekter på hälsa, natur och miljö.

I och med att vägen huvudsakligen går i tunnel kommer bullret främst påverka omgivningen vid mynningar och i ytlägen. Förvaltningen instämmer i att mer detaljerade bullerutredningar behöver göras till respektive detaljplan. Det är enligt förvaltningen viktigt att de planbestämmelser och nödvändiga bullerreducerande åtgärder som vidtas håller långsiktigt.

I det fortsatta arbetet med detaljplaner och Vägverkets arbetsplan är det viktigt att det dagvatten som förs till recipienter innebär att tillräckligt god vattenkvalitet kan uppnås. Det är även viktigt att de recipienter som föreslås är lämpliga.

Det är ofrånkomligt med en negativ inverkan i närmiljön på Järvafältet. För att kunna begränsa denna påverkan så långt som möjligt är det viktigt att de påverkande faktorerna redovisas öppet samt att en plan upprättas för att förebygga och begränsa skadeverkningarna.

Förvaltningens erfarenheter från tillsynsarbetet med bygget av E18 på Järvafältet visar att betydligt mer mark än vad själva vägbanan och dess vägrenar upptar, påverkas. För att ge en rättvisande miljöbedömning av påverkan på naturvärden och friluftsliv krävs att dessa aspekter tas med från början i planeringen. Byggskedet ska också innehålla ett egenkontrollprogram som beslutas av för miljö- och hälsoskyddsnämnden för att säkra att projektet följer de miljökrav som ställs.



## Bakgrund

Stadsbyggnadskontoret har utarbetat ett förslag till program för Förbifart Stockholm. Programmet kommer att innebära att cirka fem detaljplaner och lika många tilläggsdetaljplaner för ventilationsanläggningar för tunnlarna kommer att behöva upprättas.

Förbifart Stockholm är en ny föreslagen vägförbindelse mellan Kungens Kurva i Huddinge via Lovön på Ekerö upp till Häggvik i Sollentuna. Av den 21 km långa sträckan kommer cirka 17 km att gå i tunnel. Större delen av sträckan kommer att gå genom Stockholms stad.

Stadsbyggnadsnämnden har remitterat programförslaget för yttrande senast den 16 oktober 2009.

Stockholms stad har i sina remissvar (utställd vägutredning 2005 och beredningsremiss 2007) förordat att Vägverket i det fortsatta arbetet med arbetsplanen går vidare med Förbifart Stockholm. Vägverket upprättade en MKB i samband med vägutredningen inför tillåtlighetsprövning av projektet Förbifart Stockholm (2008). MKB:n kompletterades med utredningar under 2009. Staden har yttrat sig om materialet (gemensamt tjänsteutlåtande, svar på beredningsremiss från Vägverket i januari 2009). En MKB enligt miljöbalken håller på att tas fram för Vägverkets arbetsplan.

## Förvaltningens synpunkter

### MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

I programskedet finns inget krav enligt PBL om att upprätta en formell MKB. Stadsbyggnadskontoret har ändå valt att redovisa miljökonsekvenser i programmet, eftersom vägens genomförande i sin helhet innebär en stor påverkan på miljön.

Förvaltningen anser att det är bra att en MKB har upprättats i programskedet. Det är i programskedet som överblicken finns och den samlade inverkan på miljö- och hälsofrågor kan bedömas och förebyggas. MKB i ett tidigt skede ger en bra vägledning för det fortsatta arbetet med vilka frågor som behöver observeras och fördjupas i kommande detaljplaner.

I programmet används värdeomdömen för hur stor miljöpåverkan blir (t ex måttlig, små, obetydliga). Det är svårt att hitta de bakomliggande förklaringarna till dessa omdömen samt vilken skala som tillämpas.

### KOLLEKTIVTRAFIK

Kollektivtrafikandelen som beräknas är mycket låg, cirka 7 procent (10.000 bussresenärer jmf med 140.000 fordon). Det beror enligt programmet på att den geografiska utbredningen av leden inte stödjer kollektivtrafikens strukturer och tyngdpunkter, att

stadsbebyggelsen i omlandet är gles vilket ger många byten för att nå målpunkter och att restidsskillnaden mellan bil och kollektivtrafik blir för stor. Viktiga kollektivtrafikknutpunkter ligger inte i direkt anslutning till de planerade trafikplatserna, vilket medför omvägar för busstrafiken. Möjligheterna för en effektiv kollektivtrafik är därmed mycket begränsade.

Det råder stora osäkerheter i beräkningarna av växthusgaser och om växthusgaserna ökar eller minskar med Förbifarten. Oavsett om det blir en ökning av växthusgaser eller inte på grund av Förbifarten, är det angeläget att öka kollektivtrafikandelen. Förvaltningen anser att en större satsning behövs för att föra över fler resande från bil till kollektiva färdmedel mellan de knutpunkter som Förbifarten korsar.

En fördjupad analys behövs av hur lokaltrafiken påverkas kring Förbifartens trafikplatser samt hur lokaltrafiknätet i zonen mellan Essingeleden och Förbifarten påverkas. Det bör även analyseras hur kollektivtrafikresandet påverkas. Det fortsatta planarbetet bör särskilt studera förutsättningar för av- och påfartsramper med särskilda kollektivkörfält till och från kollektivtrafikens tyngdpunkter. Om och där så är möjligt bör omstyrmöjligheter vid bussterminaler under jord föredras för att minska restiden.

### **Gång- och cykel**

Av programmet framgår att gång- och cykeltrafik påverkas negativt då trafiken som ska på och av Förbifarten påverkar det omkringliggande vägnätet. Förvaltningen anser att det är mycket viktigt att den fortsatta planeringen ser till att så bra gång- och cykelförbindelser som möjligt ordnas.

### **LUFT**

Förvaltningen vill betona att det är viktigt både av miljö- och hälsoskäl att tunneln inte stängs på grund av köbildning. En tydlig redovisning/analys behövs av problematiken kring köbildning. Det bör finnas en handlingsplan för vad man gör för att ta hand om köbildningar. Till exempel hur brandsäkerhet säkerställs i tunneln för att undvika avstängningar. Anläggningen bör också utrustas med varningsskyltar vid dålig luft i tunnelsystemet. Det är enligt förvaltningen mycket viktigt ur miljösynpunkt att avstängningar undviks. Avstängningar kan leda till att luftsituationen på omkringliggande vägnät påverkas och att trafik leds in i Stockholms innerstad via Essingeleden.

Platser, teknik och dimensionering för avluftstorn och luftbytesstationer måste studeras vidare liksom effekter på hälsa, natur och miljö.

### **BULLER**

I och med att vägen huvudsakligen går i tunnel kommer bullret främst påverka omgivningen vid mynningar och i ytlägen. Förvaltningen instämmer i att mer detaljerade bullerutredningar behöver göras till respektive detaljplan. I bullerutredningarna bör även

utredas vidare vilka bullerreducerande åtgärder som kan göras och vad som ligger till grund för att bedöma åtgärder som rimliga/orimliga. Det är enligt förvaltningen för tidigt att i det här skedet säga vilka åtgärder som är rimliga, till exempel i Hansta. Vissa bullerreducerande åtgärder är sådana som inte regleras med planbestämmelser utan måste lösas på annat sätt för att klara nybyggnadsreglerna. Exempel är fönsteråtgärder på omgivande befintlig bebyggelse, skärmar och lågbullrande asfalt.

Enligt programmet planerar Vägverket att lägga lågbullrande asfalt för att minska bullerstörningar. Förvaltningen är positiv till användningen av tyst asfalt, men det är ännu så länge ett material som är under utveckling. Det är därför svårt att i dagsläget ha tyst asfalt som en förutsättning. Planbestämmelser och nödvändiga bullerreducerande åtgärder måste hålla långsiktigt.

## **DAGVATTEN**

Det är skillnad på dagvatten och spolvatten, vilket bör bli tydligare. Dagvatten är nederbörd (regn och snö) medan spolvatten är tvättvatten som måste betraktas som kraftigt förorenat avloppsvatten och som inte får ledas ut till recipienter utan avancerad rening.

Miljöförvaltningen har deltagit i ett möte (090506) med Vägverket, de berörda kommunerna och länsstyrelsen angående dagvattenhantering. Där diskuterades arbetsgången för framtagande av riktvärden. I det fortsatta arbetet med Vägverkets arbetsplan deltar förvaltningens tillsynsavdelning i framtagandet av riktvärden (definiering om vad som är tillräckligt renat för recipienten och vilka krav som ska ställas).

## **I tunnlar**

Enligt programmet kommer renat spolvatten från tunnelarna mellan Kungens kurva och Hjulsta, ledas till spillvattennätet (vidare till Himmerfjärdsverket i Botkyrka) medan framträngande bergvatten/grundvatten avleds till Skärholmsbäcken. En sådan uppdelning är bra förutsatt att grundvattnet som leds till Skärholmsbäcken är tillräckligt rent och att det ökade flödet inte medför negativ påverkan i Skärholmsbäcken. Rinnande vatten förekommer idag huvudsakligen under våren i Skärholmsbäcken. Övriga delar av året brukar bäcken vara torrlagd, utom i en damm som anlades 2003.

Spolvattnet från tunneln mellan Hjulsta och Akalla (Hästatunneln) ska avledas till Järva dagvattentunnel vid Akalla efter fördröjning och sedimentering. Förvaltningen är positiv till att detta vatten förs till dagvattentunneln och inte till Igelbäcken.

Järva dagvattentunnel mynnar ut i Edsviken i Sollentuna kommun. Edsviken är enligt EG:s ramdirektiv för vatten en vattenförekomst i övergångsvatten med en otillfredsställande ekologisk status. Statusen behöver förbättras två tillståndsklasser för att nå god status. Försämringar får därmed inte ske. Mot bakgrund av att spolvatten är ett

vatten som är kraftigt förorenat kan det vara motiverat med kompletterande reningssteg innan utsläpp till dagvattentunneln. Ett katastrofskydd innan utsläpp till dagvattentunneln bör vara ett minimikrav.

Igelbäcken är ett känsligt vattendrag. I och med vägen kommer bäcken få mindre vatten. Det behöver göras beräkningar av hur mycket vatten som avleds och hur mycket rent vatten som därför behöver tillföras som kompensation. Hur det ska gå till bör utredas vidare.

Förvaltningen instämmer i stadsbyggnadskontorets synpunkt om tunneln under Grimstaskogen, ”Tunnlarna får inte heller inverka på grundvattnet så att naturmiljön påverkas”. En övervakning/riskanalys för detta bör göras för både Grimsta och Sättra.

### **I ytlägen**

I programmet föreslås att trafikdagvatten från ytförlagda delar ska renas och sedan ledas till lämplig recipient. Konsekvenserna för recipienterna bedöms i programmet bli små eller obetydliga. Det är oklart vad som ligger till grund för bedömningen. Bällstaån är Vattenförekomst enligt EG:s ramdirektiv för vatten. Nuvarande ekologisk status är ”Måttlig”. Inga försämringar får ske och för de vatten som har sämre status än ”God” måste åtgärder vidtas. I brist på data har den kemiska statusen satts till ”God”, men med tanke på tidigare och nuvarande markanvändning inom tillrinningsområdet är det möjligt att vattendirektivets prioriterade kemiska ämnen kan förekomma i ån. Miljöförvaltningen genomför en undersökning av några av dessa ämnen med passiv provtagare under hösten 2009. Bällstaåns vattenkvalitet har förbättrats sedan år 2000. I den fortsatta utredningen anser förvaltningen att det bör framgå hur trafikdagvatten påverkar vattenkvaliteten så att ”God” bevarande vattenstatus kan uppnås.

Råcksta Träsk föreslås också som en recipient. Det bör framgå att Råcksta Träsk ligger inom Grimsta naturreservat. Råcksta Träsk har idag en mycket hög belastning av fosfor, kväve, klorofyll och bakterier. Vattenkvaliteten har dessutom försämrats sedan år 2000. Det är därför tveksamt om denna mindre sjö är så lämplig som recipient. Det bör ingå i fortsatta miljöbedömningar hur vattenkvaliteten skulle påverkas om Råcksta Träsk tillförs trafikdagvatten.

### **Dammar**

Vid trafikplats Hjulstamotet, som är gemensam för E18 och Förbifarten, anläggs en dagvattendamm intill Bällstaån/Spångaån för omhändertagande av trafikdagvatten i samband med ombyggnaden av E18. Vägverket har lämnat in en anmälan till Miljöförvaltningen om en dagvattendamm som ska ligga vid Hjulsta trafikplats för dagvattnet från nya E18. Det är oklart om programmet syftar på samma damm eller om man ska bygga en ny/ytterligare damm. Det är viktigt att i ett tidigt skede reda ut om det ska anläggas flera dammar eller fördröjningskammare och var de ska ligga.

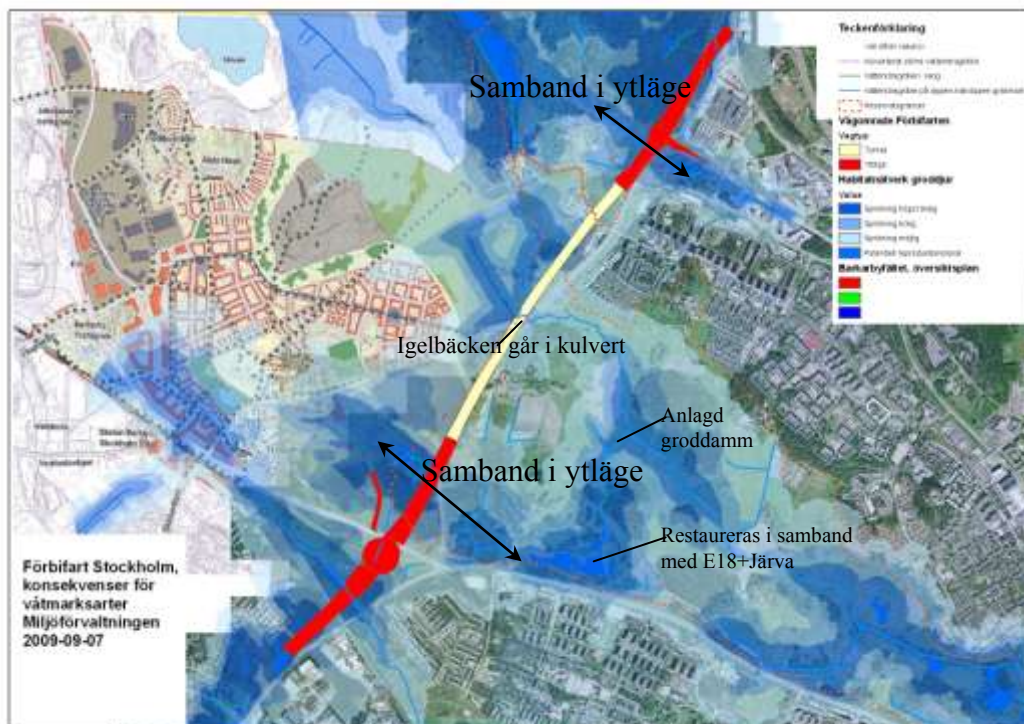
## NATUR- OCH REKREATION

### Konsekvenser för spridnings samband

Det är ofrånkomligt med en negativ inverkan i närmiljön på Järvafältet. För att kunna begränsa denna påverkan så långt som möjligt är det viktigt att de påverkande faktorerna redovisas öppet samt att en plan upprättas för att förebygga och begränsa skadeverkningarna.

Förvaltningen delar inte slutsatserna om att Förbifarten kan ”förstärka Järvakilens svaga zon vid Igelbäckens dalgång” samt att ”de positiva konsekvenserna för våtmarksarter kan bli större än de negativa”.

Vid studier av habitatnätverk och förekomster av våtmarkslevande arter, är det mer troligt att de ekologiska sambanden vid vägsträckan över Järvafältet i öst-västlig riktning är vid ytlägena (se figur nedan). Ett samband finns norr om E18 och ett vid Hägerstalund (vid Stordiket). Konsekvensen för våtmarkslevande arter i sambandet norr om E18 blir att barriäreffekten ökar med två på- och avfartsramper i ytläge även om leden går på bro. Vid Stordiket i Hägerstalund finns större vattensalamander som är med i EU:s habitatdirektiv. Konsekvenserna av att spridningsvägen österut från Hägerstalund förändras är svåra att förutse, men det är inte rimligt att dra slutsatsen att det innebär positiva effekter. Det bör utredas vilka kompensationsåtgärder/förstärkningar som behövs och som ger bäst effekt.



Bilden visar hur våtmarksnätverken hänger ihop.

För barrskogsarter påverkas spridningssambanden vid skogsområdet vid Hjulstakorset och Hästa klack samt vid Hanstaskogen. Vi Hjulstakorset är det i ytläget, vid Hästa klack i tunnälläge och vid Hansta i ytläge. Påverkan består i att de tre skogspartierna minskar i yta. Vid Hansta beräknas att cirka 8 hektar tas bort (varav 3-4 hektar äldre skog). Vilken den exakta effekten är på ekologiska system är svårt att förutse, mer än att det måste konstateras att det är en negativ påverkan för spridning av barrskogsarter. Förluster av äldre barrskogsmiljöer är svåra att kompensera eftersom deras höga naturvärden tar lång tid att utveckla.

De förväntade positiva ekologiska effekterna av Hästatunneln måste ses i jämförelse med den försvagning av Järvakilens spridningsfunktion som orsakas av vägens ytläge vid Hjulstamotet och Hanstamotet. Det är osannolikt att den relativa avlastning av Akallälänken som Förbifarten väntas medföra ska kompensera och t o m överskugga de ökade barriäreffekterna söder och norr om Hästatunneln.

Förvaltningen instämmer i stadsbyggnadskontorets synpunkter att Hjulsta trafikplats måste utformas med stor hänsyn för att så långt som möjligt minimera trafikplatsens påverkan på omgivningen.

### **Anläggningar utöver själva vägbanan**

Förbifarten dras genom fyra av stadens åtta skyddade naturområden, varav ytläget berör två. I de övriga två reservaten – Grimsta och Sätraskogens naturreservat – kommer vägen att byggas i tunnel, vilket avsevärt minskar påverkan på naturmiljön jämfört med ytläge. Dock kvarstår en rad åtgärder som kommer att påverka naturmiljön i reservaten, vilka behöver redovisas mer ingående i ett tidigt skede för att ge en tydlig bild av miljöpåverkan. På karta bör redovisas installationer som avluftningstorn, arbetstunnlar, elinstallationer, etc. Vidare bör tunnarnas påverkan på grundvattnet och därmed indirekta effekter på naturmiljön i reservaten studeras närmare.

### **KONSEKVENSER AV BYGGTIDEN**

Förvaltningens erfarenheter från tillsynsarbetet med bygget av E18 på Järvafältet visar att betydligt mer mark än vad själva vägbanan och dess vägrenar upptar, påverkas av arbets- och etableringsområden under byggtiden samt olika ledningsomläggningar, massupplag, flytt av GC-vägar och andra följdåtgärder. Vissa av dessa följdåtgärder blir permanenta medan andra är av tillfällig karaktär, dock i praktiken ofta flera år. I de fall värdefull natur förekommer inom dessa områden kan åtgärderna ge irreversibla negativa effekter på vegetationen. För att ge en rättvisande miljöbedömning av påverkan på naturvärden och funktioner krävs att dessa aspekter tas med från början i planeringen. Dessa störningar redovisas under kapitlet Störningar under byggskedet, men deras omfattning framgår inte av några kartor, varför det är svårt att förutse vilka värden/funktioner som berörs.





Omfattning och ytbehov för etableringsytor bör redovisas och utses i samarbete med miljöförvaltningen i de fall de berör naturreservaten.

Vid Sättra varv planeras en arbetstunnel för uttransport av massor. Enligt förvaltningen är hamnen en viktig förutsättning som måste lösas innan transportererna börjar så att inte massorna körs med lastbil genom naturreservatet.

Det är framförallt under byggtiden störningarna kommer att vara påtagliga för friluftslivet. Strandpromenader kommer inte vara tillgängliga och flera rekreationsområden kommer vara bullerstörda. MKB bör redovisa hur friluftslivet påverkas under byggtiden samt om några skyddsåtgärder kommer att vidtas.

I programmet anges att berget ska krossas i tunneln (Vinsta, Lunda, Skärholmen, Hästa). Det bör finnas en beredskap för platser där bergkrossning kan ske om det visar sig att krossning inte är genomförbart i tunnlar på grund av arbetsmiljöskäl.

I byggskedet ska också tas fram ett egenkontrollprogram för att säkra efterlevnaden av de miljökrav som ställs. Programmet ska fastställas av miljö- och hälsoskydds nämnden.

Slut

## **Bilagor**

Bilaga 1      Program Förbifart Stockholm. Samrådshandling.