



Handläggare: Anette Jansson
Telefon: 08-508 288 20

Till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2011-10-25 p.18

Detaljplan för Förbifart Stockholm, tunnel Grimsta

Remiss från stadsbyggnadsnämnden Dp 2010-00868-54

Förvaltningens förslag till beslut

Tillstyrka planförslaget under förutsättning att:

1. Naturreservatets avgränsning markeras på plankartan.
2. Vid anläggning av friskluftsintaget skyddas värdefulla träd längs transportvägen, d.v.s. de bör kläs in och transportvägen ska provköras för att säkerställa att träden inte skadas.
3. Transportvägen till friskluftsintaget måste förstärkas för att tåla belastningen av tunga fordon.
4. Tillstånd söks för fällning av träd inom naturreservatet enligt miljöbalken d.v.s. dispens från naturreservatets föreskrifter.
5. Framkomligheten för reservatsbesökare utmed strandpromenaden säkras under byggtiden för friskluftsintaget.
6. Planbeskrivningen kompletteras med en redovisning av lämpliga kompensationsåtgärder för intrånget i Grimstaskogens naturreservat.
7. Planbestämmelserna kompletteras med bestämmelse som reglerar ljudnivåer från installationer.

Gunnar Söderholm
Förvaltningschef

Gustaf Landahl
Avdelningschef

Sammanfattning

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. Syftet med planen är att skapa en byggrätt för en trafikledstunnel, som ska ingå i Förbifart Stockholm. Ovan mark berör planen ett friskluftsintag och transportvägar till detta inom Grimstaskogens naturreservat.

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 en byggrätt för en trafikledstunnel, som ska ingå i Förbifart Stockholm. Ovan mark berör planen ett friskluftsintag och transportvägar till detta inom Grimstaskogens naturreservat.

Planområdet består av del av Mälaren (Lambarfjärden) och Grimstaskogen med berg i dagen, berghällar, skog, sumpmark och ängsmark.

Detaljplanen bygger på Trafikverkets arbetsplan för Förbifart Stockholm (Utställelsehandling), vilken följer Väglagen och Miljöbalken. Staden yttrade sig över arbetsplanen i augusti 2011. Miljöförvaltningen deltog i det samlade tjänsteutlåtande som utgjorde underlag för kommunstyrelsens beslut (anmält till MHN 2011-08-30).

Miljö- och hälsoskyddsnämnden yttrade sig över program för Förbifart Stockholm den 15 oktober 2009 §24. Nämnden tillstyrkte programmet under förutsättning att nedanstående punkter beaktas i arbets- och detaljplaner. Miljöförvaltningen bedömer att miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkter har beaktats i detaljplanarbetet.

- Redovisa hur köbildning och avstängning ska undvikas, så att trafiken inte leds in till Essingeleden och innerstan,
- optimering av på- och avfartsramper för kollektivtrafik och lokaltrafik,
- spolvatten renas och katastrofskydd planeras innan det släpps på dagvattentunnel,
- Igelbäcken kompenseras för vatten som avleds,

- installationer och dess ytanspråk redovisas (ventilationsbyggnader, arbetstunnlar och etableringsytor).

Förvaltningens synpunkter

Markera naturreservat på plankartan

I planbestämmelserna anges att ”Ingrepp i Grimsta naturreservat får bara ske i enlighet med dess föreskrifter”. Miljöförvaltningen anser att naturreservatets avgränsning bör markeras på plankartan.

Friskluftsintag och transportväg i Grimstaskogens naturreservat

Enligt detaljplanen ska ett friskluftintag anläggas vid strandpromenaden utmed Mälaren inom Grimsta naturreservat. Strandpromenaden är ett värdefullt och väl använt promenadstråk i Grimsta naturreservat. Att lokalisera intaget direkt intill strandpromenaden kommer medföra att rekreativvärden försämras. Förvaltningen gör samtidig bedömningen att en lokalisering längre in i skogen, skulle kräva ett än större ingrepp i naturmarken. Föreslagen placering är därför att föredra.

Längs transportvägen till anläggningsplatsen finns några smala passager mellan träd, bland annat stora ekar. Dessa träd behöver skyddas d.v.s. de bör kläs in och transportvägen ska provköras för att säkerställa att träden inte skadas. Förvaltningen bedömer att fällning av träd kräver tillstånd enligt miljöbalken d.v.s. dispens från naturreservatets föreskrifter. Transportväg måste vidare förstärkas för att tåla belastningen av tunga fordon. Dessa arbeten innebär i sig ett ingrepp i den värdefulla miljön vid stranden. Framkomligheten för reservatsbesökare utmed strandpromenaden måste säkras under byggtiden.

Kompensation för intrång i naturreservat

Enligt 7 kap. 7 § miljöbalken kan dispens från ett naturreservats föreskrifter ges om det finns särskilda skäl. Om det finns synnerliga skäl kan ett naturreservat upphävas. Beslut om upphävande eller dispens får meddelas endast om intrånget i naturvärdet kompenseras i skälig utsträckning på naturreservatet eller på något annat område.

Detaljplanen innebär intrång i Grimsta naturreservat. Miljöförvaltningen anser att planbeskrivningen bör kompletteras med en redovisning av lämpliga kompensationsåtgärder för intrånget. Miljöförvaltningen föreslår att upplevelsevärden längs strandpromenaden höjs, samt gallring och plantering av

nya träd på lämpliga platser i reservatet. Förvaltningen bidrar gärna med rådgivning på plats inför arbetet.

Fläktbuller

Enligt planbeskrivningen går det inte att utesluta att ett visst lågfrekvent fläktbuller kan höras i närområdet och därmed försämra rekreativvärde i dessa områden då till- och frånluftsanläggningar byggs. Enligt Stockholms parkprogram bör natur- och friluftsområden ha en ljudnivå under 45 dB(A). Miljöförvaltningen anser att planbestämmelserna bör kompletteras med en bestämmelse som reglerar ljudnivån från installationer, förslagsvis ”Installationer inom naturreservatet får inte ge upphov till ekvivalenta ljudnivåer över 45 dB(A) på ett avstånd om 10 meter.”

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 bedrivs så att riktvärdet för luftföroreningar klaras. Förvaltningen anser att trafiken inte bör styras om till ytvägnätet vid höga halter i tunnelnarna 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 tunnelnarna, 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. Ventilationsstornen kan styras så att miljökvalitetsnormerna klaras där människor normalt vistas.

Kollektivtrafik

I planhandlingarna redovisas att Förbifarten kommer ge möjligheter för ny buss- och kollektivtrafik i relationer som idag inte är särskilt bra ur kollektivtrafikperspektiv. Förvaltningen delar denna uppfattning att nya bussförbindelser skapas där det tidigare saknats sådana, men anser att förutsättningarna för kollektivtrafiken skulle kunna förbättras ytterligare. Till exempel genom att de på- och avfartsramper som planeras i högre utsträckning ansluter till gator och stråk för direkt omstigning till tunnelbana eller annan kollektivtrafik.

Miljö och hälsoskyddsnämnden beslutspunkt i programskedet om att optimering av på- och avfartsramper för kollektivtrafik och lokaltrafik studeras vidare har förvisso gjorts och redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. Därifrån kan sammanfattningsvis konstateras att förbifarten primärt inte byggs för kollektivtrafik utan som transportled och förbifart för övrig trafik. I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas dock ytterligare åtgärder som skulle gynna kollektivtrafikandelen. Exempelvis att ett av de tre körfälten i vardera riktningen reserveras som kollektivtrafikkörfält, detta skulle förvisso göras först om det konstateras att andelen kollektivtrafik ökar på Förbifarten. Förvaltningen anser att det istället bör genomföras vid öppnandet av leden för att gynna kollektiva färdmedel. Detta regleras dock inte i detaljplanen. Vidare föreslås att BRT-system (Bus Rapid Transit) med hög turtäthet utreds. Vidare hänskjuts till utredning möjligheten att få snabbare och bättre anslutningar till närliggande regionala kärnor och till närliggande kollektivtrafikpunkter som Vällingby, Barkarby/Hjulsta, Akalla och Häggvik. Samliga dessa förslag regleras dock inte i detaljplanen men bör skyndsamt genomföras för att erbjuda så bra kollektiva resor som möjligt och utifrån Förbifartens förutsättningar för kollektivtrafik.

Bilagor

1. Planbeskrivning
2. Plankarta

Slut