



Handläggare: Anette Jansson
Telefon: 08-508 288 20

Till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2011-10-25 p.20

Detaljplan för Förbifart Stockholm, norr om trafikplats Kungens Kurva

Remiss från stadsbyggnadsnämnden Dp 2009-17149-54

Förvaltningens förslag till beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har inget att erinra mot planförslaget.

Gunnar Söderholm
Förvaltningschef

Gustaf Landahl
Avdelningschef

Bakgrund

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har fått rubricerade förslag till detaljplan på remiss. Nämnden har fått förlängd remisstid till den 1 november 2011. Planen utgör en av 13 detaljplaner som ingår inom trafikprojektet Förbifart Stockholm. En översiktskarta över samtliga detaljplaner finns på stadens hemsida. Där finns också alla planhandlingar samlade.
(<http://insynsbk.stockholm.se/Byggochplantjansten/Pagaende-planarbete/>).

Syftet med planen är att planlägga byggandet av Förbifart Stockholm i de delar av trafikplats Kungens Kurva som ligger i Stockholm. Då dessa till större delen ligger i tunnlar skall planen skapa byggrätter för dessa.

Huvudtunneln består av tre körfält i vardera riktningen i separata tunnelrör. Till Skärholmsvägen mynnar två ramper för kollektivtrafik. Till tunnelarna kommer olika tekniska system att finnas. Inom detta planområde föreslås tre friskluftintag till eldriftsutrymmen. Luftintagen utformas som mindre byggnader som är ca 3x3

meter och ca 4 meter höga. Ovan mark kommer en transportväg att behöva byggas till dessa.

Planområdet består idag av ett kuperat skogsparti med blandskog och berghällar omgivet av vägar och gång- och cykelvägar. Området avses att bebyggas med bostäder enligt det områdesprogram för Bredäng, Sättra, Skärholmen och Vårberg som godkändes i stadsbyggnadsnämnden september 2007. Miljö- och hälsoskyddsnämnden yttrade sig 2006-06-21 över programmet och var då positiv till bebyggelse av området.

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 detaljplanearbetet.

- 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

Ny bebyggelse

Miljöförvaltningen bedömer att en bebyggelse enligt områdesprogrammet som berör planområdet kommer beröras marginellt av denna detaljplan. Eventuellt kan buller vid bussgatan upp mot Skärholmsvägen och buller från ventilationsanordningar innebära att bostadsbebyggelse behöver anpassas.

Kollektivtrafik

I planhandlingarna redovisas att Förbifarten kommer ge möjligheter för ny buss- trafik i relationer som idag inte är särskilt bra ur kollektivtrafikperspektiv. Förvalt- ningen 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 plane- ras i högre utsträckning ansluter till gator och stråk för direkt omstigning till tun- nelbana eller annan kollektivtrafik. I föreliggande förslag i Kungens kurva leds busstrafiken via ramper till korsning med Skärholmsvägen. Hur och om bussprio- ritering kommer att ske vid denna korsning framgår inte. Förvaltningen antar dock att en direktanslutning till bussvändplats/tunnelbana i någon utsträckning skulle underlätta och öka attraktiviteten för kollektiva resor.

Miljö och hälsoskyddsnämnden beslutspunkt i programskedet om att optimering av på- och avfartsramper för kollektivtrafik och lokaltrafik studeras vidare har för- visso gjorts och redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. Därifrån kan samman- fattningsvis 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 kollek- tivtrafikkörfält, detta skulle förvisso göras först om det konstateras att andelen kollektivtrafik ökar på Förbifarten. Förvaltningen anser att det istället bör genom- föras 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 kollektiv- trafikpunkter 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 förutsätt- ningar för kollektivtrafik.

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. För- valtningen 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 åtgär- der för tunnelluft behöver dock ses över och justeras kontinuerligt eftersom

kunskapen fortlöpande ökar om hur hälsofarliga olika luftföroreningar är, samt att föroreningshalterna kommer att ändras med tiden på grund av förändrad fordonspark, dubbdäcksandel och teknik. Förvaltningen anser att ett riktvärde för PM10 ska fastställas som är anpassat så att känsliga personer ska kunna åka i tunneln. Förvaltningen anser att förbifarten ska utformas och driften bedrivas så att riktvärdet för luftföroreningar klaras. Förvaltningen anser att trafiken inte bör styras om till ytvägnätet vid höga halter i tunnelarna med hänsyn till de negativa effekter som då uppstår på andra platser.

Enligt planbeskrivningen beräknas halten av kvävedioxid i tunneln ligga på 150 – 300 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ beroende på om ventilationen används eller inte. Detta kan jämföras med riktvärdet för kvävedioxid (NO_2) i södra Länken som är 400 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. I arbetsplanen föreslås att ett riktvärde för kväveoxider (NO_x) istället för kvävedioxid.

En rad parametrar påverkar halterna av luftföroreningar i tunnelarna, 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. Ventilations-tornen kan styras så att miljökvalitetsnormerna klaras där människor normalt vistas.

I övrigt har förvaltningen inget att erinra mot detaljplanen.

Bilagor

1. Planbeskrivning
2. Plankarta

Slut