

Grundvattenbortledning M 3346-11

Bilaga 2.

Samrådsunderlag Natura 2000-område
Hansta

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org) [DokumentID]	DokumentID [Ärendenummer]	Ev. ärendenummer TRV 2011/6214
Fastställt av	Dokumentdatum 2013-03-15	Version 0,8
Dokumenttitel MKB Hansta Natura 2000-område		

Förbifart Stockholm
Miljökonsekvensbeskrivning till tillståndsansökan
Hansta Natura 2000-område
Underlag för prövning mars 2013

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.8

Innehåll

Sammanfattning.....	4
1 Inledning	6
1.1 Bakgrund.....	6
1.2 Natura 2000-område	6
1.3 Planer, områdesbestämmelser mm	7
1.4 Förbifart Stockholm	8
1.5 Bedömningsgrunder	8
1.6 Avgränsning och osäkerhet.....	9
1.7 Nollalternativ	10
1.8 Alternativ	10
1.9 Samråd -	10
2 Trafikplats Akalla, utbyggnadsalternativet	11
2.1 Huvudtunnel och tråg	11
3 Hansta.....	12
3.1 Naturvärden	12
3.2 Förutsättningar för bibehållandet av gynnsam bevarandestatus	16
4 Miljökonsekvenser	16
4.1 Grundvatten	16
4.2 Luftburet kvävenedfall	21
4.3 Risk för ytterligare störning av andra projekt.....	23
5 Föreslagna skyddsåtgärder i ansökan för vattenverksamhet	24
6 Samlad bedömning	24
Referenser.....	25

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.8

Sammanfattning

Hansta Natura 2000-område är utpekad i enlighet med EU:s habitatdirektiv och därmed anses naturvärdena vara av riksintresse. Området ligger i närheten av planerad sträckning av Förbifart Stockholm, en motorled mellan Kungens kurva och Häggvik. Detta föranleder en prövning enligt miljöbalken. Denna miljökonsekvensbeskrivning tillhör tillståndsansökan enligt 7 kap. 28a § miljöbalken för Hansta Natura 2000-område, SE 0110317.

NATURVÄRDEN

I Hansta Natura 2000-område är naturtypsarealen cirka 11,4 hektar stor enligt Länsstyrelsens översyn av gränser och habitatsklassning 2011-2012 (enligt regeringsbeslut totalt 14,4 ha och beslutad naturtypsareal 14,0ha) och beläget i Stockholms kommun. Området ligger cirka 600 meter nordväst om Akallälänken.

Det skyddsvärda habitatet är definierat som *näringsrik ek eller ek-avenbokskog (9160 enligt EUs definition)*.

Inom området finns inga arter enligt art- och habitatdirektivet eller fågeldirektivet rapporterade enligt länsstyrelsens bevarandeplan.

Hansta Natura 2000-områdes naturvärden är främst kopplade till gamla grova ekar som växer inträngda bland hasselbuketter. Flera ekar är döda eller döende. Även hasselbestånd har grova stammar och död ved. Lunden är en känd tryffelokal.

Bevarandestatusen för Hansta bedöms av länsstyrelsen som gynnsam. Möjligheten att bibehålla gynnsam bevarandestatus enligt bevarandeplanen är främst beroende av:

- att naturskogens naturliga dynamik och dominans av ek och hassel bevaras
- att gamla grova träd och hasselbuketter samt god förekomst av död ved bevaras
- omväxlande täta, skuggiga partier med ett glest fältskikt och mer ljusöppna brynmiljöer där ek kan föryngras sig, föryngring bör i första hand ske i redan ljusöppna miljöer
- opåverkad hydrologi
- att de gamla grova ekarna kan stå fria från träd och höga buskar som växer upp i kronan

Hansta Natura 2000-område berörs inte fysiskt av vägprojektet det vill säga inget markintrång görs och ingen förändring av arealen sker. I den hotbild som beskrivs i Länsstyrelsens bevarandeplan är frågor kring påverkan på hydrologin och kvävenedfall de parametrar som är relevanta att diskutera med avseende på Förbifart Stockholms sträckning i områdets närhet.

FÖRBIFART STOCKHOLMS EVENTUELLA PÅVERKAN

För bedömning av Förbifart Stockholms eventuella påverkan på habitatets bevarandestatus har risk för skadlig grundvattenförändring på grund av Förbifart Stockholms tunnällage och tråg liksom nedfall av kväve utretts och beskrivs i denna MKB.

Påverkan på grundvatten

Utan åtgärder kan en viss grundvattensänkning uppstå i de sydöstra delarna av natura 2000-området i samband med byggnationen av Förbifart Stockholm och trafikplats Akalla. Denna risk finns inte under driftskedet eftersom Förbifart Stockholms tunnlar och tråg får en tät konstruktion. Trafikverket och projekt Förbifart Stockholm har i ansökan om vattenverksamhet till mark- och miljödomstolen begärt

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.8

villkor som innebär att inte någon grundvattenpåverkan på Natura 2000-området kommer att uppstå . Med åtgärder för att uppfylla villkor i dom kommer inga negativa effekter eller konsekvenser uppstå.

Luftföroreningar under drifttiden

Utsläppen av kväve bedöms minska framöver och kvävenedfallet i Hansta Natura 2000- område kommer inte att överskrida Naturvårdsverkets tidigare angivna belastningsgränser vare sig i nollalternativet eller med Förbifart Stockholm. Nedfall av kväve, till följd av trafik och bakgrundshalter, har beräknats ge en ökning av det totala nedfallet i Hansta med som mest 0,25 kg kväve/hektar och år i förhållande till nollalternativet. I förhållande till nuläget kommer kvävenedfallet att minska. Den marginella förändringen i förhållande till nollalternativet bedöms inte påverka möjligheten att vidmakthålla Hansta Natura 2000-områdes gynnsamma bevarandestatus.

SAMMANFATTANDE BEDÖMNING

Den biologiska mångfalden i Hansta Natura 2000-område är framförallt knuten till ek- och hasselbestånden och det olikåldrade trädskiktet samt förekomsten av skuggiga miljöer och mullrik jordmån.

Med de i ansökan om grundvattenbortledning föreslagna villkoren bedöms hydrologin i Natura 2000-området inte påverkas.

Skillnaden i kvävenedfall mellan utbyggnadsalternativet och nollalternativet bedöms vara så marginell att den inte ger förändringar i vegetationen eller förändrar livsbetingelserna för enskilda arter ingående i habitatet.

Trafikverkets samlade bedömning är att utbyggnaden av Förbifart Stockholm inte kommer att medföra några förändringar för Hansta Natura 2000-områdes livsmiljöer. Vare sig området som helhet eller arter kommer att utsättas för störningar som påverkar möjligheterna att bibehålla eller utveckla den gynnsamma bevarandestatusen i det habitat som är avsett att skyddas av Natura 2000-nätverket.

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.8

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Denna miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tillhör tillståndsansökan enligt 7 kap. 28a § miljöbalken (MB) för Hansta Natura 2000-område i Stockholms kommun. Området ligger inom influensområdet för potentiell grundvattensänkning i samband med utbyggnad av Förbifart Stockholm, en motorled mellan Kungens kurva och Häggvik som Trafikverket planerar. Detta föranleder krav på prövning.

1.2 Natura 2000-område

Hansta Natura 2000-område (objektnummer SE00110317) finns upptagen på listan över de Natura 2000-områden som regeringen föreslagit med stöd av EU:s habitatdirektiv. Naturvärdena anses därmed även vara av riksintresse.

Hansta är upptaget som ett objekt enligt EU:s definition för habitat 9160: *näringsrik ek eller ek-avenbokskog*. Habitat av typen 9160 förekommer på torr-fuktig jord, ofta mullrik brunjord. Den underliggande jordarten kan antingen bestå av lera, silt eller grövre, silikatrika jordarter. Naturtypen ligger ofta i sänkor, dalbottnar eller nära vattendrag och i dess miljöer kan gleyhorisonter förekomma i jordmånsprofilen. Krontäckningen är normalt 50-100 (nyckeltalet beskriver procentandel yta med krontäckning (andel skog) av den totala ytan) och ek/avenbok (tillsammans eller var för sig) utgör minst 50 % av grundytan. Inslag av andra lövträd, ofta alm, ask, lind, lönn och hassel kan förekomma. Skogen ska vara, eller i en relativt nära framtid kunna bli naturskog eller likna naturskog med avseende på egenskaper och strukturer.

Natura 2000-nätverket syftar till att bevara den biologiska mångfalden inom EU. Målet är att skydda och att bibehålla en gynnsam bevarandestatus för de arter som är listade i art- och habitatdirektiven. En gynnsam bevarandestatus är ett centralt begrepp och innebär att arter och naturtyper skall kunna finnas kvar långsiktigt (på individ- och populationsnivå).

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.8



Figur 1.1 Förbifart Stockholms sträckning, röda streckade linjer avser delområde inom ramen för arbetsplanens beskrivningar.

1.3 Planer, områdesbestämmelser mm

Hansta natura 2000-område ligger inom naturreservatet Hansta, i Stockholms kommun. I gällande översiktsplan för Stockholm benämns området norr om Akalla som område inom den regionala

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.8

grönstrukturen. Inga detaljplaner finns i nära anslutning till Natura 2000-området Hansta. Inga markavvattningsföretag finns i området runt Natura 2000-området Hansta.



Figur 1.2 Hanstas ek- och hassellundar

foto Hans Rydberg ur Naturvårdsverkets rapport "Åtgärdsprogram för taggig hjorttryffel"

1.4 Förbifart Stockholm

Förbifart Stockholm utgör en cirka 21 km lång ny motorled, varav cirka 18 km kommer att gå i tunnel. Trafikleden går från E4/E20 vid Kungens kurva och passerar via trafikplatserna Lovö, Vinsta, Hjulsta och Akalla till E4 vid Häggvik. Trafiken kommer att gå i två separata tunnelrör med motorvägsstandard och tre körfält i vardera riktningen. Leden går i tunnel från Skärholmen till strax söder om Hjulsta. Sträckan mellan Hjulsta och Häggvik går omväxlande i ytläge och i tunnel. Regeringen gav projektet tillåtlighet enligt 17 kap. MB i beslut daterat 2009-09-03. Den slutliga sträckningen inom den i tillåtligheten angivna korridoren redovisas i figur 1.1.

Huvudtunneln under Järvafältet, utgörs av en bergtunnel med en längre betongtunnel i sin södra ände och en kortare betongtunnel närmast trafikplats Akalla. Strax söder om trafikplats Akalla lämnar E4 Förbifart Stockholm tunneln och går över i ett öppet tråg. Hanstavägen, som utgör kopplingen till lokalvägnätet, ansluts till E4 Förbifart Stockholm vid trafikplats Akallas cirkulations.

1.5 Bedömningsgrunder

Miljöbalken

Miljöbalkens regler om Natura 2000-områden syftar till att garantera områdena en "bibehållen gynnsam bevarandestatus". Reglerna återfinns i balkens 7 kapitel, 28a, 28b och 29 §§.

Enligt 28a § krävs tillstånd för att bedriva verksamheter eller vidta åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka miljön i området, med undantag för åtgärder för skötsel och förvaltning.

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.8

Enligt 28b § får tillstånd lämnas endast om verksamheten eller åtgärden ensam eller tillsammans med andra pågående eller planerade verksamheter eller åtgärder inte:

- kan skada den livsmiljö eller de livsmiljöer i området som avses skyddas eller
- medför att den art eller de arter som avses att skyddas utsätts för en störning som på ett betydande sätt kan försvåra bevarandet i området av arten eller arterna.

En förutsättning är att det inte sker någon påtaglig minskning av arealen eller av populationerna hos de typiska arterna.

Enligt 29 § kan tillstånd lämnas enligt bestämmelserna i 28a § trots bestämmelserna i 28b §, om det saknas alternativ, verksamheten eller åtgärden måste genomföras av tvingande orsaker som har ett väsentligt allmänintresse och de åtgärder vidtas som behövs för att kompensera för förlorade miljövärden så att syftet med att skydda det berörda området ändå kan uppnås.

Bevarandesyfte/-mål enligt bevarandeplanen för Hansta

Som ett led i att nå syftet för skyddet av Hansta tog länsstyrelsen fram en bevarandeplan år 2007, i vilken bland annat följande mål för att upprätthålla en gynnsam bevarandestatus för Hansta definierades:

- Arealen näringsrik ek eller ekavenbokskog skall bibehållas.
- Lunden skall behålla karaktären av naturskog, dvs. ett olikåldrigt trädskikt med förekomst av gamla grova träd och förekomst av död ved i olika nedbrytningsstadier (riktvärde: 20-30 skogskubikmeter/hektar)
- Ek och hassel skall dominera träd- och buskskiktet. Det ska finnas gott om grova hasselbuketter och gamla grova ekar.
- Inslaget av gran ska vara begränsat.
- Föryngring av ek (lämplig t.ex. längs åkerkanten i väster). Framtida ekjättar behöver god tillgång på solljus för att växa sig grova.
- De tryffelarter (särskilt viktiga är de rödlistade) som finns i område ska ha goda förutsättningar att finnas kvar i området. För detta krävs täta och skuggiga partier då ett glest fåltskikt är en förutsättning för deras fortlevnad.
- De typiska arterna trolldruva och underviol ska kunna fortleva på lång sikt och helst öka i populationsstorlek och utbredning.

1.6 Avgränsning och osäkerhet

MKB:n omfattar Hansta Natura 2000-område och Förbifart Stockholms påverkan på detta område. Konsekvensbedömningen görs endast på de naturvärden som Natura 2000-nätverket avser att skydda, dvs. det habitat som är orsaken till att området pekats ut som ett Natura 2000-område. De påverkansfaktorer, som skulle kunna medföra risk för negativa effekter på Natura 2000-områdets värden, är kvävenedfall och grundvattenförändringar.

Undersökningar av vägtrafikbuller och dess påverkan på fågelliv har inte påvisat att fåglar störs av bullernivåer under 45 dB(A). Enligt de bullerberäkningar som utförts för projektet kommer bullernivåerna i Natura 2000 området att vara under 45 dBA i noll alternativet så väl som i utbyggnadsalternativet. Därmed anser trafikverket att ingen negativ påverkan från förbifart Stockholms buller uppstår på t ex nötskrika och nötkräka, som i sin tur kunde ha påverkat föryngringen av ek och hasselbeståndet.

I samband med tillåtlighetsprövningen av Förbifart Stockholm beräknades det totala kvävenedfallet för nuläget samt för nollalternativet och utbyggnaden år 2030. Rapportens beräkningar baserades på vägutredningens trafiksiffror för 2030 års trafik och 2020 års emissionsfaktorer, då emissionsfaktorer för 2030 saknades när dessa beräkningar gjordes (2008). Beräkningar har nu (2013) setts över, utifrån emissionsmodellen ARTEMIS, då beräkningarna idag görs utifrån annan fordonssammansättning samt att det idag finns emissionsfaktorer för 2030. Däremot har inga ändringar i trafiksiffror skett då

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.8

trafiksiffrorna från vägutredningen inte skiljer sig speciellt mycket från arbetsplanens trafiksiffror. Det är snarare så att Vägutredningen visar på fler fordon än arbetsplanen år 2030. Arbetsplanens trafiksiffror är framtagna för 2035.

Det finns osäkerheter i kvävedepositionsberäkningarnas alla delar, från trafikscenariot i trafikberäkningarna, till vilken fordonssammansättning vi har i framtiden och vilken teknikutveckling som sker (påverkar emissionsfaktorerna). Osäkerheterna gäller för nollalternativet såväl som för utbyggnadsalternativet. Dessutom påverkas det totala kvävenedfallet till stor del av utvecklingen i Europa. I gjorda beräkningar har man räknat med en mycket försiktig minskning av utsläppen. Idag räknar man med att hårdare avgaskrav slår igenom mellan åren 2020 och 2030. Kväveutsläppen bedöms, trots ökade trafikflöden och högre andel dieslbilar, lägre i framtiden på grund av teknikutveckling. Emissionsfaktorer och fordonssammansättning för 2030 hittas bland annat i Handbok för vägtrafikens luftföroreningar.

1.7 Nollalternativ

Nollalternativet innebär att Förbifart Stockholm inte byggs och att vägtrafiken tvärs Järvafältet kommer att fortsätta att gå på Akallalänken. För bedömning av luftkvalitet har vägutredningens trafiksiffror för nollalternativet använts vid beräkningen av kvävenedfall.

1.8 Alternativ

E4 Förbifart Stockholms lokalisering har avgjorts i och med Regeringens tillåtlighetsbeslut 2009. Tillåtlighetsbeslutet gäller även var motorvägen ska gå i tunnelläge. Ett alternativt trafikplatsläge längre norr ut har studerats men den avskrevs då avståndet till trafikplats Häggvik blev för kort för att vägval och filbyten skulle kunna göras på ett trafiksäkert sätt. Även överdäckning av E4 Förbifart Stockholms norr och södergående filer från tunnelmynningen vid Akalla till cirkulationsplatsen vid tpl Akalla har studerats. Denna överdäckning skulle inte täckt ramperna upp till/ner från Akalla trafikplats. Utredningen visade inte på att luftkvaliteten förbättrades nämnvärt och därmed avskrevs detta alternativ.

1.9 Samråd

Samråd har hållits med Länsstyrelsen, Statliga myndigheter, kommuner samt den allmänhet och de organisationer vars intressen kan antas bli berörda. Se samrådsredogörelsen.

Samråd med Länsstyrelsen har skett genom möte och skriftlig information. Samråd med statliga myndigheter, kommuner och organisationer skedde genom ett skriftligt utskick av samrådsmaterialet. Dessutom annonserades det om samråd och om var samrådsmaterialet gick att ta del av i DN och SvD för att även nå allmänheten. MKB:n har kompletterats utifrån inkomna synpunkter.

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.8

2 Trafikplats Akalla, utbyggnadsalternativet

Utbyggnaden av trafikplats Akalla kommer att bestå av en ovanliggande cirkulationsplats vilken ansluter Hanstavägen till E4 Förbifart Stockholm både söder och norr ut. Trafikplatsen ligger i markplan och E4 Förbifart går i ett tråg under. Cirka 100 000 fordon passerar på Förbifart Stockholms genomgående körfält medan den anslutande trafiken om cirka 35 000 fordon på Hanstavägen fördelas på de fyra ramperna.



Figur 2.1. Fotomontage av trafikplats Akalla efter utbyggnad av E4 Förbifart Stockholm

2.1 Huvudtunnel och tråg

Huvudtunneln som i anlutning till trafikplats Akalla är en betongtunnel samt tråget som huvudvägen ligger i under cirkulationsplatsen ligger under grundvattenytan. Betongkonstruktionerna (tunnel och tråg) görs täta vilket leder till dämning av grundvatten.

Huvudtunneln under Järvafältet, utgörs av en bergtunnel med en längre betongtunnel i sin södra ände och en kortare betongtunnel närmast trafikplats Akalla. Strax söder om trafikplats Akalla lämnar E4 Förbifart Stockholm tunneln och går över i ett öppet tråg. Trafikplatsen utgörs av en överliggande tvåfältig oval cirkulationsplats som ansluts till E4 Förbifart Stockholm med raka ramper från norr och söder. Ramperna från söder påbörjas redan innan tunnelmynningen och stiger därefter så att de ansluter till cirkulationsplatsen i markplanet. Även Hanstavägen, som utgör kopplingen till lokalvägnätet, ansluts till cirkulationsplatsen. En befintlig gång- och cykelväg ut mot Hanstareservatet behålls och läggs på tunneltaket strax söder om trafikplats Akalla.

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.8

3 Hansta



Figur 3.1. Gräns för Hansta Natura 2000-område samt Länsstyrelsens reviderad karta över habitatavgränsning från 2011.

3.1 Naturvärden

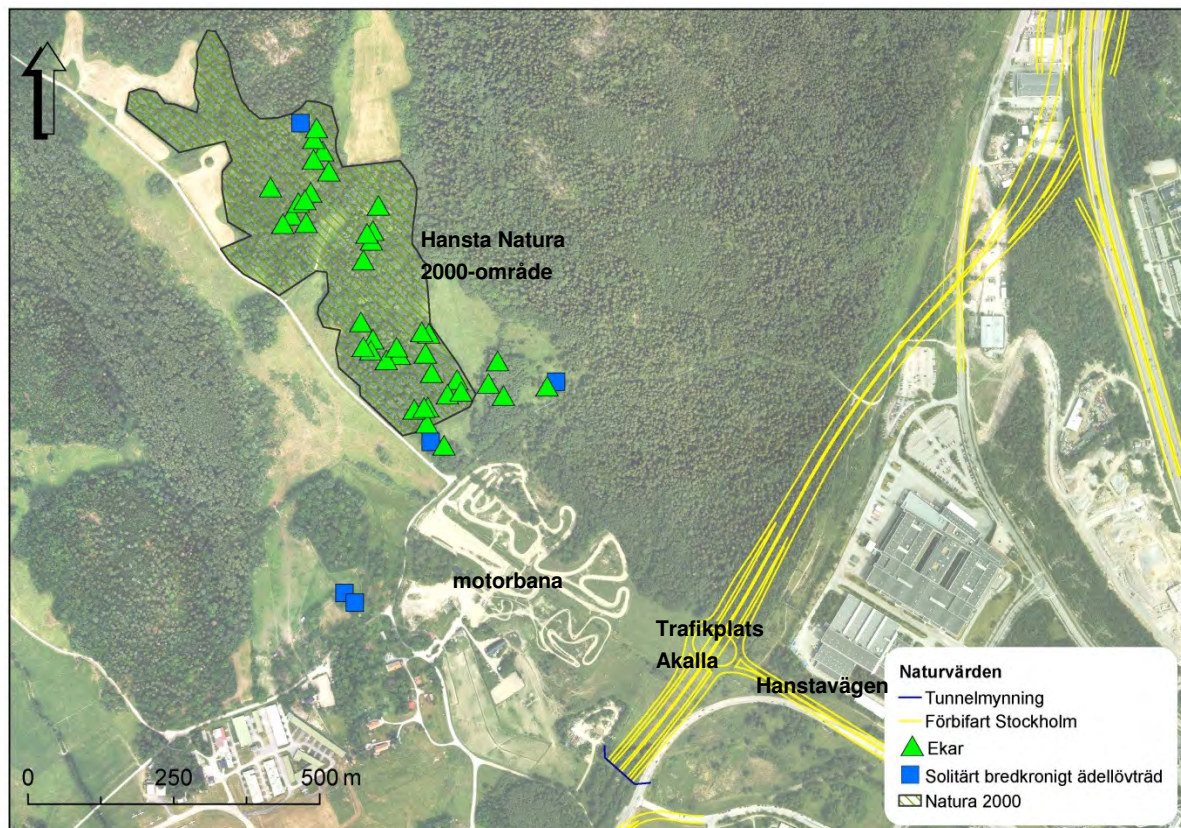
Av länsstyrelsens bevarandeplan framgår att Hansta består av en ek- och hassellund med lång kontinuitet, där lövträd sannolikt har vuxit på platsen ända sedan bronsåldern. Under 1700- och 1800-talet var träd- och buskskiktet troligen betydligt mycket glesare, vilket de gamla grova "jätteekarna" vittnar om. Sannolikt användes området under denna tid för slåtter och bete. De öppna ekhagarna har därefter slutit sig med framförallt hassel och asp, vilket resulterat i en ganska tät lundmiljö. Vissa naturvårdande åtgärder har på senare tid utförts för att gynna de grova inträngda ekarna. I sydväst gränsar Natura 2000-området mot öppen jordbruksmark och en mindre väg och i nordost mot skog med ett par mindre öppna ytor insprängda.

Vid fastställandet av Natura 2000-området avgränsades ett område om 14,4 hektar, (röd gränsdragning i figur 3.1). När länsstyrelsen gjorde en översyn 2011-2012 togs en mer exakt gräns för naturtypen fram och habitatet av typen 9160 enligt EU-direktivens definition, näringsrik ek eller ek-avenbokskog till att omfatta en areal om 11,4 hektar (grön skrafferad yta i figur 3.1). Det är på grund av denna habitattyp som Hansta har blivit klassat som ett Natura 2000-område.

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.8

Vegetation

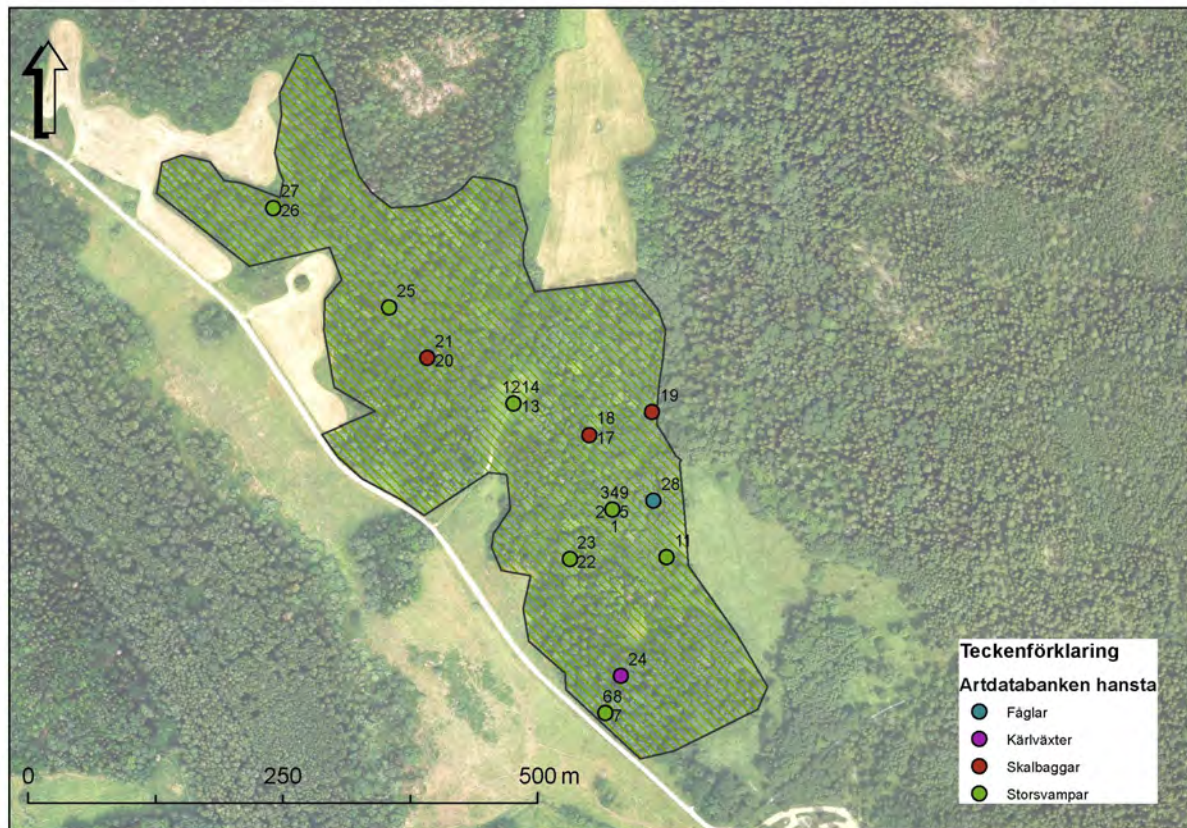
Den näringsrika ek eller ek-avenbokskogen täcker i stort sett hela Hansta Natura 2000-område med undantag för ett litet öppet uppodlat parti centralt i området. Gamla grova ekjättar växer (se figur 3.2) inträngda bland hasselbuketter, liksom en del björk och asp. Flera ekar är döda eller döende. Flertalet hasselbestånd har grova stammar och rikligt med död ved finns. På några ställen har f.d. åkermark vuxit igen på senare tid och dessa ytor representerar inte någon naturtyp inom Natur 2000-nätverket.



Figur 3.2 Hansta Natura 2000-område samt inventerade ekar och solitärt bredkroniga ädellövträd. (trädinventering från Stockholms stad)

Hanstas höga naturvärde är framförallt knutet till ekarna. Inga arter som är skyddade enligt art- och habitatsdirektivet eller fågeldirektivet finns rapporterade från området. I det glesa fältskiktet växer vitsippa, blåsippa, skogsnäva, underviol, majsmörblomma, hässlebrodd, trolldruva, lundgröe, skogssallat, nejlikrot, bergsslok och ormbär. I gläntor tilltar kvävegynnade arter såsom nässlor och hundkäx. Terrängen är svagt böljande och på sina ställen blockrik. Lunden är en känd tryffellokal. För att gynna hjorttryffel måste lunden till största delen behålla den täta och skuggiga karaktären, vara naturskogsartad och ha en väl-dränerad men inte alltför torr sandig-moig jord. Tabell 3.1 redogör för de arter som finns observerade inom området. Figur 3.3 visar var inom området de har observerats.

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.8



Figur 3.3 Artdatabankens observationer i Hansta 2000-område. Siffror/idnummer förklaras dels i tabeller nedan och i löptexten. Nummer 24 och 26 är ask. Vid punkter (1,2,3,4,5,9) ligger flera observationer nära och därför syns inte idnumret för punkt 10,15 och 16. Nummer 17 *Euryusa sinuata* har inget svenskt namn, vilket inte heller nummer 19 *Ipidia bionata* har.

Tabell 3.1 Kommentarer angående arter förekommande i Artdatabankens observationsregister över Hansta Natura 2000-område. Bokstavskombinationer inom parantes anger kategori enligt Rödlistan. Observera att förekomster utanför Natura 2000 områdets gräns inte tas med i tabellen.

Hjorttryffel

Inom Natura 2000-området Hansta finns observationer av tre olika tryffelarter, varav samtliga är av familjen hjorttryfflar. Rapporterade arter är (0-5,9,10, 27)taggig (starkt hotad, EN), (11, 21(23))svart (sårbar, VU) och (6, 12,13, 25) slät hjorttryffel (starkt hotad, EN).

Hjorttryffel växer endast på ett fåtal platser i Sverige eftersom den är beroende av mycket exklusiva miljöer som skall ha kalkrik och sandhaltig mulljord med lång kontinuitet av hasselbestånd. Den svarta hjorttryffeln är bunden till ek- hasselblandskog, vilket är just den vegetationstyp som förekommer i Hansta Natura 2000-område. Hjorttryfflar är framför allt känsliga för konkurrens av andra växter. Närvaron av rhizom från t ex liljekonvalj och vitsippa är negativt, vilket sannolikt beror på att konkurrensen om tillgängligt markvatten ökar. Fenomenet är extra tydligt på torrare jordar. I likhet med andra svampar hittar man sällan tryffel där högrörter och gräs växer frodigt. Däremot är bottenstikt av mossa positivt eftersom de inte tar upp fukt från marken, utan snarare verkar genom att skydda marken från uttorkning. Mest sannolikt att hitta tryfflar är invid hassel där markskiktet är

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.8

glost, obefintligt eller bestående av mossor.

Ytterligare negativt för tryffel är närvaron av betesdjur som ofta söker skydd från sol eller regn inunder hasselbuskar. Det är framför allt kompaktering och omrörning i översta delarna av markskiktet som påverkar jordstrukturen negativt för tryfflar. Närvaron av vildsvin är inte heller positivt för tryfflarna, dels för att djuren äter tryfflarna, men kanske mest negativt är att jordstrukturen påverkas av böck och trampning.

Stinkande slemtryffel

(23)Stinkande slemtryffel (nära hotad, NT) växer i likhet med hjorttryffeln under markytan. Den växer dock mer ytligt, samt är inte lika bunden till just hassel. Den stinkande slemtryffeln kan även leva i symbios med ek och ytterligare ett par andra arter av ädla lövträd. Vad gäller känslighet för förändringar i markhydrologi finns ingen anledning att tro att den stinkande slemtryffeln skiljer sig från vad som beskrivs för hjorttryfflar ovan.

Blekticka

(15) Blekticka (NT) växer på kvarsittande döda eller försvagade grenar på levande, äldre exemplar av ek. Eftersom den är beroende av ljus, missgynnas den av hagmarker med gamla ekar växer igen med annan trädvegetation, som därmed minskar ljusinsläppet till ekarnas grenar. Eftersom blektickan växer på träd är de inte direkt beroende av förändringar markhydrologin. Däremot minskar givetvis deras livsmiljöer om gamla ekar dör undan som ett resultat av förändrade miljöfaktorer.

Gropticka

(16)Gropticka (sårbar, VU) en vedlevande svamp som lever på gamla exemplar av gran och ibland på stubbar och lågor av gran. Eftersom groptickan lever på ved är den, i likhet med blekticka, inte direkt beroende av förändringar i markhydrologin.

Insekter

En rad insekter med högsta hotstatus (enligt 2000 års rödlista) finns i området. I Tabell 3.2 redovisas de insektsarter som hittats inom Natura 2000-området Hansta enligt dagens rödlista (2005). Ingen av observerade arter är skyddade enligt artdirektivet.

Tabell 3.2 Kommentarer angående arter förekommande i Artdatabankens observationsregister över Natura 2000-område Hansta. Bokstavskombinationer inom parantes anger kategori enligt Rödlistan. Observera att förekomster utanför Natura 2000 områdets gräns inte tas med i tabellen.

Eklevande skalbaggar

(18)Smalknäpparen, (20)kardinalfärgad rödbeck och (21)gulbent kamklobagge (alla nära hotad, NT) är skalbaggar som lever i partier av gamla ekar med murken ved, eller som redan tidigare angripits av andra vedlevande insekter. Dels är de beroende av tillgång på gamla träd, men de är även beroende av att trädstammarna får full solstrålning. Skalbaggarna är därmed känsliga för att bestånd med ek växer igen med andra träd, varvid solinstrålningen och mikroklimatet i veden blir ogynnsamt. Stark skuggning av andra träd medför även att värdeträden dör i förtid, samt att generationsskiftet i ett ekbestånd kan brytas av en ineffektiv förnygring.

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.8

Andra arter

I området noteras bl.a. kattuggla, nötkråka, skogsduva, och (28)mindre hackspett.

3.2 Förutsättningar för bibehållandet av gynnsam bevarandestatus

Idag bedöms bevarandestatusen som gynnsam med viss tvekan enligt länsstyrelsens bevarandeplan. För att den gynnsamma bevarandestatusen skall bibehållas bör enligt länsstyrelsens plan en försiktig friställning av gamla grova ekar göras, gran och asp bör hållas undan och en föryngring av ek i brynmiljöer bör gynnas.

De potentiella hot som i bevarandeplanen bedömts mest relevanta är:

- Kraftiga utglesningar av träd- och Busk skikt
- *Dikning och andra åtgärder som påverka hydrologin negativt.*
- Bete i tryffelmiljöer
- Dålig föryngring av ek
- Igenväxning med gran och asp
- Kraftig beskuggning av grov ek gör att dessa kan dö i förtid. Friställning av ek bör ske försiktigt och succesivt och i första hand i områden som inte är lämpliga tryffelmiljöer. I dagsläget växer framförallt hassel runt ekarna
- Borttaganda av död ved.
- *Kvävenedfall*
- Slitage från friluftsliv

4 Miljökonsekvenser

Förbifart Stockholm innebär inte något fysiskt intrång i Hansta Natura 2000-område och därmed sker inte någon förändring av arealen. Närmaste ingrepp i samband med byggandet av Förbifart Stockholm är trafikplats Akalla som ligger cirka 600 meter från områdets närmaste gräns.

För bedömning av Förbifart Stockholms eventuella påverkan på habitatets bevarandestatus har risk för skadlig grundvattenförändring på grund av Förbifart Stockholms tunnälläge och tråg liksom nedfall av kväve utretts och beskrivs i denna MKB.

4.1 Grundvatten

Bedömningsgrunder

Baserat på bevarandeplanens beskrivning av eventuella hot som kan påverka habitatets bevarandestatus, har bedömningen gjorts mot att *dikning och andra åtgärder som påverka hydrologin negativt (se ovan)*. Detta har tolkats så att förändringar i förhållande till dagens grundvattennivåer inte är acceptabla.

Nuvarande förhållanden

Hansta Natura 2000-område ligger i den sydvästra sluttningen av Hanstaskogens höjdområde längs med Djupanbäckens och Stordikets dalgång. Hanstaskogens höjdpartier har som mest marknivåer över +50 m ö h medan Natura 2000-området ligger mellan ca +30 m ö h ned till +20 m ö h. Markytan inom den delvis gräsbevuxna dalgången är belägen på ca +18 m ö h vid området för den planerade trafikplatsen och ned mot +15 m ö h i området nedanför Natura 2000-området. I höjdområdet finns synliga berghällar inom de brantaste eller inom de högst liggande delarna. I övrigt är jordlagren förhållandevis tunna och består av moränjord som är en blandad jordart med sand och grus samt finkornigare material som silt och lera. Ett par mindre områden med lerjord vid markytan finns där det förekommer lokala svackor, bland annat ett mindre inom Natura 2000-området och ett lite större i

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.8

direkt anslutning till detta men högre upp i terrängen. Under dalgångens lerjordtäckte finns ett sand- eller gruslager vilket normalt har högre vattengenomsläpplighet än moränjord.

Nederbördsavrinningen från Hanstaskogen sker i princip mot alla väderstreck utifrån det centralt belägna området med de högsta marknivåerna. De lokala svackorna fungerar som lokala samlingspunkter för avrinningen och här finns dikessystem som leder delar av avrinningen vidare bort från området. Ett dikessystem finns vid Natura 2000-områdets östra sida och ett löper tvärs igenom områdets centrala del, se figur 4.1 där dikessystem och lokala vattendelare redovisas.

Inom själva Natura 2000-området finns, på grund av topografin, både områden med infiltration av regnvatten (s.k. inströmningsområden) och områden där grundvatten strömmar upp till markytan och vidare bort i diken etc. (s.k. utströmningsområden). Utifrån topografin bedöms grundvattennivån variera från att vara belägen i nivå med markytan till att vara belägen ett par meter (2 till 4 meter) under markytan. Styrande för grundvattennivån inom Natura 2000-området är alltså topografin, förekomst av synliga eller marknära bergtrösklar samt moränjordens måttliga vattengenomsläppliga förmåga. Tillflödet av grundvatten från högre liggande terräng samt bortledningen via de dikessystemen som finns styr också nivåerna.

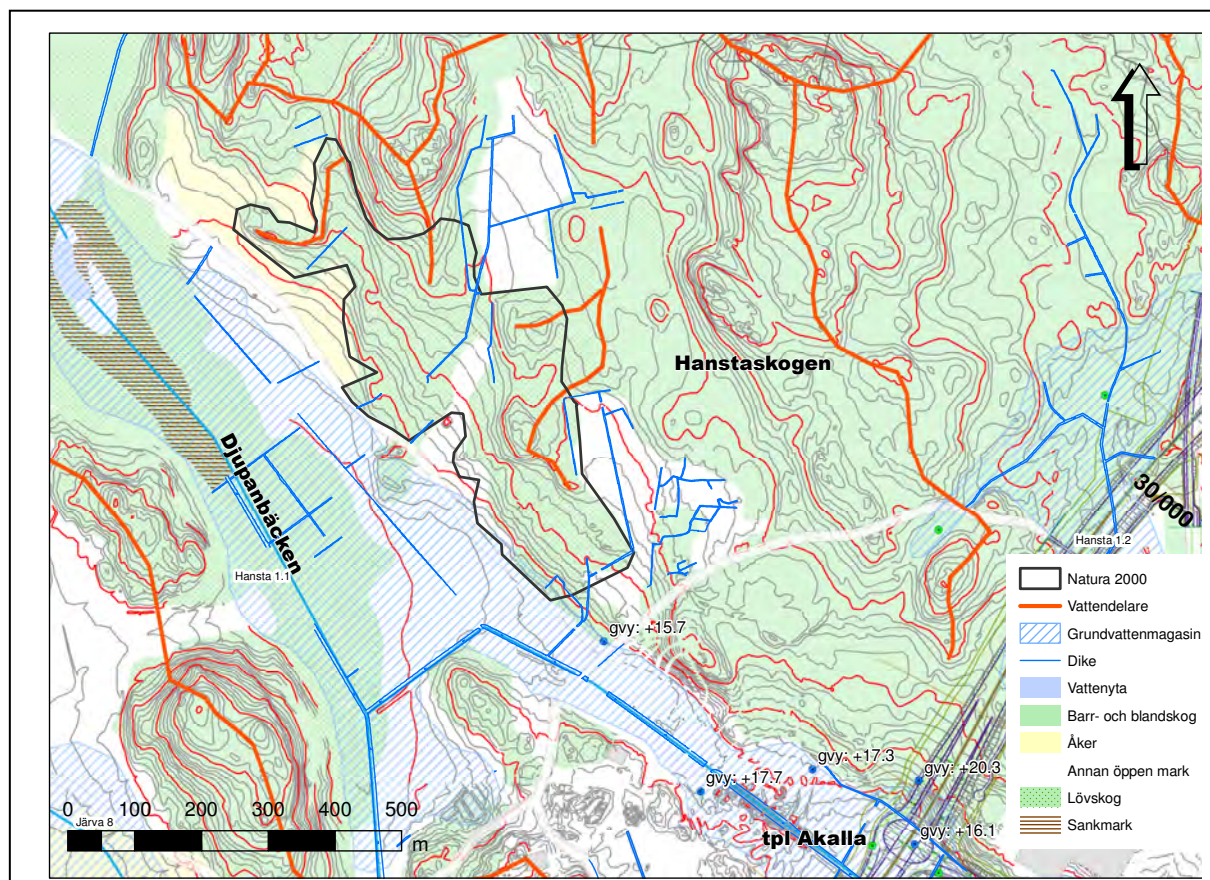
Dagens grundvattennivåer, som också redovisas i figur 4.1, uppmäts vid läget för planerad trafikplats varierar mellan ca +15,5 m ö h till +17,5 m ö h över årstiderna och mellan olika år. I nivå med motorbanan finns två grundvattenrör på vardera sidan av dalgången med grundvattennivåer mellan +17 m ö h till +19,5 m ö h. Invid Natura 2000-området är grundvattennivån lägre och uppmäts i ett grundvattenrör till mellan +15,5 m ö h till +18 m ö h. Vid sjön Djupan och våtmarksområdet omkring bedöms grundvattennivån sammanfalla med markytan, dvs. ha nivån ca +14 m ö h till +15 m ö h.

Grundvattenmagasinets huvudsakliga utbredning i det vattengenomsläppliga sand- och gruslager som konstaterats under lerlagret i dalgången är markerad i figur 4.1. Magasinet går inte upp i Natura 2000-områdets högre liggande delar. Där hålls grundvattennivån uppe av moränjordens begränsande vattengenomsläpplighet och av bergtrösklar längs slutningen. Det är detta som är orsaken till att grundvatten finns tillgängligt inom området och att dränering behövs för att avvattna marken.

Grundvattenförhållandena längs med Djupanbäcken och Stordikets dalgång har förändrats i samband med byggandet av Akalla bostads- och industriområde och inte minst av tillkomsten av Järva dagvattentunnel. Före byggnation och dagvattenbortledning avrann området vid planerad trafikplats västerut mot våtmarksområdet intill Djupansjön. Avledning till Järva dagvattentunnel orsakar en lokal lågpunkt i grundvattennivån intill Hanstavägens krök varför det inte strömmar något grundvatten västerut i dagsläget. Även idag ligger grundvattennivåerna dock marknära och området vid Hanstavägen är ett utströmningsområde för grundvattnet. Mellan området för trafikplats Akalla och motorbanan har man sprängt ut ett dikeslopp genom en mindre bergklack. Detta pekar mot att dalgången mellan trafikplatsen och motorbanan smalnar av och begränsar det vattenförande sand- och gruslagers bredd.

Sammantaget finns alltså, under nuvarande förhållanden, en lokal vattendelare i området för motorbanan för grundvattenströmningen i det undre vattenförande sand- och gruslagret. Inom området för trafikplats Akalla avleds grundvattnet till Järva dagvattentunnel, genom direkt utströmning till diken och genom visst läckage ned till bergtunneln via berggrunden. Det grundvatten som inte avleds via de lokala dikessystemen inom Natura 2000-området avrinner ned mot våtmarksområdet kring sjön Djupan.

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.8



Figur 4.1 Mark- och avrinningsförhållanden vid Natura 2000 området i Hansta samt vid Akalla trafikplats

Bedömd effekt av en grundvattendränering

I ansökan om tillstånd för vattenverksamhet redovisas följande underlag över vilken vattenverksamhet, det vill säga vilken yt- och grundvattenpåverkande verksamhet, som Förbifart Stockholm kommer ge upphov till vid trafikplats Akalla.

Tabell 4.1 Vattenverksamhet inom sträckan vid trafikplats Akalla

Anläggningsdel	Grundvattennivå	Påverkan byggskede	Påverkan driftskede
Betongtunnel inkl. påslag och tråg för Förbifart Stockholm samt broar över vägen	ca + 17 m ö h	Dräneringsnivå -3,5 m ö h till + 8,5 m ö h, Dämning av grundvattenmagasin	Grundvattendränering, delar med tätad bergbotten, Dämning av grundvattenmagasin
Stödmur	ca + 22 m ö h	+11,5 m ö h - +13,5 m ö h	Samma som byggskedet
Stordiket		Avdelning av ytvattendrag	Samma som byggskedet

Av de i tabellen listade händelserna är det bara byggnationen av den första, gällande betongtunnel och tråg som skulle kunna innebära ett potentiell påverkan på Natura 2000-området. Omläggningen av Stordiket och byggandet av stödmur och efterföljande bergskärning påverkar inte grundvattenförhållandena längs med Djupabäckens dalgång.

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.8

Betongtunnel och tråg tvärs dalgången vid trafikplats Akalla ska byggas täta. Detta innebär att den färdiga anläggningen inte kommer att dränera grundvattnet i dalgången. Anläggningen ska också utföras så att den inte riskerar att dämna det mindre (området utgör vattendelarområde) grundvattenflödet längs dalgången, t ex genom att permeabel öppning finns under tråget.

Den i tabellen angivna dräneringen under byggskedet sker i berg upp till ca nivån +6 m ö h där den övergår i en dränering av jordlagren. Grundvattensänkningen i jordlagren kan därmed uppgå till ca 11 meter (från -3,5 till +8,5) som mest intill schaktet för betongkonstruktionerna. En sådan avsänkning i ett vattengenomsläppligt jordlager (och tester visar att sand-, gruslagret är vattengenomsläppligt) ger upphov till ett påverkansområde som mycket väl kan nå fram till dalgången nedanför Natura 2000-området om inte åtgärder vidtas. Avståndet mellan trafikplatsen och den närmast liggande delen av området är ca 600 meter.

Som tidigare nämnts visar grundvattennivåmätningarna på en grundvattendelare vid motorbanan där det troligen finns en begränsning i sand-, gruslagrets vattenförande förmåga. Den bedöms dock inte med säkerhet kunna hindra en påverkan att nå ut förbi motorbanan. Som tidigare redovisats går inte grundvattenmagasinet i sand-, grusjordlagret upp i Natura 2000-områdets högre belägna delar. Det kan möjligen tangera områdets nedre gräns mot dalgången längs med vägen. Den påverkan på Natura 2000-området som skulle kunna uppkomma vid ett avsänkt grundvattenmagasin under lerjordlagret nere i dalgången är att strömningsgradienten i moränjorden närmast dalgången ökar. Denna påverkan skulle dock inte kunna nå högre belägna delar av området där grundvattennivån upprätthålls av bergtrösklar.

Den ökade grundvattenavrinningen genom Natura 2000-området, som en större gradient ger upphov till, påverkar i sin tur avrinningen via de dikessystem som förekommer i området, genom att förhållandet mellan grundvatten- och dikesavrinning förändras något under perioder med stor grundvattenbildning. Påverkan på grundvattnets nivåvariationer över året skulle bli obefintliga eller mycket ringa inom utströmningsområdena och bedöms bli mycket måttliga inom övriga delar av området.

Sammanfattningsvis bedöms inte grundvattenförhållandena inom större delen av Natura 2000-området kunna påverkas vid en eventuell grundvattenpåverkan nere i dalgångens sand- och grusjordlager. En mindre påverkan i delen närmast dalgången kan dock inte helt uteslutas. Denna påverkan bedöms dock i så fall vara mycket begränsad och inte påverka områdets gynnsamma bevarandestatus. Observera att detta scenario endast gäller under byggskedet. Under driftskedet skapar inte anläggningen en dränering av grundvattnet i dalgången och en eventuell dämmande effekt av betongtunneln och tråget kommer inte kunna ge upphov till en grundvattenpåverkan i dalgången nedanför Natura 2000-området. Detta då grundvattennivåerna vid Djupansjön och Natura 2000-området inte upprätthålls genom ett grundvattenflöde från området för trafikplats Akalla.

Kontroll och möjliga åtgärder

Förbifart Stockholm omfattas av miljöbalkens krav på tillståndsprövning av vattenverksamhet. Denna prövning kräver noggranna undersökningar av de geologiska och hydrologiska förhållandena. I området kring Hansta Natura 2000-område har grundvattenrör installerats och undersökningar av jordlagrens sammansättning, vattengenomsläpplighet och grundvattennivåer har utförts.

Grundvattennivån i det undre grundvattenmagasinet kontrolleras regelbundet. Mätningarna kommer att fortsätta under byggskedet och även några år efter att anläggningen färdigställts. På så sätt kan de konsekvensbedömningar som gjorts kontrolleras och påverkan förhindas genom skyddsåtgärder.

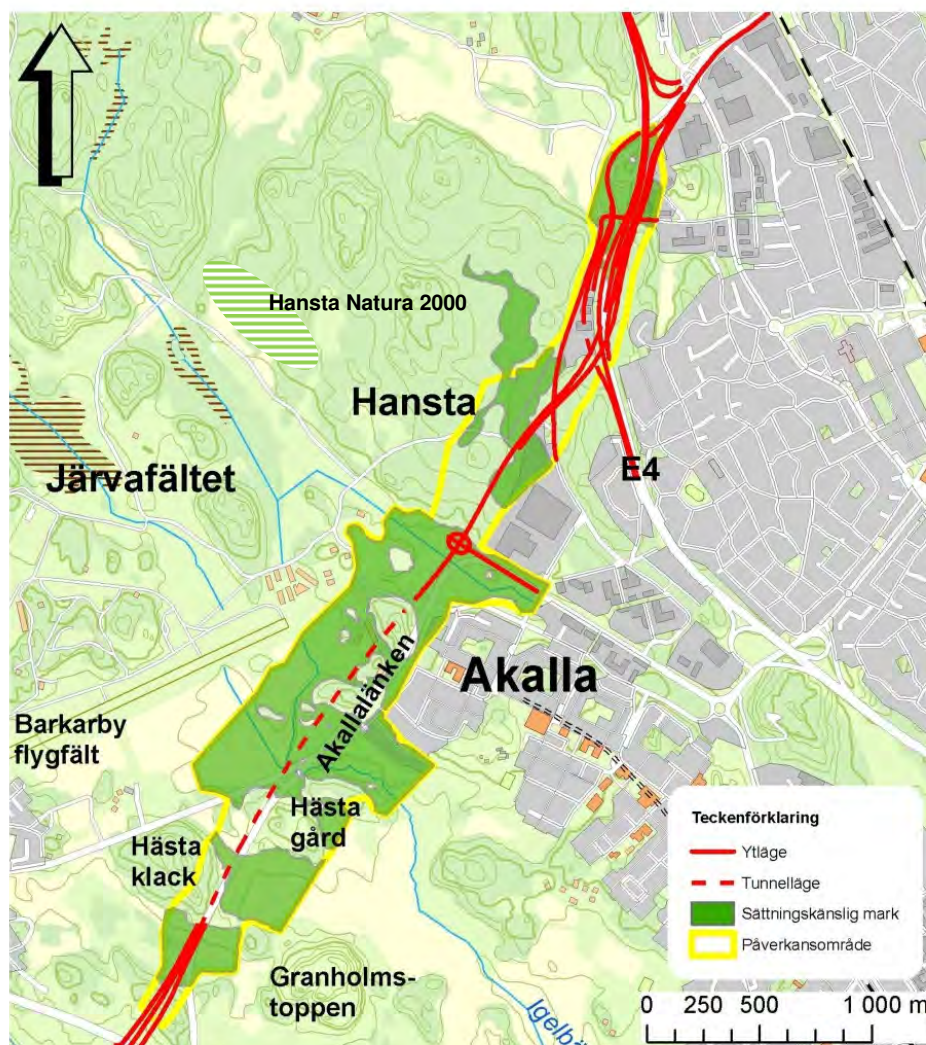
I prövningen av Hansta Natura 2000-område och i miljöprövningen av vattenverksamheten för tunnel och tråg kan villkor för kontroll och åtgärder ställas. I ansökan till mark- och miljödomstolen har Trafikverket redovisat ett antal försiktighetsåtgärder som begränsar påverkan på grundvattennivåerna i området. Trafikverket har som villkorsförslag föreslagit att grundvattennivån ska hållas opåverkad

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.8

utanför ett redovisat villkorsområde, vilket innebär att påverkan från vattenverksamheten inte kommer kunna nå fram till dalgången nedanför Hansta Natura-2000-område.

Trafikverket yrkar på att under byggtiden få sänka av ned till schaktbotten, dvs till nivån -3,0 innanför schakt och 10 meter utanför schaktet. Villkorsområdets gräns definieras som en gräns för 0,3 m avsänkning i jord. Alltså utanför gränsen får inte avsänkningen vara större än 0,3 m. Detta kommer entreprenören att behöva hantera genom att installera tät stödkonstruktion och/eller utföra skyddsinfiltation då vatten tillförs jordlagren under leran utanför denna stödkonstruktion. Innanför gränsen för villkorsområdet får avsänkningen vara större men inte ge upphov till skada om inte det anges och regleras med berörd sakägare.

Kontrollmätningar av grundvattennivåerna kommer att göras i satta grundvattenrör nedströms Natura 2000-området. Befintliga grundvattenrör där mätning pågår redovisas i figur 4.1.



Figur 4.2 Påverkansområde med åtgärder enligt av Trafikverket till domstolen föreslagna villkor för grundvattenbortledning (illustration ur MKB till ansökan), bilden kompletterad med Natura 2000-området inlagt som symbol, för exakta gränser se figur 3.1.

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.8

4.2 Luftburet kvävenedfall

Frågan om luftföroreningar och dess påverkan på natura 2000-området är främst kopplat till kvävenedfall, det vill säga om en ökning av luftburet kvävenedfall skulle kunna förändra artsammansättningen inom Hansta. De naturliga ekosystemens känslighet beror både på förurningskänslighet och på de gödslings effekter som kvävet ger upphov till. Gödslings effekten kan gynna mer näringskrävande örter och gräs som i sin tur kan konkurrera ut andra arter. Områden med hög kvävebelastning kan få en förändrad flora. Alltför mycket kväve i jordarna minskar mykorrhiza-aktiviteten, vilket kan vara ett hot mot taggig hjorttryffel och andra tryfflar som bildar mykorrhiza med hassel. En expansion av näringskrävande örter och gräs ökar konkurrensen om markens kapital av vatten och näringsämnen, vilket missgynnar svamparna.

Stockholms luft- och bulleranalys, SLB-analys, har gjort beräkningarna av kvävenedfallet i Hansta.

Bedömningsgrunder

Naturvårdsverket

Kritiska belastningsgränser¹ för kväve har bedömt vara 5-6 kg/ha och år, som ett medelvärde för naturtyper i Stockholmsområdet. I arbetet med revideringen av miljömålet "Bara naturlig förurning" finns ett flertal projekt med syfte att förbättra kriterierna och beräkningarna för kritisk belastning. Någon ny generell kritisk belastningsgräns finns idag inte angiven.

Länsstyrelsen i Stockholm

Länsstyrelsens angav i *Miljövårdsprogram 2000 för Stockholms län* mått på belastningsgräns för nedfall av kväve över länets skogs- och jordbruksmarker. Denna gräns angav att mängden kvävenedfall ska understiga 4 kg/ha och år. Därmed kan också känsligare naturtyper långsiktigt undgå att skadas.

EU

Ett expertråd inom EU har gjort undersökningar i ekskogar i Syd- och Mellansverige. Dessa tyder på att en kritisk belastningsgräns för kväve ligger på cirka 10 kg/ha och år. Vegetationen förändras sedan gradvis för varje 5 kg kväve ytterligare per hektar och år.

Miljökvalitetsnorm för kväveoxid

I förordningen om miljö kvalitetsnormer för utomhusluft anges normvärden för kväveoxider (NO_x) där en norm omfattar skydd för ekosystem. Miljökvalitetsnorm (MKN) till skydd för ekosystem är ett årsmedelvärde på maximalt 30 µg/m³. Miljökvalitetsnorm till skydd för ekosystem gäller inte för Hansta området då det ligger betydligt närmre tätbebyggelse och trafikleder än de områden som normen gäller för.

Nuvarande förhållande

På Järvafältet öster om Säbysjön, cirka 2 km nordväst om Hansta Natura 2000-område, mäter Sollentuna kommun lufthalten av kvävedioxid. Utifrån uppmätt kvävedioxidhalt i luften, 5 µg/m³ år 2007, och uppmätt våtdeposition år 2002/2003 kan det totala nedfallet av kväve beräknas till 6,7 kg kväve per hektar och år. Våtdepositionen varierar mellan åren varför värdet är relativt osäkert, men det totala nedfallet av kväve för platsen bedöms ligga i intervallet 6-8 kg kväve per hektar och år i nuläget. Kvävenedfallet idag överskrider värdena för kritisk belastning enligt Naturvårdsverket och länsstyrelsens angivna belastningsgränser men inte EUs kritiska nivå, enligt ovanstående bedömningsgrunder.

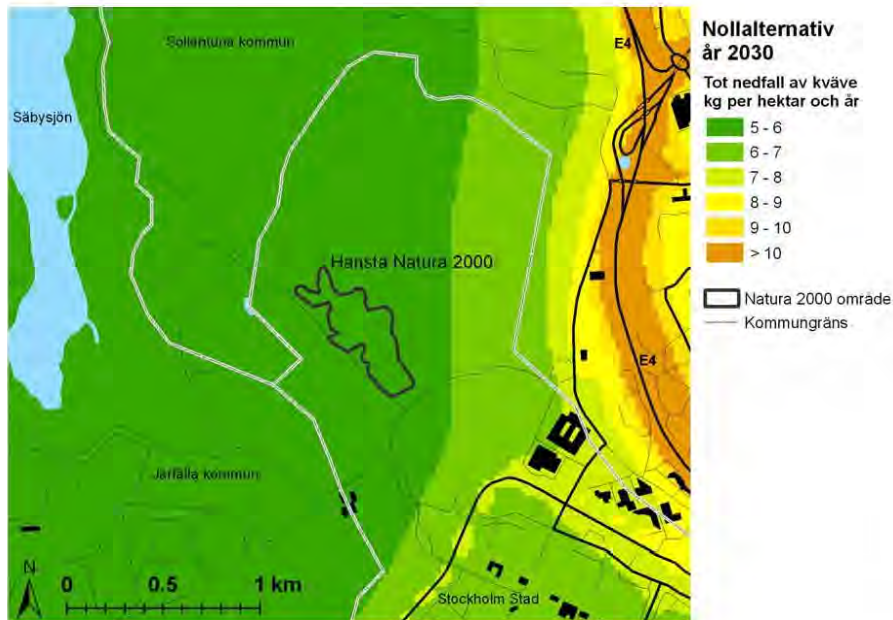
Bedömd effekt av kvävenedfall

Vid nollalternativet är nedfallet störst vid E4:an på grund av bidraget från trafiken. Nedfallet avtar dock med avståndet från vägen. Trots ett ökat trafikflöde på E4:an jämfört med dagsläget beräknas kvävenedfallet att minska jämfört med nuläget. Orsaken är de minskade kväveutsläppen från

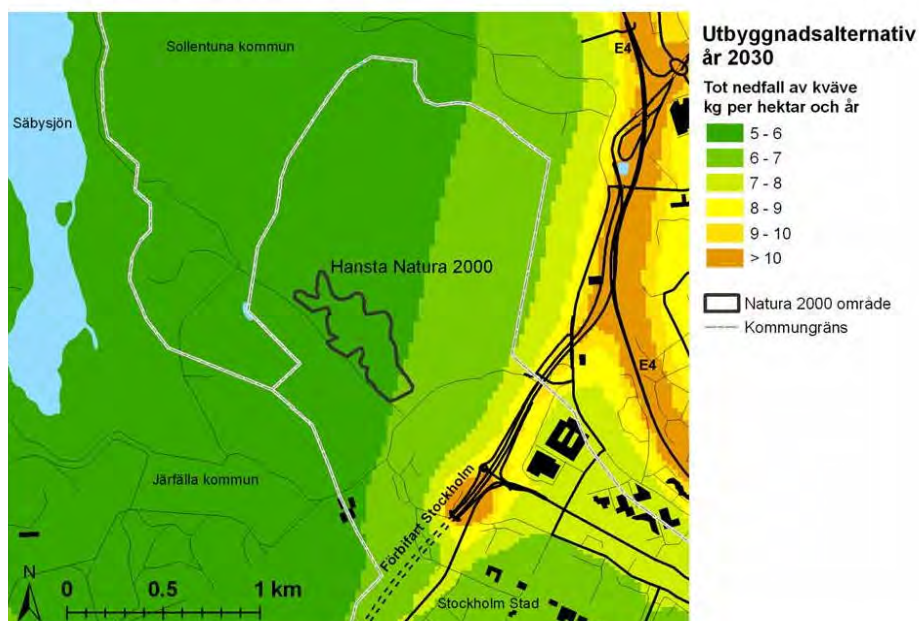
¹ Det kvävenedfall som långsiktigt ger förändringar i ett ekosystem.

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.8

vägtrafiken som förväntas på grund av hårdare avgaskrav. Vidare minskar bakgrundsnedfallet då kväveutsläppen i andra länder förväntas att minska. I Hansta Natura 2000-område beräknas det totala kvävenedfallet år 2030 vara 5,6-5,8 kg/ hektar och år.



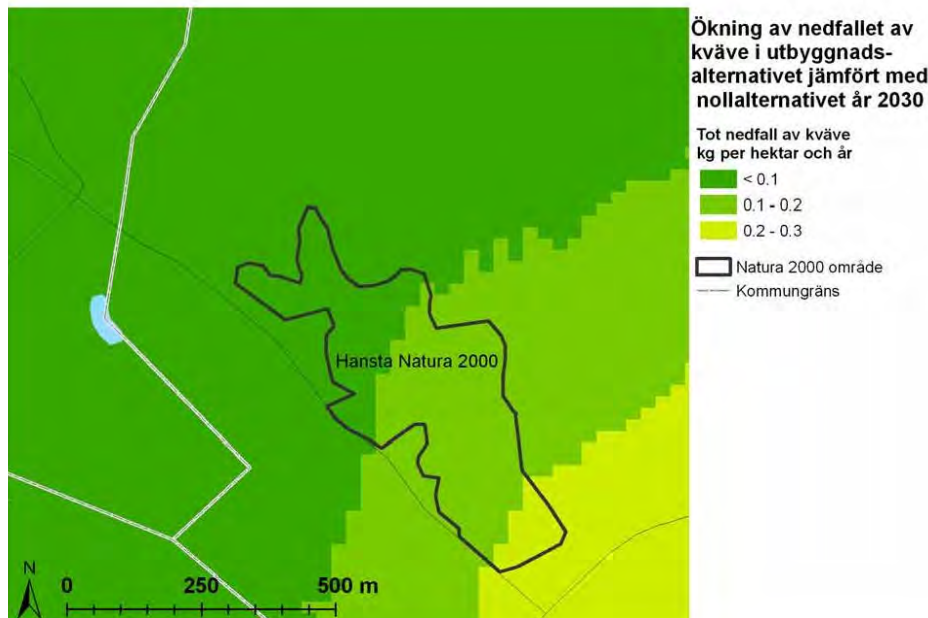
Figur 4.2 Beräknat nedfall av kväve i Hansta Natura 2000-område i nollalternativet (SLB-analys)



Figur 4.4. Beräknat nedfall av kväve i Hansta Natura 2000-område med utbyggd Förbifart Stockholm, utbyggnadsalternativet (SLB-analys)

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.8

Både nollalternativet och utbyggnaden av Förbifart Stockholm medför ökade trafikflöden lokalt jämfört med dagens trafik. Trots detta beräknas kväveutsläppen minska på grund av den tekniska utvecklingen som innebär successivt lägre emissioner för nya fordon.



Figur 4.5. Skillnad i kvävenedfall i utbyggnadsalternativet och nollalternativet (SLB-analys)

Med utbyggnadsalternativet beräknas nedfallet i Hansta Natura 2000-område till 5,7 - 6,0 kg kväve per hektar och år. Utbyggnadsalternativet har högst nedfall av kväve närmast vägen. Ökningen jämfört med nollalternativet är i medeltal 0,12 kg kväve per hektar och år som mest 0,25 kg kväve per hektar och år. Nedfallet ligger i nivå med Naturvårdsverkets angivna belastningsgräns, under av EU angivna kritiska belastningsnivå men över Länsstyrelsens.

Den flora som finns idag har utvecklats med befintliga kvävenedfall, vilket innebär att den bör gynnas av lägre kvävehalter. Kväve kan dock ackumuleras i marken över åren och på så sätt påverka arter som är känsliga för kvävegödning t.ex. lavar och svampar. Projektet bedöms inte komma att påverka den befintliga floran negativt eftersom utbyggnadsförslaget medför så små skillnader i kvävehalter jämfört med nollalternativet. I jämförelse med nuläget blir kvävenedfallet mindre.

Sammanfattningsvis kan sägas att den möjliga påverkan på växtligheten i Hansta Natura 2000-område som har identifierats är att kväve med åren kan ackumuleras i marken till nivåer som kan påverka känsliga svampar negativt. Detta kan i så fall förväntas ske vare sig Förbifart Stockholm byggs eller inte. Skillnaden mellan utbyggnaden och nollalternativet bedöms vara försumbar.

Trafikverket bedömer att skillnaden i kvävenedfall mellan utbyggnadsalternativet och nollalternativet är så marginell att en utbyggnad inte kan påverka den gynnsamma bevarandestatusen för området mer än vad som sker i nollalternativet.

4.3 Risk för ytterligare störning av andra projekt

Hansta Natura 2000-område ligger inom ett naturreservat, som i sin tur till stora delar gränsar mot ytterligare reservat. Då den motorkrossbana som idag ligger sydost om natura 2000-området ska

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.8

avvecklas ska återställningsarbeten för denna yta genomföras. Dessa återställningsarbeten bör kunna göras utan att påverka Natura 2000 området. Några ytterligare förändringar inom influensområdet för Hansta Natura 2000-område, utöver det som beskrivits ovan, är inte kända. Någon risk för kumulativa effekter bedöms således inte uppstå.

5 Föreslagna skyddsåtgärder i ansökan för vattenverksamhet

Även om inte någon märkbar påverkan för Natura 2000-området bedöms uppkomma behöver detta säkerställas. Detta behov sammanfaller med det behov av skyddsåtgärder som finns för att förhindra att skadliga marksättningar uppkommer vid de byggnader och anläggningar som finns i trafikplatsens närhet. Följande skyddsåtgärder kommer således att genomföras:

- Schaktning sker inom tätspont och med tätning mellan spontplankor och berg
- Infiltrationsbrunnar kommer att byggas på båda sidor om schaktet – detta möjliggör skyddsinfiltration
- Påverkansområdet och föreslaget villkorsområde dras i direkt anslutning till motorbanan vilket syftar till att säkerställa att alla nödvändiga åtgärder genomförs för att inte en grundvattenpåverkan ska nå fram till Natura 2000-området

6 Samlad bedömning

Den biologiska mångfalden i Hansta Natura 2000-område är framförallt knuten till ekmiljöer med ett olikåldrat trädskikt, förekomsten av skuggiga miljöer och mullrik jordmån.

Med de i ansökan om grundvattenbortledning föreslagna villkoren bedöms hydrologin i Natura 2000-området inte påverkas. Skillnaden i kvävenedfall mellan utbyggnadsalternativet och nollalternativet bedöms vara så marginell att den inte förändrar livsbetingelserna för habitat eller för de arter som ingår i området som skyddas enligt Natura 2000.

Trafikverkets samlade bedömning är att Förbifart Stockholm inte kommer att medföra några förändringar för Hansta Natura 2000-områdes livsmiljöer. Inga arter kommer att utsättas för störningar som påverkar artens bevarande. Därmed påverkas inte möjligheterna att bibehålla och utveckla den gynnsamma bevarandestatusen i det habitat som är avsett att skyddas av Natura 2000-nätverket.

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.8

Referenser

Hansta SE0110317. Bevarandeplan för Natura 2000-område. Länsstyrelsen i Stockholms län, 2007-02-05. (511-2006-047429)

Reviderad karta, Länsstyrelsen i Stockholms län, <http://www.lansstyrelsen.se/stockholm/Sv/djur-och-natur/skyddad-natur/natura-2000/bevarandeplaner-for-natura-2000-omraden/Pages/stockholms-kommun.aspx?keyword=hansta+natura+2000>

Åtgärdsprogram för taggig hjorttryffel 2007–2010, Naturvårdsverket, rapport 5721, 2007

[E4 Förbifart Stockholm, Komplettering Tillåtlighet, Fråga 5, PM, En beskrivning av Natura 2000-områden i eller i närheten av korridoren, Vägverket 2009-02-26.](#)

[Nedfall av kväve vid Hansta Natura 2000-område, beräkningar inom projektet Förbifart Stockholm. Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund, SLB-ANALYS, LVF 2008:30, december 2008.](#)

[Kommentarer angående arter förekommande i Artdatabankens observationsregister över Natura 2000-område Hansta. Anders Clarhäll \(ej publicerat\) Ekologigruppen AB 2012-12-03](#)

[Kritisk belastning för svavel och kväve, Ulla Bertals och Gun Lövblad, Naturvårdsverket Rapport 5174](#)

Miljövårdsprogram 2000 för Stockholms län

Redovisade ekar har framställts för projektet "Stockholms Unika Ekmiljöer" Analysresultat samt mer information finns i slutrapport "Stockholms unika ekmiljöer – Förekomst, bevarande och utveckling" skriven av Ekologigruppen AB, maj 2007.

Bedömning av förändring i kvävenedfall på grund av ändrad fordonssammansättning och emissionsfaktorer för beräkningar. Boel Lövenheim, SLB-analys, 2013-03-14 och 2013-03-15, e-post.

Handbok för vägtrafikens luftföroreningar. <http://www.trafikverket.se/Privat/Miljo-och-halsa/Halsa/Luft/Dokument-och-lankar-om-luft/Handbok-for-vagtrafikens-luftfororeningar/>

Trafikbuller i värdefulla naturmiljöer - en metod för att identifiera konfliktpunkter. Per Collinder, J-O Helldin, Daniel Bengtsson, Åsa Karlberg, Anna Jangius, John Askling, CBM:s skriftserie 62, 2012.

PM

Ärendenummer

TRV 2011/6214

Projektnummer

8448590

Dokumentdatum

2013-03-20

Sidor

1(7)

Kopia till:



TRAFIKVERKET

Samrådsredogörelse för Hansta Natura 2000-område



Samrådsredogörelse Hansta Natura 2000-område

Trafikverket har genomfört samråd om Hansta Natura 2000-område i anslutning till projektet E4 Förbifart Stockholm.

Trafikverket har genomfört ett protokollfört samrådsmöte (2013-01-14) med Länsstyrelsen i Stockholms län. Se bilaga. Riktade brev om samråd har skickats till myndigheter och organisationer (skickades 2013-02-08). Allmänheten har informerats genom annonser i dagspress (2013-02-23). Samrådsmaterialet har funnit tillgängligt i pappersform på Trafikverket och elektroniskt på projektets webbplats.

Tio skrivelser har inkommit i ärendet.

Hansta Natura 2000-området är utpekade i enlighet med EU:s habitatdirektiv och därmed anses naturvärdena vara av riksintresse. Bevarandevärdena i området är framför allt knutna till ek- och hasselbestånden och det olikåldrande trädsikten samt förekomsten av skuggrika miljöer och mullrik jordmån.

Området ligger i närheten av planerad sträckning av Förbifart Stockholm, vilket föranleder en prövning enligt miljöbalken. Området berörs dock inte fysiskt av vägprojektet dvs. inget markintrång görs och ingen förändring av arealen sker. Trafikverkets samlade bedömning är att utbyggnaden av Förbifart Stockholm inte kommer att medföra några förändringar för områdets livsmiljöer. Vare sig området som helhet eller arter inom området kommer att utsättas för störningar som påverkar möjligheterna att bibehålla eller utveckla den gynnsamma bevarandestatusen i det habitat som är avsett att skyddas av Natura 2000-nätverket.

Statliga myndigheter

Länsstyrelsen i Stockholms län

Vid mötet med länsstyrelsen har diskuterats kompletteringar i beslutsunderlaget och avgränsning vid tillståndsprövning. Beslut om betydande miljöpåverkan (BMP) finns för Förbifart Stockholm. Ett separat beslut om BMP för prövning av Natura 2000 ska fattas av länsstyrelsen när Trafikverket bestämt att göra en tillståndsansökan.

Trafikverkets kommentar:

Begäran om beslut om BMP har skickats till länsstyrelsen. Enligt tidigare kontakt kommer deras beslut bli att projektet i Natura 2000 prövning är att betrakta som BMP.

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket avstår från att yttra sig i detta skede efter som det i första hand bör vara en fråga för länsstyrelsen. Naturvårdsverket påtalar dock att beskrivningar och resonemang i samrådsunderlaget inte är så utförliga, tydliga och transparanta att man som initierad läsare kan göra en egen bedömning av om slutsatserna är korrekta. Detta gäller framför allt effekter av en eventuell grundvattensänkning.

Trafikverkets kommentar:

Vissa förtydliganden har gjorts i MKB dokumentet.

Riksantikvarieämbetet

Riksantikvarieämbetet har inga synpunkter att lämna i rubricerat ärende.



Kommuner

Järfälla kommun

Som förvaltare av angränsande naturområden frågar kommunen hur bullersituationen i Natura 2000-området kommer att påverkas med avseende på habitatets uppsatta mål om en gynnsam bevarandestatus. Ökat buller har en påverkan på friluftsliv men torde även kunna ha en indirekt påverkan på djur-/fågelliv såsom nötskrika och nötkråka vilket i sin tur kan påverka t.ex. föryngringen av ek- och hasselbeståndet.

Järfälla kommun önskar att miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med en bedömning av hur vägbyggnationen påverkar eller inte påverkar befintliga biologiska spridningsvägar och spridningskorridorer till och från området.

Trafikverkets kommentar:

Med de bulleråtgärder som vidtas kommer vägtrafikbullret i Hansta generellt att minska jämfört med om förbifarten inte byggs. Det beror på att de bullerdämpande åtgärder som vidtas påverkar bullersituationen positivt mycket mer än den ökande vägtrafikens buller påverkar den negativt. Förbifart Stockholms dragning vid södra delen av Hansta skärmas tämligen effektivt av bergsskärning och av att den går i ett tråg, därför blir bullersituationen längre in i reservatet inte påtagligt förändrad. Enligt de bullerberäkningar som gjorts för 2030 har Hansta natura 2000-område bullernivåer som understiger 45 dBA. Karta på detta finns i arbetsplanens MKB. Enligt undersökningar som gjorts har inte vägtrafikbuller under 45 dBA kunnat påvisas som störande för fågelliv. (referens) Sammantaget innebär det att buller från Förbifart Stockholm inte påverkar fågellivet negativt i natura 2000-området så att det kan påverka ek- och hasselbeståndet. Hansta Natura 2000-områdets MKB har kompletterats med text om detta under 1.6 Avgränsning och osäkerheter

Förbifart Stockholm kommer att påverka befintliga spridningsvägar inom Järvakilen både positivt och negativt. Då Förbifart Stockholm går i tunnel och Akallalänkens trafik flyttas till Förbifarten ger detta större möjligheter för djur att röra sig i Järvakilen och det underlättar också spridningen av djurspridda växter. I samband med byggandet av Förbifart Stockholm påverkas några områden vid Hästa som kan fungera som "stepping stones" för djur och växter vilket påverkar spridningssambanden för vissa arter kopplade till tall och ek i Järvakilen. Några förändringar i Hansta till följd av ingreppet kommer dock inte kunna spåras.

Stockholms stad

Stockholms stad anser att Förbifart Stockholm är ett angeläget infrastrukturprojekt för staden men att det samtidigt är viktigt att projektet genomförs med största möjliga miljöhänsyn, både under byggfasen och när vägen tagits i bruk. Staden hänvisar till tjänsteutlåtanden från miljöförvaltning och stadsledningskontoret.

Miljöförvaltningen delar Trafikverkets bedömning att avgränsa miljökonsekvensbeskrivning utifrån hotbilden i länsstyrelsens bevarandeplan till frågor kring hydrologin och kvävnedfall.

Trafikverkets slutsatser om en marginell påverkan från kvävnedfall på områdets livsmiljöer utgår från bedömningen att kväveutsläppen kommer att minska på grund av teknikutvecklingen, trots ökade trafikflöden, fram till 2030. Miljöförvaltningen anser att det är bra att Trafikverket lyfter denna bedömning som en osäkerhet under rubriken "1.6 Avgränsning och osäkerhet".

Trafikverket bedömer att det inte går att utesluta en påverkan på hydrologin i en begränsad del av Natura 2000-området under byggskedet. Miljöförvaltningen delar den uppfattningen utifrån Trafikverkets beskrivningar av områdets berg-, jordarts- och grundvattenförhållanden.



Trafikverket skriver att ovanstående scenario enbart gäller under byggskedet, däremot inte under driftskedet. Miljöförvaltningen önskar att Trafikverket tydligare motiverar denna bedömning.

Trafikverket hänvisar i samrådet till sitt villkorsförslag i målet M 3346-1 som säger att grundvattennivån ska hållas oförändrad utanför ett redovisat villkorsområde. Miljöförvaltningen kan inte utläsa om detta villkor skulle gälla under såväl bygg- som driftsfasen. Miljöförvaltningen kan inte heller utläsa hur Trafikverket avser att uppnå detta villkor.

Trafikverket kommer att kontrollera grundvattennivåerna i området under byggskedet och under de första åren som Förbifart Stockholm är i drift. Miljöförvaltningen anser att det är viktigt att Trafikverket följer upp den faktiska påverkan som kan uppstå så att eventuella skyddsåtgärder kan sättas in.

Stadsledningskontoret anser att de riskbedömningar som Trafikverket gjort är rimliga både när det gäller kvävenedfall samt förändringar i hydrologin (grundvattensänkning) och har inget att invända mot detta. Enligt kontoret kommer det däremot att vara viktigt med en tydlig uppföljning och övervakning av den faktiska påverkan när byggnationen av Förbifart Stockholm pågår samt även när trafikleden tagits i bruk. Kontoret förutsätter att Trafikverket tar huvudansvaret i den processen även framöver.

Reservationer över beslutet framfördes av några ledamöter.

Trafikverkets kommentar:

Att det inte går att utesluta en påverkan på hydrologin i en begränsad del av Natura 2000-området gäller om planerade skyddsåtgärder i form av tät stödkonstruktion och/eller skyddsinfiltration inte utförs. Detta är dock inget alternativ i och med det förslag till villkorsområde som Trafikverket föreslagit i ansökan om tillstånd för vattenverksamhet.

Betongtunnel och tråg tvärs dalgången vid trafikplats Akalla ska byggas täta. Detta innebär att den färdiga anläggningen inte kommer att dränera grundvattnet i dalgången. Anläggningen ska också utföras så att den inte riskerar att dämna det mindre (området utgör vattendelarområde) grundvattenflödet längs dalgången, t ex genom att permeabel öppning finns under tråget. Driftskedet kommer således inte kunna ge upphov till en grundvattenpåverkan i dalgången nedanför Natura 2000-området. Kompletterande/förtydligande text om detta har införts i MKB, avsnitt "Bedömd effekt av grundvattendränering".

Enligt den beskrivning av de hydrogeologiska förhållandena som ges i MKB Hansta Natura 2000-område, de skyddsåtgärder Trafikverket planerar att utföra under byggskedet samt de krav som kommer att ställas på den färdiga anläggningen i fråga om täthet (även detta föreslaget som villkor i Trafikverkets ansökan om vattenverksamhet, villkorsförslag 2.12 enligt Trafikverkets yttrande till mark- och miljödomstolen i juni 2012, aktbilaga 384) så anser trafikverket att det är tillräckligt att kontrollera grundvattennivåerna i dalgången för att säkerställa att förutsättningar för påverkan inte föreligger. Det finns då inget skäl att kontrollera faktisk påverkan i Natura 2000-området. Det kommer helt enkelt inte finnas möjlighet till påverkan. Detta är också skälet till att Trafikverket i sitt yttrande i mars 2013 överlåter till domstolen att ta ställning till om tillståndsprövning avseende natura 2000-området över huvud taget behöver göras. Trafikverket bifogar enbart underlaget för det fall domstolen skulle välja att göra en sådan prövning.

Trafikverket har förtydligat text om osäkerheter när det gäller kvävedeposition.

Organisationer

Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen (ARG)

ARG anser inte att projektet Förbifart Stockholm uppfyller miljöbalkens krav avseende ett Natura 2000-område, i detta fall Hansta. Projektet kan uppenbarligen leda till skada genom grundvattenpåverkan och/eller kvävenedfall. Området har enligt MKB skyddsvärda arter och vegetation som är mycket känslig för ändrade vattenförhållanden.



ARG anser vidare att den beräknande ökningen av kvävenedfall inte kan anses som "måttlig" och att utredningen dessutom är inaktuell och ett betydligt högre nedfall befaras. En ny utredning krävs således. ARG påpekar att vägens dragning i öppet tråg nära Natura 2000-området är olämplig.

ARG anser att bullers inverkan på djur- och fågelliv bör utredas vidare. Särskilt bör inverkan under häckningsperioderna belysas.

Trafikverkets kommentar:

Risk för grundvattenpåverkan kan endast uppstå om planerade skyddsåtgärder i form av tät stödkonstruktion och/eller skyddsinfiltration inte utförs. Detta är dock inget alternativ i och med det förslag till villkorsområde som Trafikverket föreslagit i ansökan om tillstånd för vattenverksamhet.

Kvävedepositionsberäkningarna som gjordes 2008 beräknades utifrån vägutredningens trafiksiffror för år 2030. I arbetsplaneskedet har nyare trafiksiffror tagits fram, då för år 2035. Jämför man dessa två trafikprognoser så är skillnaderna dem emellan liten. I Vägutredningens trafiksiffror (år 2030) går 132 300 fordon i Förbifart Stockholms tunnlar mellan Hjulsta och Akalla, 113 600 fordon går på Förbifart Stockholm mellan Akalla och Häggvik, ca 25 000 fordon använder trafikplats Akalla. Arbetsplanens trafiksiffror (år 2035) visar 134 000 fordon i Förbifart Stockholms tunnlar mellan Hjulsta och Akalla, 115 000 fordon på Förbifart Stockholm mellan Akalla och Häggvik, ca 25 000 fordon använder trafikplats Akalla. Mellan år 2030 och 2035 räknar man med en större trafikökning än det är mellan de två olika trafikprognoserna. Därmed är den kvävedepositionsberäkning som är gjord på vägutredningens trafiksiffror inte missvisande och beräkningarna är inte gjorda på för få fordon.

kvävedepositionsutredningen från 2008 har däremot setts över utifrån den fordonssammansättning och emissionsfaktorer man nu räknar med vid år 2030. I utredningen från 2008 använde man trafiksiffror för 2030 men emissionsfaktorer för 2020 eftersom det inte fanns några för 2030 framtagna. Sedan utredningen har framförallt fordonssammansättningen ändrats, nu räknar man med en betydligt högre andel dieselfordon än vad man gjorde 2008. SLB har tittat på den gamla utredningen och använt de nya parametrarna för 2030 och sätt att resultatet blir det samma för år 2030. Kontrolleras depositionsvärdena mot de nya parametrarna för 2020 (men med 2030 år trafiksiffror) finner man en skillnad från utredningen 2008 på 20 %.

Trafikverket anser att den skillnad som beräkningarna visar mellan 0-alternativet och Förbifart Stockholm inte är stor (medeltal 0,12 kg/ha & år, max 0,25kg/ha & år) och att detta inte bör påverka områdets möjlighet att bevara gynnsam bevarandestatus.

Se trafikverkets kommentar på Järfälla kommuns yttrande angående bullerpåverkan.

Bostadsrättsföreningen Porkala

Föreningen anser att den tunnel som idag avslutas i höjd med Finlandsgatan ska förlängas så att påverkan på Hansta och Natura 2000 blir mindre. Föreningen ansluter sig till Miljöpartiet Järvas synpunkter avseende undersökningar av grundvattensänkning och anser att utfasningen av biologiska drivmedel inte kommer att ske inom överskådlig tid.

Trafikverkets kommentar:

se TRV:s kommentar på miljöpartiets yttrande



Järva Motorklubb

Skrivelsen från motorklubben berör i första hand de ändringar i föreskrifterna för Hansta naturreservat som Stockholms stad beslutat 2008 och som motorklubben inte fått möjlighet att överklaga. Motorklubben anser att verksamheten har gynnat den biologiska mångfalden t.ex. den stora vattensalamandern. Motorklubben vill föra en diskussion med Trafikverket om insatser som syftar till att banan kan vara kvar.

Trafikverkets kommentar:

Motorklubbens fortsatta verksamhet i området rör inte trafikverket över. Det är en fråga för Stockholm stad.

Miljöpartiet Järva

Miljöpartiet Järva menar att Trafikverkets undersökningar avseende grundvattensänkning i öppna grundvattenmagasin är bristfälliga och att det därför är svårt att se hur Hansta och Natura 2000-området påverkas vid ett bygge av Förbifart Stockholm. Just i detta område är det öppna grundvattenmagasin och den ligger på lerjordar. Även om Natura 2000-området i sig har en annan beskaffenhet så är den omgärdad av dessa förhållanden.

Trafikverkets beräkningar av kvävenedfallet kan ifrågasättas. Verket har gjort alldeles för optimistiska beräkningar, dels avseende trafikmängden i sig, men även hur man tror att utvecklingen av nya fordon kommer att ske. Att större delen av fordonsflottan skulle gå med el är tyvärr otroligt.

Miljöpartiet anser att Trafikverket måste göra om sina beräkningar avseende hur Hansta, Natura 2000 kommer att påverkas vid ett eventuellt bygge av Förbifart Stockholm.

Trafikverkets kommentar:

Angående grundvattenpåverkan se TRV:s kommentar på Stockholm stads och ARG:s yttranden. Angående kvävedepositionsberäkningarna se kommentar på Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen (ARG) yttrande.

I utredningen som gjordes 2008 ingick inga elbilar utan enbart bensin och dieseldrivna fordon. Idag gör man andra antaganden om fordonssammansättningen och dessa antaganden hittas i Handbok för vägtrafikens luftföroreningar. (<http://www.trafikverket.se/Privat/Miljo-och-halsa/Halsa/Luft/Dokument-och-lankar-om-luft/Handbok-for-vagtrafikens-luftfororeningar/>). Bland annat kommer dieseldrivna fordon vara vanligare än bensindrivna 2030. De nya antagandena har används när man sett över utredningen om kvävedeposition.

Stockholms Naturskyddsförening och Naturskyddsföreningen Stockholms län

Naturskyddsföreningarna tycker att Trafikverkets bedömning att Förbifart Stockholms inte kommer ge upphov till någon negativ påverkan på hydrologin i natura 2000 området, förefaller korrekt.

Naturskyddsföreningarna delar inte Trafikverkets bedömning att skillnaden mellan nollalternativet och Förbifart Stockholms kvävedeposition är försumbar. Föreningarna påtalar att försiktighetsprincipen bör gälla då mykorizzasvampar är mycket känsliga för kvävenedfall.

Föreningarna vill även veta vilka antaganden som ligger till grund för förväntade utsläppsminskningarna.



Föreningarna anser även att byggtidens kvävenedfall på grund av sprängningar och utsläpp av arbetsfordon bör redovisas och gör hänvisning till hur Trafikverket gjort i MKB för Natura 2000-området Edeby ekhage, Lovö.

Trafikverkets kommentar:

Antaganden om utsläppsminskningar baseras på att strängare avgaskrav kommer att påverka fordonsparken så att allt fler fordon får allt mindre utsläpp. Idag räknar man med att dessa hårdare avgaskrav kommer att slå igenom mellan år 2020 och 2030. Hänvisar till "Handbok om vägtrafikens luftföroreningar" som finns på trafikverkets hemsida.

Föreningen gör hänvisning till trafikverkets MKB för natura 2000-området Edeby ekhage, Lovö, och dess redovisning av kvävetillskott från utsprängning av förbifart Stockholms tunnlar och ramper. Trafikverket kommer inte att göra likartade beräkningar för Hansta då beräkningarna för Edeby ekhage visade att tillskottet var väldigt litet (%). Tunneln under Järvafältet är dessutom kortare än den vid Edeby ekhage vilket betyder att mindre mängd spränggaser bildas.

Ökningen i medeltal i kvävedeposition i natura 2000 området med Förbifart Stockholm är ca 2 % jämfört med nollalternativet 2030, vilket motsvarar 0,12 kg/ha och år. Denna skillnad mellan noll alternativet och Förbifart Stockholm är inte stor, den är marginell. Att skillnad skulle ge påvisbara effekter hos tryfflarna är inte troligt. Dessutom kommer kvävedepositionen att vara mindre i Natura 2000-området år 2030 än den är idag. Och med tanke på att de finns tryfflar i området idag så är de sannolikt inte kvävedepositionen som är av störst betydelse för arternas framtida utveckling i området utan det är att området hyser rätt förhållanden gällande jordmån, ek-hasselbestånd, markfuktighet, skuggighet o s v och att skötseln i området inte förstör dessa förhållanden.

Enskilda

Birger Eneroth, Lidingö

Eneroths skrivelse innehåller allmän kritik av projektet Förbifart Stockholm men inga specifika synpunkter på Hansta Natura 2000.

Stephan Gullberg, Hjulsta backar 12F, 163 65 Spånga

Likalydande skrivelse som Miljöpartiet Järva.

Bilagor

Mötesprotokoll länsstyrelsen 130114

samrådsbrev och sändlista

annons

samrådsmaterial

inkomna yttranden/synpunkter

BILAGOR

Mötesprotokoll och inkomna yttranden

Innehållsförteckning

Protokoll

Samrådsmaterial

brev
tidningsannons
samrådshandling

Inkomna yttranden

Myndigheter:

Naturvårdsverket
Riksantikvarieämbetet

Kommuner:

Järfälla Kommun
Stockholms Stad

Organisationer:

Arbetsgruppen rädda grimstaskogen
Bostadsrättsföreningen Porkala
Järva motorklubb
Miljöpartiet i Järva
Naturskyddsföreningen Stockholm och Naturskyddsföreningen Stockholms län

Privatpersoner:

Birger Eneroth
Stephan Gullberg

Diarienummer:
TRV 2011/6214



TRAFIKVERKET

INKOM
LÄNSSTYRELSEN I STOCKHOLMS LÄN

2013 -01- 25

DNR:.....

E4 Förbifart Stockholm

Projektstyrningsdokument TRV

Protokoll

Samrådsmöte med Länsstyrelsen

2013-01-14

Hansta Natura 2000

BYGGHANDLING

ON110013

Objektnamn	E4 Förbifart Stockholm
Entreprenadnummer	
Entreprenadnamn	Projektstyrningsdokument TRV
Beskrivning 1	Protokoll
Beskrivning 2	Samrådsmöte med Länsstyrelsen
Beskrivning 3	2013-01-14
Beskrivning 4	Hansta Natura 2000
Status	Under bearbetning
Diarienummer	
Konstruktionsnummer	
Objektnummer	8448590
Projekteringssteg	BYGGHANDLING
Statusbenämning	
Företag	
Författare/Konstruktör	Maria Stormark
Externnummer	



TRAFIKVERKET

Samrådsmöte med Länsstyrelsen

Datum: 14/1 2013 kl. 9.00-11.00

Plats: Länsstyrelsen i Stockholms län

Närvarande:	Claes Halling	Länsstyrelsen (LST)
	Mats Nordin	Länsstyrelsen
	Maja Modén	Trafikverket (TRV)
	Maria Stormark	Trafikverket

Delges:	Närvarande samt	
	Marie Westin	Trafikverket
	Ola Landin	Trafikverket
	Marie Borgblad	Trafikverket

Bilaga: Naturvårdsverkets yttrande

Pkt nr

Ansvarig

Samrådsmöte angående Natura 2000 området Hansta

1 Yttrande och yrkanden till mark- och miljödomstolen

Trafikverket (TRV) har i komplettering (daterad 2012-06-14) av ansökan om vattenverksamhet till mark- och miljödomstolen angående grundvattenbortledning för Förbifart Stockholm lämnat in yrkande om att prövning gällande tillståndsansökan för Hansta Natura 2000-område (7 kap 28 a§ MB) även ska ingå i grundvattenmålet. Detta yrkande föranleder inga ytterligare förslag till villkor i grundvattenmålet. I tidigare yrkanden i målet angående grundvattenbortledning har TRV begärt villkor som innebär att ingen grundvattenpåverkan på Hansta Natura 2000-området kommer att uppstå. TRVs ambition är att utföra arbetena så att omgivningspåverkan blir så liten som möjligt. Med åtgärder för att uppfylla föreslagna villkor bedöms att inga negativa konsekvenser uppstår på hydrologin i Hansta Natura-2000 område.

Pkt nr**Ansvarig**

TRV har efter kompletteringen av ansökan diskuterat om att återta detta yrkande om att pröva Natura 2000-området Hansta enligt 7 kap 28 a §. TRV har därför tagit fram ett beslutsunderlag angående Hansta Natura 2000 område och förbifartens påverkan på området. Detta underlag är i stort sätt uppbyggd som den Natura 2000-MKB som ska tas fram vid tillståndsprövning.

Diskussionen har bland annat rört begreppet om vi utan åtgärder **på ett betydande sätt** kan påverka miljön i Natura 2000-området under byggtiden av trafikplats Akalla och Förbifart Stockholm. Dessutom hur man ser på det villkorsförslag som är kopplat till målet om grundvattenbortledning, angående att upprätthålla en grundvattennivå vid en punkt mellan tpl Akalla och Natura 2000 området Hansta som innebär att en påverkan på grundvattennivåer inte kan uppstå i närheten av Natura 2000 området.

Yrkandet ses nu över av jurister för en "second opinion" gällande TRVs önskan om att eventuellt dra tillbaka yrkandet.

LST påtalade att TRV i sitt beslut om att återta yrkandet eller ej måste väga in hur ev beslut påverkar tidplan för projektet i sin helhet. Bland annat sannolikheten att just denna fråga kommer att vara orsak till en överklagan bör bedömas. Kan vara framgångsrikt att tänka "både hängslen och livrem".

TRV efterfrågar LST råd angående hantering av tillståndsansökan. I tidigare diskussioner innan TRV hade lämnat in tillståndsansökan för vattenverksamhet till mark och miljödomstolen har LST inte påtalat att TRV bör göra en prövning enligt 7 kap 28 a § för Natura 2000 området Hansta.

Länsstyrelsen får framtaget beslutsunderlaget per e-post under vecka 3. Om länsstyrelsen har uppfattning att Trafikverket **ska** söka tillstånd enligt 7 kap 28 a § önskar Trafikverket få besked om detta senast under vecka 5.

Framtaget beslutsunderlag (arbetsversion 130114) bör kompletteras med följande:

- Beskrivning av Naturvårdsverkets synpunkt avseende Hansta. Lägg även till att inga andra synpunkter har inkommit.
- En skrivning om hänsyn till andra framtida åtgärder i området t ex återställning av motorcrossbanan.
- Har ytterligare fältundersökningar gjorts komplettera med dessa för att tydliggöra beslutsunderlaget. Gäller tex undersökningar om koppling finns mellan svallgrus i Natura 2000 området och dalgångens grundvattenförekomst.
- Kontrollera förekomsterna i artdatabanken, se tex taggig hjorttryffel precis utanför natura 2000

Pkt nr		Ansvarig
---------------	--	-----------------

området som inte finns med i nuvarande version

- Finns ev dikningsföretag?
- Bekräfta att inga ÖP, Detaljplaner finns inom området

Bifogat protokollet finns inkomna yttrande angående Natura 2000 området Hansta.

2. **Avgränsning vid tillståndsprövning**

De aspekter som ska hanteras i MKB till Natura 2000 prövningen ska förutom själva områdets naturvärden, status, mm innehålla bedömningar utifrån Förbifart Stockholms påverkan på kvävedeposition, grundvattenförändringar.

Alternativ ska redovisas om detta är möjligt. I föreliggande fall är det troligtvis inte möjligt att hitta alternativa lösningar. Länsstyrelsen påpekar att frågan kan tas upp med mark- och miljödomstolen.

MKB Bör redovisa planförhållandena som råder i området samt ev dikningsföretag, andra typer av skyddade områden osv.

Redovisa kumulativa effekter pga andra förändringar i närområdet till Natura 2000-området. Bör tex nämna motorcrossbanan och återställande av denna.

Beskriv gjorda fältundersökningar och mätningar.

3. **Beslut om betydande miljöpåverkan**

Beslut om Betydande miljöpåverkan (BMP) finns för Förbifart Stockholm. Ett separat beslut om BMP för prövning av Natura 2000 ska göras. Länsstyrelsen fattar beslut om BMP då TRV bestämt att gör en tillståndsansökan.

4. **Samråd**

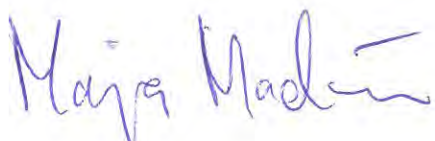
Riktade brev om samråd angående natura 2000 området Hansta kommer att skickas till myndigheter som Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet, Länsstyrelsen, Stockholm stad (markägare), Sollentuna kommun, Järfälla kommun samt organisationer som Svenska naturskyddsföreningen

Allmänheten nås via annons i tidning. Inget fysiskt möte kommer att hållas utan samrådsmaterial kommer att finnas tillgängligt digitalt på

trafikverkets hemsida och i pappersformat hos trafikverket och ev hos kommunerna.

Samrådstiden kommer att vara 3 veckor.

[Undertecknande/Ansvarig/Justering]


MAJA MODÉN


Mats Nordin

BILAGA

YTTRANDEN I MÅLET ANGÅENDE FÖRBIFART STOCKHOLM OCH GRUNDVATTENBORTLEDNING SOM RÖR NATURA 2000 OMRÅDET HANSTA

I **Naturvårdsverkets** yttrande 2012-02-09 i målet(nr M 3346-11) angående tillstånd till vattenverksamhet för bortledning av grundvatten står bland annat följande om Natura 2000 området Hansta:

"Vi yrkar vidare att Trafikverket föreläggs att inkomma med ett ställningstagande om behovet av tillståndsprövning gällande Natura 2000- området Hansta."

"Trafikverket har föreslagit villkor för grundvattennivån i Hansta Natura 2000-område som man anser säkerställer att ingen betydande påverkan uppstår på området, varför man inte anser att tillstånd enligt 7 kap. 28a – b § behöver sökas. Naturvårdsverket vill i detta sammanhang påtala att det enligt praxis är typisk påverkan som ska ligga till grund för bedömningen av behovet av tillståndsprövning. Vi anser därför inte att man genom villkor om skyddsåtgärder kan undgå kravet på tillståndsprövning. Om Trafikverket gör bedömningen att villkor krävs för att säkerställa att sådan påverkan som avses i 7 kap 28 a § MB inte uppkommer, yrkar Naturvårdsverket att mark och miljödomstolen förelägger Trafikverket att komplettera ansökan med det underlag som krävs för att genomföra en tillståndsprövning gällande Natura 2000-området Hansta."

Trafikverket inkom 2012-06-14 med tillägg till/justering av yrkanden, villkor och definitioner i ärendet (Mål nr M 3346-11) enligt följande.

"Yrkande 1.9

- ...
- *att få tillstånd enligt 7 kap. 28a § miljöbalken för att få genomföra de åtgärder som planeras, enligt närmare redovisning i ansökan samt detta yttrande till denna inlägga, och som kan komma att påverka Natura 2000-området Hansta.*

Naturvårdsverket skrev i yttrande från 2012-09-17 följande:

"Naturvårdsverket ser positivt på ... att Trafikverket har kompletterat ansökan med ett yrkande om tillstånd enligt 7 kap 28 a § MB för grundvattensänkning i Natura 2000-området Hansta.

Naturvårdsverket anser att det tillkommande yrkandet gällande Hansta innebär att ansökan behöver kompletteras med en bedömning av hur grundvattensänkningen påverkar utpekade arter och habitat i området, samt förslag på skyddsåtgärder. Redovisningen behöver ta hänsyn till de erfarenheter som vunnits i samband med de propumpningar som genomförts i området."

Länsstyrelsen har i yttrande från 2012-09-27 skrivit följande:

"Trafikverket har i yrkande 1.9 lagt till att man ansöker tillstånd hos Mark- och miljödomstolen för passagen av Natura 2000-området Hansta vid Hägerstalund. En sådan ansökan kräver i enlighet med 6 kap. 1 § miljöbalken en miljökonsekvensbeskrivning med samrådsredogörelse.

I miljökonsekvensbeskrivningen för den nu sökta vattenverksamheten behandlas bara påverkan på grundvattenförhållanden och det framgår inte om det bedöms bli någon påverkan på Natura 2000-området. I miljökonsekvensbeskrivningen till arbetsplanen bedöms fler miljöaspekter. Länsstyrelsen anser att skrivningarna ska samlas till tillståndsansökan om Natura 2000 samt kompletteras så att domstolen samlat kan bedöma alla rekvisit som krävs för att kunna ge tillstånd."

Dokumenttyp: Brev
Dokumentdatum: 2013-02-04
Ärendenummer: TRV 2011/6214

Projektnummer: 8448590
Ert datum: [Motpartens datum]
Ert ärendenummer: [Motpartens
ärendenr.]



TRAFIKVERKET

Trafikverket
172 90 sundbyberg

Besöksadress: solnastrandväg 98
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se

www.trafikverket.se

Maja Modén
Direkt: 010-123 70 83
Mobil: 070 301 97 47
maja.moden@trafikverket.se

enligt sändlista

Samråd tillhörande Förbifart Stockholms ansökan om prövning enligt 7 kap 28a § Miljöbalken för Natura 2000 området Hansta, Stockholms stad

Sommaren 2011 skickade Trafikverket in ansökan om tillstånd för grundvattenbortledning till Mark och miljödomstolen gällande projektet Förbifart Stockholm. Trafikverket har beslutat att till grundvattenbortledningsärendet även yrka på att prövning enligt 7 kap 28a § Miljöbalken ska göras för Natura 2000 området Hansta. Denna natura 2000 prövning kräver att samråd om projektets påverkan på Natura 2000-området görs. Det är med anledning av detta som ni får detta brev.

Samråd för hela projektet Förbifart Stockholm gjordes under 2009. Samrådet avsåg såväl arbetsplan som tillstånd för vattenverksamhet. Utställelse av Förbifart Stockholms arbetsplan skedde under sommaren 2011. Arbetsplanen för E4 Förbifart Stockholm skickades under november 2012 till Trafikverkets enhet för planprövning för fastställelse.

Trafikverket vill med Natura 2000-samrådet ge tillfälle att ge synpunkter på det underlagsmaterial, den MKB, som tagits fram för denna Natura 2000 prövning enligt 7 kap 28 a § miljöbalken. Samrådet utgör underlag för den slutgiltiga utformningen av ansökan. Trafikverket översänder härmed MKB:n bifogas, se bilaga 1. Detta samråd behandlar endast de naturmiljöaspekter inom Natura 2000 Hansta som eventuellt kan påverkas av byggandet och driften av Förbifart Stockholm om inga skadeförebyggande åtgärder utförs.

Ni ombeds lämna era synpunkter senast den **1 mars 2013**. Vi avser att komplettera samrådet med en annonsering varvid övriga berörda ges tillfälle att lämna synpunkter.

För flera exemplar av samrådsmaterialet eller för att ta del av hela arbetsplanen alternativt ansökan till mark och miljödomstolen gällande grundvattenbortledning se Trafikverkets hemsida (www.trafikverket.se/forbifartstockholm) alternativt kontakta Maja Modén 010-123 70 83.

Synpunkter skickas till:

- Trafikverket, 172 90 Sundbyberg eller
- trafikverket@trafikverket.se

Vänligen märk Brev/e-post med diarienummer TRV 2011/6214

Dokumentdatum: 2013-02-04
Ärendenummer: TRV 2011/6214
Projektnummer: 8448590

Med vänlig hälsning



Johan Brantmark

Projektschef Förbifart Stockholm

Sändlista 2013-02-06

**Samråd inför ansökan om prövning enligt 7 kap 28a§ miljöbalken
för Hansta Natura 2000-område, Stockholm stad.**

Myndigheter

Länsstyrelsen i Stockholms län
Box 22067
104 22 Stockholm

Naturvårdsverket
106 48 Stockholm

Riksantikvarieämbetet
Box 5404
114 84 Stockholm

Kommuner

Stockholm stad
10420 Stockholm

Sollentuna kommun
191 86 Sollentuna

Järfälla kommun
177 80 Järfälla

Organisationer

Naturskyddsföreningen i
Stockholms län
Norrbackagatan 80
113 41 Stockholm

Naturskyddsföreningen Rikskansli
Box 4625
116 91 Stockholm

Föreningen rädda Järvafältet
Aftonvägen 10
177 61 Järfälla

Svenska Turistföreningen
Stockholmskretsen
Beggensgatan 18
111 31 Stockholm

Fältbiologerna
Brunnsgatan 62
802 52 Gävle

**Inbjudan till samråd**

Samråd angående Natura 2000-området Hansta, Stockholms stad, för projekt E4 Förbifart Stockholm

Samrådet avser den påverkan Natura 2000-området Hansta kan få av vägprojektet Förbifart Stockholm. Samrådsperioden pågår fram till 11 mars. Samrådet avser naturmiljön i området.

Samrådet genomförs i syfte att informera om underlaget för prövning enligt 7 kap 28a § miljöbalken samt ge tillfälle att ge synpunkter.

Samrådsunderlaget finns att ta del av på följande platser:

- Trafikverket, Solna strandväg 98, Solna
- Trafikverkets webbplats, www.trafikverket.se/forbifartstockholm

Om du vill lämna synpunkter, skicka dem senast den 11 mars 2013 till:

Trafikverket, 172 90 Sundbyberg eller till trafikverket@trafikverket.se.

Vänligen märk brev eller e-post med diarienumret TRV 2011/6214.

Vid frågor kontakta:

Maja Modén, 010-123 70 83

Ola Landin, 010-123 87 43

Trafikverket ansvarar för statliga vägar och järnvägar samt långsiktig planering av det samlade transportsystemet.

www.trafikverket.se

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org) [DokumentID]	DokumentID [Ärendenummer]	Ev. ärendenummer TRV 2011/6214
Fastställt av	Dokumentdatum 2013-02-08	Version 0.6
Dokumenttitel MKB Hansta Natura 2000-område		

Förbifart Stockholm
Miljökonsekvensbeskrivning till tillståndsansökan
Hansta Natura 2000-område
Samrådsunderlag februari 2013

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.6

Innehåll

Sammanfattning.....	4
1 Inledning	6
1.1 Bakgrund.....	6
1.2 Natura 2000-område	6
1.3 Planer, områdesbestämmelser mm	7
1.4 Förbifart Stockholm	8
1.5 Bedömningsgrunder	8
1.6 Avgränsning och osäkerhet.....	9
1.7 Nollalternativ	9
1.8 Alternativ	10
1.9 Samråd -	10
2 Trafikplats Akalla, utbyggnadsalternativet	10
2.1 Huvudtunnel och tråg	11
3 Hansta.....	11
3.1 Naturvärden.....	12
3.2 Förutsättningar för bibehållandet av gynnsam bevarandestatus	15
4 Miljökonsekvenser	15
4.1 Grundvatten	15
4.2 Luftburet kvävenedfall	19
4.3 Risk för ytterligare störning av andra projekt.....	22
5 Föreslagna skyddsåtgärder i ansökan för vattenverksamhet	23
6 Samlad bedömning	23
Referenser.....	24

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.6

Sammanfattning

Hansta Natura 2000-område är utpekad i enlighet med EU:s habitatdirektiv och därmed anses naturvärdena vara av riksintresse. Området ligger i närheten av planerad sträckning av Förbifart Stockholm, en motorled mellan Kungens kurva och Häggvik. Detta föranleder en prövning enligt miljöbalken. Denna miljökonsekvensbeskrivning tillhör tillståndsansökan enligt 7 kap. 28a § miljöbalken för Hansta Natura 2000-område, SE 0110317.

NATURVÄRDEN

I Hansta Natura 2000-område är naturtypsarealen cirka 11,4 hektar stor enligt Länsstyrelsens översyn av gränser och habitatsklassning 2011-2012 (enligt regeringsbeslut totalt 14,4 ha och beslutad naturtypsareal 14,0ha) och beläget i Stockholms kommun. Området ligger cirka 600 meter nordväst om Akallälänken.

Det skyddsvärda habitatet är definierat som *näringsrik ek eller ek-avenbokskog (9160 enligt EUs definition)*.

Inom området finns inga arter enligt art- och habitatdirektivet eller fågeldirektivet rapporterade enligt länsstyrelsens bevarandeplan.

Hansta Natura 2000-områdets naturvärden är främst kopplade till gamla grova ekar som växer inträngda bland hasselbuketter. Flera ekar är döda eller döende. Även hasselbestånd har grova stammar och död ved. Lunden är en känd tryffelokal.

Bevarandestatusen för Hansta bedöms av länsstyrelsen som gynnsam. Möjligheten att bibehålla gynnsam bevarandestatus enligt bevarandeplanen är främst beroende av:

- att naturskogens naturliga dynamik och dominans av ek och hassel bevaras
- att gamla grova träd och hasselbuketter samt god förekomst av död ved bevaras
- omväxlande täta, skuggiga partier med ett glest fältskikt och mer ljusöppna brynmiljöer där ek kan föryngras sig, föryngring bör i första hand ske i redan ljusöppna miljöer
- opåverkad hydrologi
- att de gamla grova ekarna kan stå fria från träd och höga buskar som växer upp i kronan

Hansta Natura 2000-område berörs inte fysiskt av vägprojektet det vill säga inget markintrång görs och ingen förändring av arealen sker. I den hotbild som beskrivs i Länsstyrelsens bevarandeplan är frågor kring påverkan på hydrologin och kvävenedfall de parametrar som är relevanta att diskutera med avseende på Förbifart Stockholms sträckning i områdets närhet.

FÖRBIFART STOCKHOLMS EVENTUELLA PÅVERKAN

För bedömning av Förbifart Stockholms eventuella påverkan på habitatets bevarandestatus har risk för skadlig grundvattenförändring på grund av Förbifart Stockholms tunnällage och tråg liksom nedfall av kväve utretts och beskrivs i denna MKB.

Påverkan på grundvatten

Utan åtgärder kan en viss grundvattensänkning uppstå i de sydöstra delarna av natura 2000-området i samband med byggnationen av Förbifart Stockholm och trafikplats Akalla. Trafikverket och projekt Förbifart Stockholm har i ansökan om vattenverksamhet till mark- och miljödomstolen begärt villkor som innebär att inte någon grundvattenpåverkan på Natura 2000-området kommer att uppstå. Med åtgärder för att uppfylla villkor i dom kommer inga negativa effekter eller konsekvenser uppstå.

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.6

Luftföroreningar under drifttiden

Utsläppen av kväve bedöms minska framöver och kvävenedfallet i Hansta Natura 2000- område kommer inte att överskrida Naturvårdsverkets tidigare angivna belastningsgränser vare sig i nollalternativet eller med Förbifart Stockholm. Nedfall av kväve, till följd av trafik och bakgrundshalter, har beräknats ge en ökning av det totala nedfallet i Hansta med som mest 0,25 kg kväve/hektar och år i förhållande till nollalternativet. I förhållande till nuläget kommer kvävenedfallet att minska. Den marginella förändringen i förhållande till nollalternativet bedöms inte påverka möjligheten att vidmakthålla Hansta Natura 2000-områdes gynnsamma bevarandestatus.

SAMMANFATTANDE BEDÖMNING

Den biologiska mångfalden i Hansta Natura 2000-område är framförallt knuten till ek- och hasselbestånden och det olikåldrade trädskiktet samt förekomsten av skuggiga miljöer och mullrik jordmån.

Med de i ansökan om grundvattenbortledning föreslagna villkoren bedöms hydrologin i Natura 2000-området inte påverkas.

Skillnaden i kvävenedfall mellan utbyggnadsalternativet och nollalternativet bedöms vara så marginell att den inte ger förändringar i vegetationen eller förändrar livsbetingelserna för enskilda arter ingående i habitatet.

Trafikverkets samlade bedömning är att utbyggnaden av Förbifart Stockholm inte kommer att medföra några förändringar för Hansta Natura 2000-områdes livsmiljöer. Vare sig området som helhet eller arter kommer att utsättas för störningar som påverkar möjligheterna att bibehålla eller utveckla den gynnsamma bevarandestatusen i det habitat som är avsett att skyddas av Natura 2000-nätverket.

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.6

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Denna miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tillhör tillståndsansökan enligt 7 kap. 28a § miljöbalken (MB) för Hansta Natura 2000-område i Stockholms kommun. Området ligger inom influensområdet för potentiell grundvattensänkning i samband med utbyggnad av Förbifart Stockholm, en motorled mellan Kungens kurva och Häggvik som Trafikverket planerar. Detta föranleder krav på prövning.

1.2 Natura 2000-område

Hansta Natura 2000-område (objektnummer SE00110317) finns upptagen på listan över de Natura 2000-områden som regeringen föreslagit med stöd av EU:s habitatdirektiv. Naturvärdena anses därmed även vara av riksintresse.

Hansta är upptaget som ett objekt enligt EU:s definition för habitat 9160: *näringsrik ek eller ek-avenbokskog*. Habitat av typen 9160 förekommer på torr-fuktig jord, ofta mullrik brunjord. Den underliggande jordarten kan antingen bestå av lera, silt eller grövre, silikatrika jordarter. Naturtypen ligger ofta i sänkor, dalbottnar eller nära vattendrag och i dess miljöer kan gleyhorisonter förekomma i jordmånsprofilen. Krontäckningen är normalt 50-100 (nyckeltalet beskriver procentandel yta med krontäckning (andel skog) av den totala ytan) och ek/avenbok (tillsammans eller var för sig) utgör minst 50 % av grundytan. Inslag av andra lövträd, ofta alm, ask, lind, lönn och hassel kan förekomma. Skogen ska vara, eller i en relativt nära framtid kunna bli naturskog eller likna naturskog med avseende på egenskaper och strukturer.

Natura 2000-nätverket syftar till att bevara den biologiska mångfalden inom EU. Målet är att skydda och att bibehålla en gynnsam bevarandestatus för de arter som är listade i art- och habitatdirektiven. En gynnsam bevarandestatus är ett centralt begrepp och innebär att arter och naturtyper skall kunna finnas kvar långsiktigt (på individ- och populationsnivå).

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.6



Figur 1.1 Förbifart Stockholms sträckning, röda streckade linjer avser delområde inom ramen för arbetsplanens beskrivningar.

1.3 Planer, områdesbestämmelser mm

Hansta natura 2000-område ligger inom naturreservatet Hansta, i Stockholms kommun. I gällande översiktsplan för Stockholm benämns området norr om Akalla som område inom den regionala

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.6

grönstrukturen. Inga detaljplaner finns i nära anslutning till Natura 2000-området Hansta. Inga markavvattningsföretag finns i området runt Natura 2000-området Hansta.



Figur 1.2 Hanstas ek- och hassellundar

foto Hans Rydberg ur Naturvårdsverkets rapport "Åtgärdsprogram för taggig hjorttryffel"

1.4 Förbifart Stockholm

Förbifart Stockholm utgör en cirka 21 km lång ny motorled, varav cirka 18 km kommer att gå i tunnel. Trafikleden går från E4/E20 vid Kungens kurva och passerar via trafikplatserna Lovö, Vinsta, Hjulsta och Akalla till E4 vid Häggvik. Trafiken kommer att gå i två separata tunnelrör med motorvägsstandard och tre körfält i vardera riktningen. Leden går i tunnel från Skärholmen till strax söder om Hjulsta. Sträckan mellan Hjulsta och Häggvik går omväxlande i ytläge och i tunnel. Regeringen gav projektet tillåtlighet enligt 17 kap. MB i beslut daterat 2009-09-03. Den slutliga sträckningen inom den i tillåtligheten angivna korridoren redovisas i figur 1.1.

Huvudtunneln under Järvafältet, utgörs av en bergtunnel med en längre betongtunnel i sin södra ände och en kortare betongtunnel närmast trafikplats Akalla. Strax söder om trafikplats Akalla lämnar E4 Förbifart Stockholm tunneln och går över i ett öppet tråg. Hanstavägen, som utgör kopplingen till lokalvägnätet, ansluts till E4 Förbifart Stockholm vid trafikplats Akallas cirkulations.

1.5 Bedömningsgrunder

Miljöbalken

Miljöbalkens regler om Natura 2000-områden syftar till att garantera områdena en "bibehållen gynnsam bevarandestatus". Reglerna återfinns i balkens 7 kapitel, 28a, 28b och 29 §§.

Enligt 28a § krävs tillstånd för att bedriva verksamheter eller vidta åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka miljön i området, med undantag för åtgärder för skötsel och förvaltning.

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.6

Enligt 28b § får tillstånd lämnas endast om verksamheten eller åtgärden ensam eller tillsammans med andra pågående eller planerade verksamheter eller åtgärder inte:

- kan skada den livsmiljö eller de livsmiljöer i området som avses skyddas eller
- medför att den art eller de arter som avses att skyddas utsätts för en störning som på ett betydande sätt kan försvåra bevarandet i området av arten eller arterna.

En förutsättning är att det inte sker någon påtaglig minskning av arealen eller av populationerna hos de typiska arterna.

Enligt 29 § kan tillstånd lämnas enligt bestämmelserna i 28a § trots bestämmelserna i 28b §, om det saknas alternativ, verksamheten eller åtgärden måste genomföras av tvingande orsaker som har ett väsentligt allmänintresse och de åtgärder vidtas som behövs för att kompensera för förlorade miljövärden så att syftet med att skydda det berörda området ändå kan uppnås.

Bevarandesyfte/-mål enligt bevarandeplanen för Hansta

Som ett led i att nå syftet för skyddet av Hansta tog länsstyrelsen fram en bevarandeplan år 2007, i vilken bland annat följande mål för att upprätthålla en gynnsam bevarandestatus för Hansta definierades:

- Arealen näringsrik ek eller ekavenbokskog skall bibehållas.
- Lunden skall behålla karaktären av naturskog, dvs. ett olikåldrigt trädskikt med förekomst av gamla grova träd och förekomst av död ved i olika nedbrytningsstadier (riktvärde: 20-30 skogskubikmeter/hektar)
- Ek och hassel skall dominera träd- och buskskiktet. Det ska finnas gott om grova hasselbuketter och gamla grova ekar.
- Inslaget av gran ska vara begränsat.
- Föryngring av ek (lämplig t.ex. längs åkerkanten i väster). Framtida ekjättar behöver god tillgång på solljus för att växa sig grova.
- De tryffelarter (särskilt viktiga är de rödlistade) som finns i område ska ha goda förutsättningar att finnas kvar i området. För detta krävs täta och skuggiga partier då ett glest fåltskikt är en förutsättning för deras fortlevnad.
- De typiska arterna trolldruva och underviol ska kunna fortleva på lång sikt och helst öka i populationsstorlek och utbredning.

1.6 Avgränsning och osäkerhet

MKB:n omfattar Hansta Natura 2000-område och Förbifart Stockholms påverkan på detta område. Konsekvensbedömningen görs endast på de naturvärden som Natura 2000-nätverket avser att skydda, dvs. det habitat som är orsaken till att området pekats ut som ett Natura 2000-område. De påverkansfaktorer, som skulle kunna medföra risk för negativa effekter på Natura 2000-områdets värden, är kvävenedfall och grundvattenförändringar.

I samband med tillåtlighetsprövningen av Förbifart Stockholm beräknades det totala kvävenedfallet för nuläget samt för nollalternativet och utbyggnaden år 2030. Rapportens beräkningar baserades på vägutredningens trafiksiffror för 2030 års trafik och 2020 års emissionsfaktorer då emissionsfaktorer för 2030 saknas. Beräknat kvävenedfall är troligen en överskattning för år 2030 eftersom man inte har kunnat beakta den tekniska utvecklingen mellan 2020 och 2030, dvs. värdena är konservativt hållna. Kväveutsläppen bedöms, trots ökade trafikflöden, lägre i framtiden på grund av teknikutveckling.

1.7 Nollalternativ

Nollalternativet innebär att Förbifart Stockholm inte byggs och att vägtrafiken tvärs Järvafältet kommer att fortsätta att gå på Akallälänken. För bedömning av luftkvalitet har vägutredningens trafiksiffror för nollalternativet använts vid beräkningen av kvävenedfall.

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.6

1.8 Alternativ

E4 Förbifart Stockholms lokalisering har avgjorts i och med Regeringens tillåtighetsbeslut 2009. Tillåtighetsbeslutet gäller även var motorvägen ska gå i tunnelläge. Ett alternativt trafikplatsläge längre norr ut har studerats men den avskrevs då avståndet till trafikplats Häggvik blev för kort för att vägval och filbyten skulle kunna göras på ett trafiksäkert sätt.

1.9 Samråd -

Samråd har hållits med.....

Samråd med Länsstyrelsen har skett genomSamråd med statliga myndigheter, kommunen och organisationer skedde genom.....

2 Trafikplats Akalla, utbyggnadsalternativet

Utbyggnaden av trafikplats Akalla kommer att bestå av en ovanliggande cirkulationsplats vilken ansluter Hanstavägen till E4 Förbifart Stockholm både söder och norr ut. Trafikplatsen ligger i markplan och E4 Förbifart går i ett tråg under. Cirka 100 000 fordon passerar på Förbifart Stockholms genomgående körfält medan den anslutande trafiken om cirka 35 000 fordon på Hanstavägen fördelas på de fyra ramperna.



Figur 2.1. Fotomontage av trafikplats Akalla efter utbyggnad av E4 Förbifart Stockholm

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.6

2.1 Huvudtunnel och tråg

Huvudtunneln som i anlutning till trafikplats Akalla är en betongtunnel samt tråget som huvudvägen ligger i under cirkulationsplatsen ligger under grundvattenytan. Betongkonstruktionerna (tunnel och tråg) görs täta vilket leder till dämning av grundvatten.

Huvudtunneln under Järnafältet, utgörs av en bergtunnel med en längre betongtunnel i sin södra ände och en kortare betongtunnel närmast trafikplats Akalla. Strax söder om trafikplats Akalla lämnar E4 Förbifart Stockholm tunneln och går över i ett öppet tråg. Trafikplatsen utgörs av en överliggande tvåfältig oval cirkulationsplats som ansluts till E4 Förbifart Stockholm med raka ramper från norr och söder. Ramperna från söder påbörjas redan innan tunnelmynningen och stiger därefter så att de ansluter till cirkulationsplatsen i markplanet. Även Hanstavägen, som utgör kopplingen till lokalvägnätet, ansluts till cirkulationsplatsen. En befintlig gång- och cykelväg ut mot Hanstareservatet behålls och läggs på tunneltaket strax söder om trafikplats Akalla.

3 Hansta



Figur 3.1. Gräns för Hansta Natura 2000-område samt Länsstyrelsens reviderad karta över habitatavgränsning från 2011.

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.6

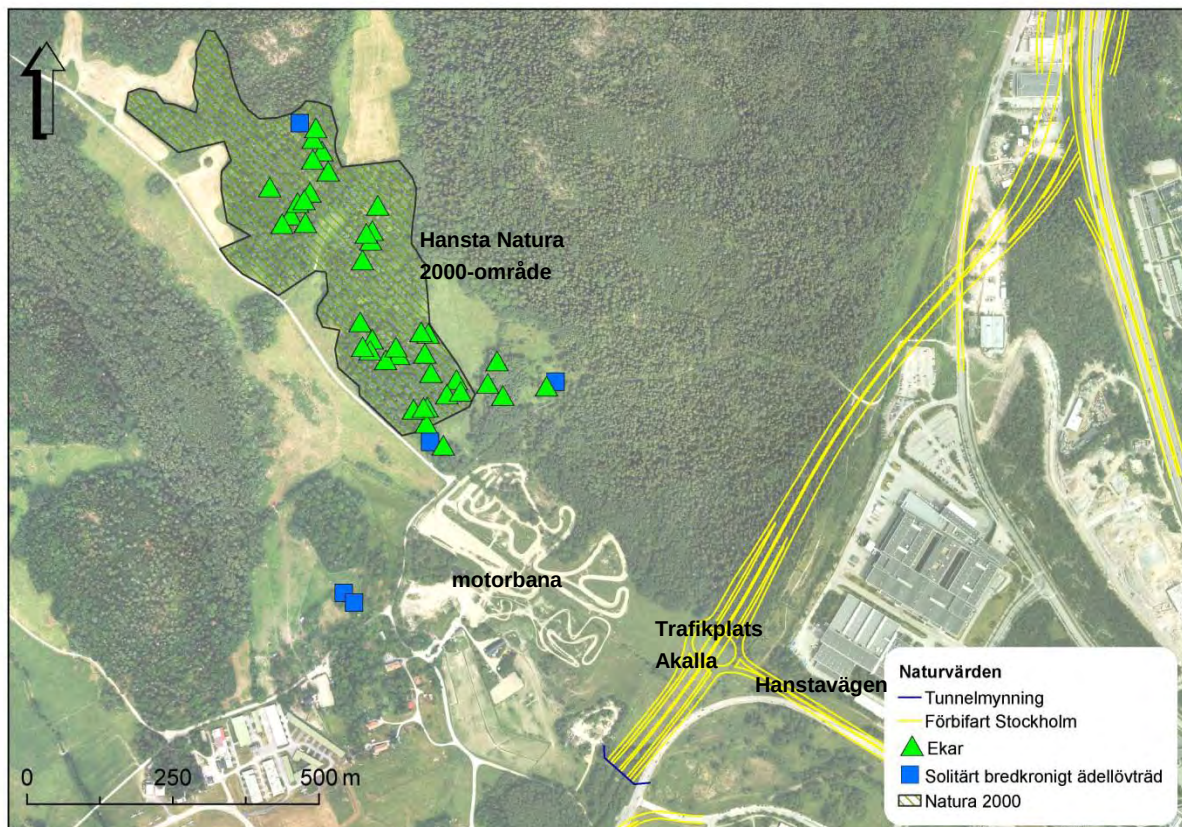
3.1 Naturvärden

Av länsstyrelsens bevarandeplan framgår att Hansta består av en ek- och hassellund med lång kontinuitet, där lövträd sannolikt har vuxit på platsen ända sedan bronsåldern. Under 1700- och 1800-talet var träd- och buskskiktet troligen betydligt mycket glesare, vilket de gamla grova "jätteekarna" vittnar om. Sannolikt användes området under denna tid för slåtter och bete. De öppna ekhagarna har därefter slutit sig med framförallt hassel och asp, vilket resulterat i en ganska tät lundmiljö. Vissa naturvårdande åtgärder har på senare tid utförts för att gynna de grova inträngda ekarna. I sydväst gränsar Natura 2000-området mot öppen jordbruksmark och en mindre väg och i nordost mot skog med ett par mindre öppna ytor insprängda.

Vid fastställandet av Natura 2000-området avgränsades ett område om 14,4 hektar, (röd gränsdragning i figur 3.1). När länsstyrelsen gjorde en översyn 2011-2012 togs en mer exakt gräns för naturtypen fram och habitatet av typen 9160 enligt EU-direktivens definition, näringsrik ek eller ek-avenbokskog till att omfatta en areal om 11,4 hektar (grön skrafferad yta i figur 3.1). Det är på grund av denna habitattyp som Hansta har blivit klassat som ett Natura 2000-område.

Vegetation

Den näringsrika ek eller ek-avenbokskogen täcker i stort sett hela Hansta Natura 2000-område med undantag för ett litet öppet uppodlat parti centralt i området. Gamla grova ekjättar växer (se figur 3.2) inträngda bland hasselbuketter, liksom en del björk och asp. Flera ekar är döda eller döende. Flertalet hasselbestånd har grova stammar och rikligt med död ved finns. På några ställen har f.d. åkermark vuxit igen på senare tid och dessa ytor representerar inte någon naturtyp inom Natur 2000-nätverket.

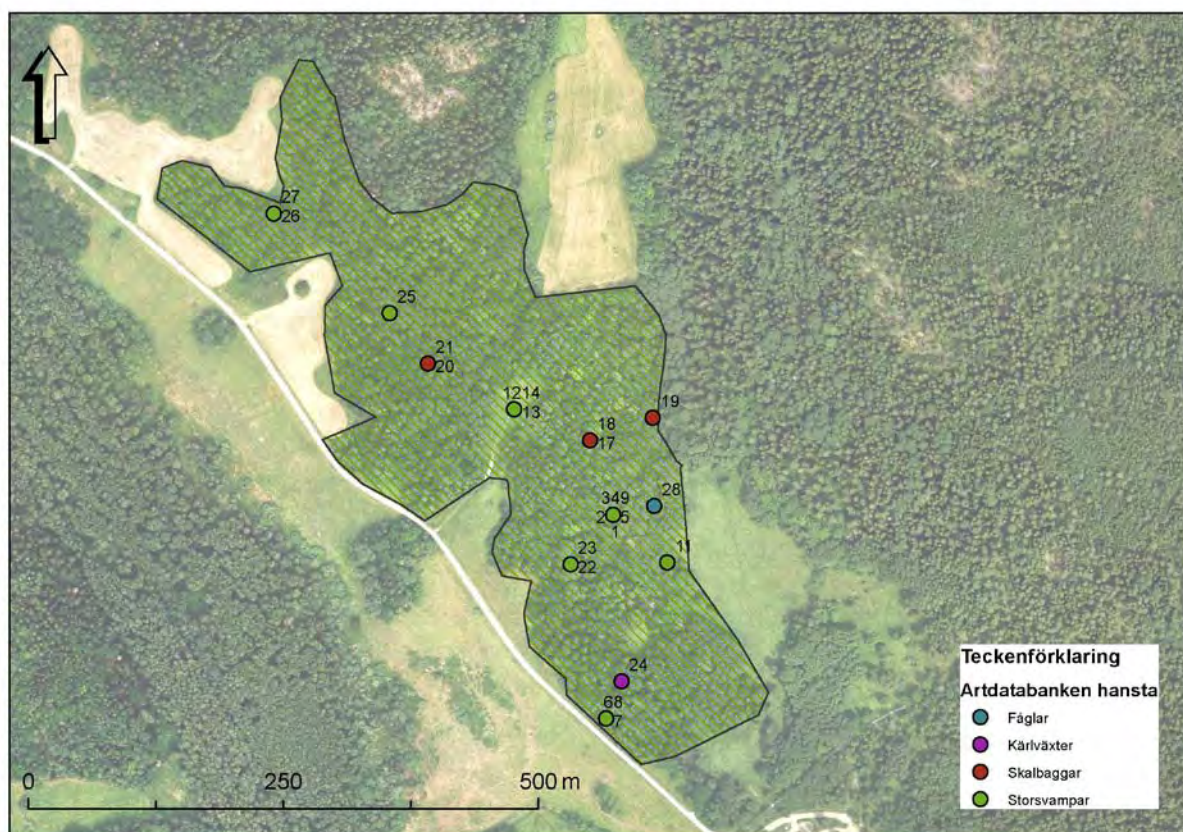


Figur 3.2 Hansta Natura 2000-område samt inventerade ekar och solitärt bredkroniga ädellövträd. (trädinventering från Stockholms stad)

Hanstas höga naturvärde är framförallt knutet till ekarna. Inga arter som är skyddade enligt art- och habitatsdirektivet eller fågeldirektivet finns rapporterade från området. I det glesa fältskiktet växer

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.6

vitsippa, blåsippa, skogsnäva, underviol, majsmörblomma, hässlebrodd, trolldruva, lundgröe, skogssallat, nejlikrot, bergsslok och ormbär. I gläntor tilltar kvävegynnade arter såsom nässlor och hundkåx. Terrängen är svagt böljande och på sina ställen blockrik. Lunden är en känd tryffellokal. För att gynna hjorttryffel måste lunden till största delen behålla den täta och skuggiga karaktären, vara naturskogsartad och ha en väl-dränerad men inte alltför torr sandig-moig jord. Tabell 3.1 redogör för de arter som finns observerade inom området. Figur 3.3 visar var inom området de har observerats.



Figur 3.3 Artdatabankens observationer i Hansta 2000-område. Siffror/idnummer förklaras dels i tabeller nedan och i löptexten. Nummer 24 och 26 är ask. Vid punkter (1,2,3,4,5,9) ligger flera observationer nära och därför syns inte idnumret för punkt 10,15 och 16. Nummer 17 *Euryusa sinuata* har inget svenskt namn, vilket inte heller nummer 19 *Ipidia bionata* har.

Tabell 3.1 Kommentarer angående arter förekommande i Artdatabankens observationsregister över Hansta Natura 2000-område. Bokstavskombinationer inom parantes anger kategori enligt Rödlistan. Observera att förekomster utanför Natura 2000 områdets gräns inte tas med i tabellen.

Hjorttryffel

Inom Natura 2000-området Hansta finns observationer av tre olika tryffelarter, varav samtliga är av familjen hjorttryfflar. Rapporterade arter är (0-5,9,10, 27)taggig (starkt hotad, EN), (11, 21(23))svart (sårbar, VU) och (6, 12,13, 25) slät hjorttryffel (starkt hotad, EN).

Hjorttryffel växer endast på ett fåtal platser i Sverige eftersom den är beroende av mycket exklusiva miljöer som skall ha kalkrik och sandhaltig mulljord med lång kontinuitet av hasselbestånd. Den svarta hjorttryffeln är bunden till ek- hasselblandskog, vilket är just den vegetationstyp som förekommer i Hansta Natura 2000-område. Hjorttryfflar är framför allt känsliga för konkurrens av

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.6

andra växter. Närvaron av rhizom från t ex liljekonvalj och vitsippa är negativt, vilket sannolikt beror på att konkurrensen om tillgängligt markvatten ökar. Fenomenet är extra tydligt på torrare jordar. I likhet med andra svampar hittar man sällan tryffel där högrörter och gräs växer frodigt. Däremot är bottenkikt av mossor positivt eftersom de inte tar upp fukt från marken, utan snarare verkar genom att skydda marken från uttorkning. Mest sannolikt att hitta tryfflar är invid hassel där markskiktet är glest, obefintligt eller bestående av mossor.

Ytterligare negativt för tryffel är närvaron av betesdjur som ofta söker skydd från sol eller regn inunder hasselbuskar. Det är framför allt kompaktering och omrörning i översta delarna av markskiktet som påverkar jordstrukturen negativt för tryfflar. Närvaron av vildsvin är inte heller positivt för tryfflarna, dels för att djuren äter tryfflarna, men kanske mest negativt är att jordstrukturen påverkas av böck och trampning.

Stinkande slemtryffel

(23)Stinkande slemtryffel (nära hotad, NT) växer i likhet med hjorttryffeln under markytan. Den växer dock mer ytligt, samt är inte lika bunden till just hassel. Den stinkande slemtryffeln kan även leva i symbios med ek och ytterligare ett par andra arter av ädla lövträd. Vad gäller känslighet för förändringar i markhydrologi finns ingen anledning att tro att den stinkande slemtryffeln skiljer sig från vad som beskrivs för hjorttryfflar ovan.

Blekticka

(15) Blekticka (NT) växer på kvarsittande döda eller försvagade grenar på levande, äldre exemplar av ek. Eftersom den är beroende av ljus, missgynnas den av hagmarker med gamla ekar växer igen med annan trädvegetation, som därmed minskar ljusinsläppet till ekarnas grenar. Eftersom blektickan växer på träd är de inte direkt beroende av förändringar i markhydrologin. Däremot minskar givetvis deras livsmiljöer om gamla ekar dör undan som ett resultat av förändrade miljöfaktorer.

Gropticka

(16)Gropticka (sårbar, VU) en vedlevande svamp som lever på gamla exemplar av gran och ibland på stubbar och lågor av gran. Eftersom groptickan lever på ved är den, i likhet med blekticka, inte direkt beroende av förändringar i markhydrologin.

Insekter

En rad insekter med högsta hotstatus (enligt 2000 års rödlista) finns i området. I Tabell 3.2 redovisas de insektsarter som hittats inom Natura 2000-området Hansta enligt dagens rödlista (2005). Ingen av observerade arter är skyddade enligt artdirektivet.

Tabell 3.2 Kommentarer angående arter förekommande i Artdatabankens observationsregister över Natura 2000-område Hansta. Bokstavskombinationer inom parantes anger kategori enligt Rödlistan. Observera att förekomster utanför Natura 2000 områdets gräns inte tas med i tabellen.

Eklevande skalbaggar

(18)Smalknäpparen, (20)kardinalfärgad rödbeck och (21)gulbent kamklobagge (alla nära hotad, NT) är skalbaggar som lever i partier av gamla ekar med murken ved, eller som redan tidigare angripits av andra vedlevande insekter. Dels är de beroende av tillgång på gamla träd, men de är även beroende av att trädstammarna får full solstrålning. Skalbaggarna är därmed känsliga för att bestånd med ek växer

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.6

igen med andra träd, varvid solinstrålningen och mikroklimatet i veden blir ogynnsamt. Stark skuggning av andra träd medför även att värdräden dör i förtid, samt att generationsskiftet i ett ekbestånd kan brytas av en ineffektiv föryngring.

Andra arter

I området noteras bl.a. kattuggla, nötkråka, skogsduva, och (28)mindre hackspett.

3.2 Förutsättningar för bibehållandet av gynnsam bevarandestatus

Idag bedöms bevarandestatusen som gynnsam med viss tvekan enligt länsstyrelsens bevarandeplan. För att den gynnsamma bevarandestatusen skall bibehållas bör enligt länsstyrelsens plan en försiktig friställning av gamla grova ekar göras, gran och asp bör hållas undan och en föryngring av ek i brynmiljöer bör gynnas.

De potentiella hot som i bevarandeplanen bedömts mest relevanta är:

- Kraftiga utglesningar av träd- och Busk skikt
- *Dikning och andra åtgärder som påverka hydrologin negativt.*
- Bete i tryffelmiljöer
- Dålig föryngring av ek
- Igenväxning med gran och asp
- Kraftig beskuggning av grov ek gör att dessa kan dö i förtid. Friställning av ek bör ske försiktigt och succesivt och i första hand i områden som inte är lämpliga tryffelmiljöer. I dagsläget växer framförallt hassel runt ekarna
- Borttaganda av död ved.
- *Kvävenedfall*
- Slitage från friluftsliv

4 Miljökonsekvenser

Förbifart Stockholm innebär inte något fysiskt intrång i Hansta Natura 2000-område och därmed sker inte någon förändring av arealen. Närmaste ingrepp i samband med byggandet av Förbifart Stockholm är trafikplats Akalla som ligger cirka 600 meter från områdets närmaste gräns.

För bedömning av Förbifart Stockholms eventuella påverkan på habitatets bevarandestatus har risk för skadlig grundvattenförändring på grund av Förbifart Stockholms tunnälläge och tråg liksom nedfall av kväve utretts och beskrivs i denna MKB.

Hansta Natura 2000-område berörs inte fysiskt av vägprojektet det vill säga inget markintrång görs och ingen förändring av arealen sker. I den hotbild som beskrivs i Länsstyrelsens bevarandeplan är frågor kring påverkan på hydrologin och kvävenedfall de parametrar som är relevanta att diskutera med avseende på Förbifart Stockholms sträckning i områdets närhet.

4.1 Grundvatten

Bedömningsgrunder

Baserat på bevarandeplanens beskrivning av eventuella hot som kan påverka habitatets bevarandestatus, har bedömningen gjorts mot att *dikning och andra åtgärder som påverka hydrologin negativt (se ovan)*. Detta har tolkats så att förändringar i förhållande till dagens grundvattennivåer inte är acceptabla.

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.6

Nuvarande förhållanden

Hansta Natura 2000-område ligger i den sydvästra sluttningen av Hanstaskogens höjdområde längs med Djupanbäckens och Stordikets dalgång. Hanstaskogens höjdparter har som mest marknivåer över +50 m ö h medan Natura 2000-området ligger mellan ca +30 m ö h ned till +20 m ö h. Markytan inom den delvis gräsbevuxna dalgången är belägen på ca +18 m ö h vid området för den planerade trafikplatsen och ned mot +15 m ö h i området nedanför Natura 2000-området. I höjdområdet finns synliga berghällar inom de brantaste eller inom de högst liggande delarna. I övrigt är jordlagren förhållandevis tunna och består av moränjord som är en blandad jordart med sand och grus samt finkornigare material som silt och lera. Ett par mindre områden med lerjord vid markytan finns där det förekommer lokala svackor, bland annat ett mindre inom Natura 2000-området och ett lite större i direkt anslutning till detta men högre upp i terrängen. Under dalgångens lerjordtäckte finns ett sand- eller gruslager vilket normalt har högre vattengenomsläpplighet än moränjord.

Nederbördsavrinningen från Hanstaskogen sker i princip mot alla väderstreck utifrån det centralt belägna området med de högsta marknivåerna. De lokala svackorna fungerar som lokala samlingspunkter för avrinningen och här finns dikessystem som leder delar av avrinningen vidare bort från området. Ett dikessystem finns vid Natura 2000-områdets östra sida och ett löper tvärs igenom områdets centrala del, se figur 4.1 där dikessystem och lokala vattendelare redovisas.

Inom själva Natura 2000-området finns, på grund av topografin, både områden med infiltration av regnvatten (s.k. inströmningsområden) och områden där grundvatten strömmar upp till markytan och vidare bort i diken etc. (s.k. utströmningsområden). Utifrån topografin bedöms grundvattennivån variera från att vara belägen i nivå med markytan till att vara belägen ett par meter (2 till 4 meter) under markytan. Styrande för grundvattennivån inom Natura 2000-området är alltså topografin, förekomst av synliga eller marknära bergtrösklar samt moränjordens måttliga vattengenomsläppliga förmåga. Tillflödet av grundvatten från högre liggande terräng samt bortledningen via de dikessystemen som finns och som också styr nivåerna.

Dagens grundvattennivåer, som också redovisas i figur 4.1 nedan, uppmäts vid läget för planerad trafikplats att variera mellan ca +15,5 m ö h till +17,5 m ö h över årtiderna och mellan olika år. I nivå med motorbanan finns två grundvattenrör på vardera sidan av dalgången med grundvattennivåer mellan +17 m ö h till +19,5 m ö h. Invid Natura 2000-området är grundvattennivån lägre och uppmäts i ett grundvattenrör till mellan +15,5 m ö h till +18 m ö h. Vid sjön Djupan och våtmarksområdet omkring bedöms grundvattennivån sammanfalla med markytan, dvs. ha nivå ca +14 m ö h till +15 m ö h.

Grundvattenmagasinet huvudsakliga utbredning i det vattengenomsläppliga sand- och gruslager som konstaterats under lerlagret i dalgången är markerad i figur 4.1. Magasinet går inte upp i Natura 2000-områdets högre liggande delar och av moränjordens begränsande vattengenomsläpplighet som håller uppe grundvattennivåerna. Här regleras grundvattennivån av bergtrösklar längs sluttningen. Det är detta som är orsaken till att grundvatten finns tillgängligt inom området och att dränering behövs för att avvattna marken.

Grundvattenförhållandena längs med Djupanbäcken och Stordikets dalgång har förändrats i samband med byggandet av Akalla bostads- och industriområde och inte minst av tillkomsten av Järva dagvattentunnel. Före byggnation och dagvattenbortledning avrann området vid planerad trafikplats västerut mot våtmarksområdet intill Djupansjön. Avledning till Järva dagvattentunnel orsakar en lokal lågpunkt i grundvattennivån intill Hanstavägens krök varför det inte strömmar något grundvatten västerut i dagsläget. Även idag ligger grundvattennivåerna dock marknära och området vid Hanstavägen är ett utströmningsområde för grundvattnet. Mellan området för trafikplats Akalla och motorbanan har man sprängt ut ett dikeslopp genom en mindre bergklack. Detta pekar mot att dalgången mellan trafikplatsen och motorbanan smalnar av och begränsar det vattenförande sand- och gruslagers bredd.

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.6

Sammantaget finns alltså, under nuvarande förhållanden, en lokal vattendelare i området för motorbanan för grundvattenströmningen i det undre vattenförande sand- och gruslagret. Inom området för trafikplats Akalla avleds grundvattnet till Järva dagvattentunnel, genom direkt utströmning till diken och genom visst läckage ned till bergtunneln via berggrunden. Det grundvatten som inte avleds via de lokala dikessystemen inom Natura 2000-området avrinner ned mot våtmarksområdet kring sjön Djupan.



Figur 4.1 Mark- och avrinningsförhållanden vid Natura 2000 området i Hansta samt vid Akalla trafikplats

Bedömd effekt av en grundvattendränering

I ansökan om tillstånd för vattenverksamhet redovisas följande underlag över vilken vattenverksamhet, det vill säga vilken yt- och grundvattenpåverkande verksamhet, som Förbifart Stockholm kommer ge upphov till vid trafikplats Akalla.

Tabell 4.1 Vattenverksamhet inom sträckan vid trafikplats Akalla

Anläggningsdel	Grundvattennivå	Påverkan byggskede	Påverkan driftskede
Betongtunnel inkl. påslag och tråg för Förbifart Stockholm samt broar över vägen	ca + 17 m ö h	Dräneringsnivå -3,5 m ö h till + 8,5 m ö h, Dämning av grundvattenmagasin	Grundvattendränering, delar med tätad bergbotten, Dämning av grundvattenmagasin
Stödmur	ca + 22 m ö h	+11,5 m ö h - +13,5 m ö h	Samma som byggskedet

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.6

Stordiket		Avdelning av ytvattendrag	Samma som byggskedet
-----------	--	---------------------------	----------------------

Av de i tabellen listade händelserna är det bara den första, gällande betongtunnel och tråg som skulle kunna innebära ett potentiell påverkan på Natura 2000-området. Omläggningen av Stordiket och byggandet av stödmur och efterföljande bergskärning påverkar inte grundvattenförhållandena längs med Djupanbäckens dalgång.

Den i tabellen angivna dräneringen under byggskedet sker i berg upp till ca nivån +6 m ö h där den övergår i en dränering av jordlagren. Grundvattensänkning i jordlagren kan därmed uppgå till ca 11 meter som mest intill schaktet för betongkonstruktionerna. En sådan avsänkning i ett vattengenomsläppligt jordlager (och tester visar att sand-, gruslagret är vattengenomsläppligt) ger upphov till ett påverkansområde som mycket väl kan nå fram till dalgången nedanför Natura 2000-området om inte åtgärder vidtas. Avståndet mellan trafikplatsen och den närmast liggande delen av området är ca 600 meter.

Som tidigare nämnts visar grundvattennivåmätningarna på en grundvattendelare vid motorbanan där det troligen finns en begränsning i sand-, gruslagrets vattenförande förmåga. Den bedöms dock inte med säkerhet kunna hindra en påverkan att nå ut förbi motorbanan. Som tidigare redovisats går inte grundvattenmagasinet i sand-, grusjordlagret upp i Natura 2000-områdets högre belägna delar. Det kan möjligen tangera områdets nedre gräns mot dalgången längs med vägen. Den påverkan på Natura 2000-området som skulle kunna uppkomma vid ett avsänkt grundvattenmagasin under lerjordlagret nere i dalgången är att strömningsgradienten i moränjorden närmast dalgången. Denna påverkan skulle dock inte kunna nå högre belägna delar av området där grundvattennivån upprätthålls av bergtrösklar.

Den ökade grundvattenavrinningen genom Natura 2000-området, som en större gradient ger upphov till, påverkar i sin tur avrinningen via de dikessystem som förekommer i området, genom att förhållandet mellan grundvatten- och dikesavrinning förändras något under perioder med stor grundvattenbildning. Påverkan på grundvattnets nivåvariationer över året skulle bli obefintliga eller mycket ringa inom utströmningsområdena och bedöms bli mycket måttliga inom övriga delar av området.

Sammanfattningsvis bedöms inte grundvattenförhållandena inom större delen av Natura 2000-området kunna påverkas vid en eventuell grundvattenpåverkan nere i dalgångens sand- och grusjordlager. En mindre påverkan i delen närmast dalgången kan dock inte helt uteslutas. Denna påverkan bedöms dock i så fall vara mycket begränsad och inte påverka områdets gynnsamma bevarandestatus. Observera att detta scenario gäller under byggskedet. Under driftskedet kommer inte en eventuell dämmande effekt av betongtunneln och tråget kunna ge upphov till en grundvattenpåverkan i dalgången nedanför Natura 2000-området. Detta då grundvattennivåerna vid Djupansjön och Natura 2000-området inte upprätthålls genom ett grundvattenflöde från området för trafikplats Akalla.

Kontroll och möjliga åtgärder

Förbifart Stockholm omfattas av miljöbalkens krav på tillståndsprövning av vattenverksamhet. Denna prövning kräver noggranna undersökningar av de geologiska och hydrologiska förhållandena. I området kring Hansta Natura 2000-område har grundvattenrör installerats och undersökningar av jordlagrens sammansättning, vattengenomsläpplighet och grundvattennivåer har utförts.

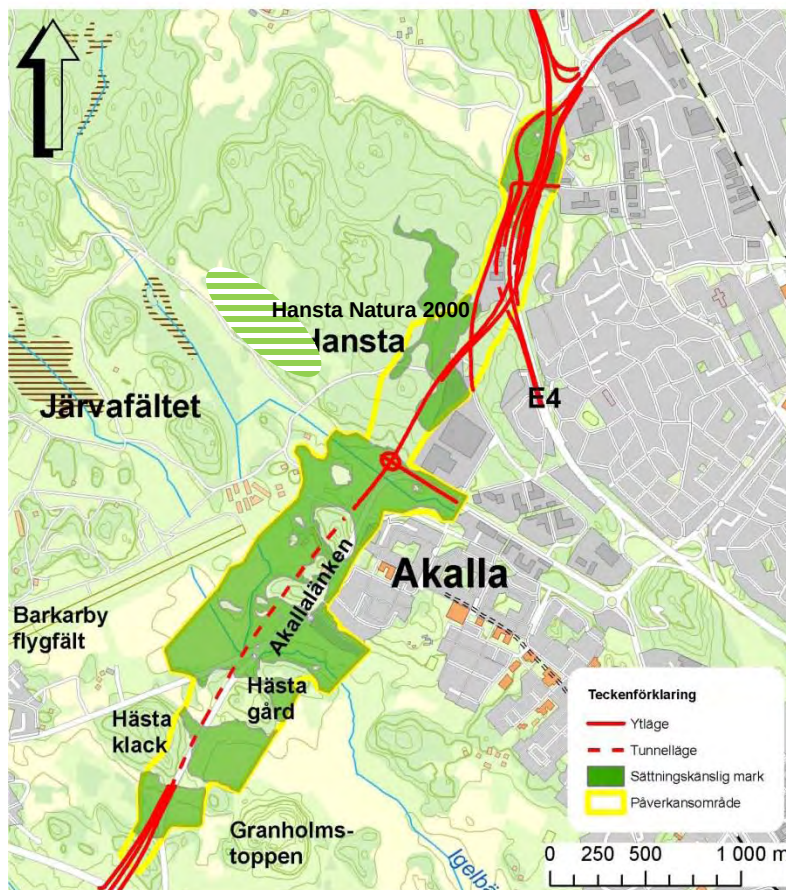
Grundvattennivån i det undre grundvattenmagasinet kontrolleras regelbundet. Mätningarna kommer att fortsätta under byggskedet och även några år efter att anläggningen färdigställts. På så sätt kan de konsekvensbedömningar som gjorts kontrolleras och påverkan förhindas genom skyddsåtgärder.

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.6

I prövningen av Hansta Natura 2000-område och i miljöprövningen av vattenverksamheten för tunnel och tråg kan villkor för kontroll och åtgärder ställas. I ansökan till mark- och miljödomstolen har Trafikverket redovisat ett antal försiktighetsåtgärder som begränsar påverkan på grundvattennivåerna i området. Trafikverket har som villkorsförslag föreslagit att grundvattennivån ska hållas opåverkad utanför ett redovisat villkorsområde, vilket innebär att påverkan från vattenverksamheten inte kommer kunna nå fram till dalgången nedanför Hansta Natura-2000-område.

Trafikverket yrkar på att under byggtiden få sänka av ned till schaktbotten innanför schakt och 10 meter utanför schaktet. Villkorsområdets gräns definieras som en gräns för 0,3 m avsänkning i jord. Alltså utanför gränsen får inte avsänkningen vara större än 0,3 m. Innanför gränsen får avsänkningen vara större men inte ge upphov till skada om inte det anges och regleras med berörd sakägare.

Kontrollmätningar av grundvattennivåerna kommer att göras i satta grundvattenrör nedströms Natura 2000-området. Befintliga grundvattenrör där mätning pågår redovisas i figur 4.1.



Figur 4.2 Påverkansområde med åtgärder enligt av Trafikverket till domstolen föreslagna villkor för grundvattenbortledning (illustration ur MKB till ansökan), bilden kompletterad med Natura 2000-området inlagt som symbol, för exakta gränser se figur 3.1.

4.2 Luftburet kvävenedfall

Frågan om luftföroreningar är främst kopplat till kvävenedfall, det vill säga om en ökning av luftburet kvävenedfall skulle kunna förändra artsammansättningen inom Hansta. De naturliga ekosystemens känslighet beror både på försurningskänslighet och på de gödslingseffekter som kvävet ger upphov till.

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.6

Gödslingseffekten kan gynna mer näringskrävande örter och gräs som i sin tur kan konkurrera ut andra arter. Områden med hög kvävebelastning kan få en förändrad flora. Alltför mycket kväve i jordarna minskar mykorrhiza-aktiviteten, vilket kan vara ett hot mot taggig hjorttryffel och andra tryfflar som bildar mykorrhiza med hassel. En expansion av näringskrävande örter och gräs ökar konkurrensen om markens kapital av vatten och näringsämnen, vilket missgynnar svamparna.

Stockholms luft- och bulleranalys, SLB-analys, har gjort beräkningarna av kvävenedfallet i Hansta.

Bedömningsgrunder

Naturvårdsverket

Kritiska belastningsgränser¹ för kväve har bedömt vara 5-6 kg/ha och år, som ett medelvärde för naturtyper i Stockholmsområdet. I arbetet med revideringen av miljömålet "Bara naturlig försurning" finns ett flertal projekt med syfte att förbättra kriterierna och beräkningarna för kritisk belastning. Någon ny generell kritisk belastningsgräns finns idag inte angiven.

Länsstyrelsen i Stockholm

Länsstyrelsens angav i *Miljövårdsprogram 2000 för Stockholms län* mått på belastningsgräns för nedfall av kväve över länets skogs- och jordbruksmarker. Denna gräns angav att mängden kvävenedfall ska understiga 4 kg/ha och år. Därmed kan också känsligare naturtyper långsiktigt undgå att skadas.

EU

Ett expertråd inom EU har gjort undersökningar i ekskogar i Syd- och Mellansverige. Dessa tyder på att en kritisk belastningsgräns för kväve ligger på cirka 10 kg/ha och år. Vegetationen förändras sedan gradvis för varje 5 kg kväve ytterligare per hektar och år.

Miljökvalitetsnorm för kväveoxid

I förordningen om miljö kvalitetsnormer för utomhusluft anges normvärden för kväveoxider (NO_x) där en norm omfattar skydd för ekosystem. Miljökvalitetsnorm (MKN) till skydd för ekosystem är ett årsmedelvärde på maximalt 30 µg/m³. Miljökvalitetsnorm till skydd för ekosystem gäller inte för Hansta området då det ligger betydligt närmre tätbebyggelse och trafikleder än de områden som normen gäller för.

Nuvarande förhållande

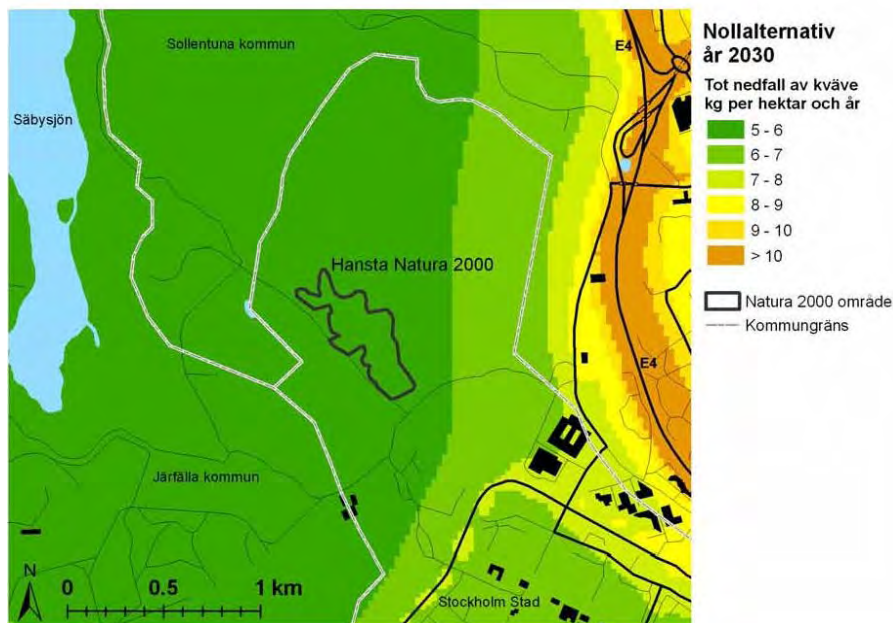
På Järvafältet öster om Säbysjön, cirka 2 km nordväst om Hansta Natura 2000-område, mäter Sollentuna kommun lufthalten av kvävedioxid. Utifrån uppmätt kvävedioxidhalt i luften, 5 µg/m³ år 2007, och uppmätt våtdeposition år 2002/2003 kan det totala nedfallet av kväve beräknas till 6,7 kg kväve per hektar och år. Våtdepositionen varierar mellan åren varför värdet är relativt osäkert, men det totala nedfallet av kväve för platsen bedöms ligga i intervallet 6-8 kg kväve per hektar och år i nuläget. Kvävenedfallet idag överskrider värdena för kritisk belastning enligt Naturvårdsverket, länsstyrelsens angivna belastningsgräns men inte EUs kritiska nivå, enligt ovanstående bedömningsgrunder.

Bedömd effekt av kvävenedfall

Vid nollalternativet är nedfallet störst vid E4:an på grund av bidraget från trafiken. Nedfallet avtar dock med avståndet från vägen. Trots ett ökat trafikflöde på E4:an jämfört med dagsläget beräknas kvävenedfallet att minska jämfört med nuläget. Orsaken är de minskade kväveutsläppen från vägtrafiken som förväntas på grund av hårdare avgaskrav. Vidare minskar bakgrundsneidfallet då kväveutsläppen i andra länder förväntas att minska. I Hansta Natura 2000-område beräknas det totala kvävenedfallet år 2030 vara 5-6 kg/ hektar och år.

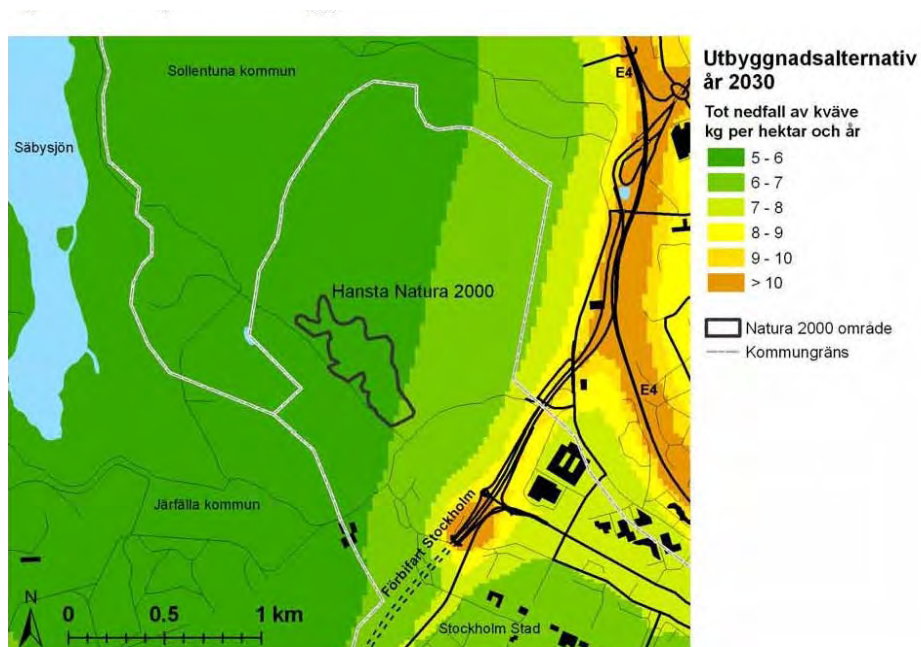
¹ Det kvävenedfall som långsiktigt ger förändringar i ett ekosystem.

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.6



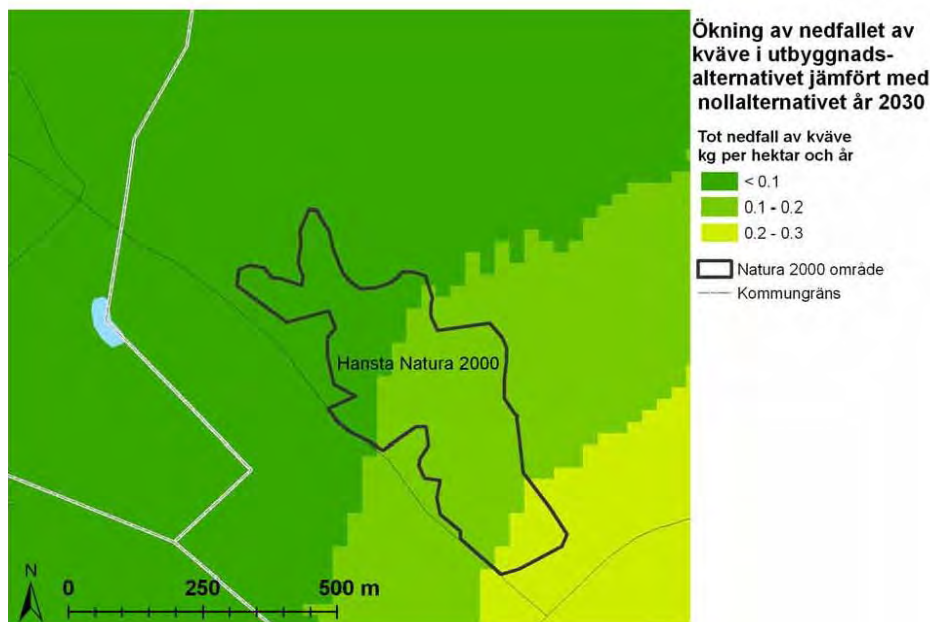
Figur 4.2 Beräknat nedfall av kväve i Hansta Natura 2000-område i nollalternativet (SLB-analys)

Både nollalternativet och utbyggnaden av Förbifart Stockholm medför ökade trafikflöden lokalt jämfört med dagens trafik. Trots detta beräknas kväveutsläppen minska på grund av den tekniska utvecklingen som innebär successivt lägre emissioner för nya fordon.



Figur 4.4. Beräknat nedfall av kväve i Hansta Natura 2000-område med utbyggd Förbifart Stockholm, utbyggnadsalternativet (SLB-analys)

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.6



Figur 4.5. Skillnad i kvävenedfall i utbyggnadsalternativet och nollalternativet (SLB-analys)

Med utbyggnadsalternativet beräknas nedfallet i Hansta Natura 2000-område till 5,7 - 6,0 kg kväve per hektar och år. Utbyggnadsalternativet har högst nedfall av kväve närmast vägen. Ökningen jämfört med nollalternativet är i medeltal 0,12 kg kväve per hektar och år som mest 0,25 kg kväve per hektar och år. Nedfallet ligger i nivå med Naturvårdsverkets angivna belastningsgräns, under av EU angivna kritiska belastningsnivå men över Länsstyrelsens.

Den flora som finns idag har utvecklats med befintliga kvävenedfall, vilket innebär att den bör gynnas av lägre kvävehalter. Kväve kan dock ackumuleras i marken över åren och på så sätt påverka arter som är känsliga för kvävegödslings t.ex. lavar och svampar. Projektet bedöms inte komma att påverka den befintliga floran negativt eftersom utbyggnadsförslaget medför så små skillnader i kvävehalter jämfört med nollalternativet. I jämförelse med nuläget blir kvävenedfallet mindre.

Sammanfattningsvis kan sägas att den möjliga påverkan på växtligheten i Hansta Natura 2000-område som har identifierats är att kväve med åren kan ackumuleras i marken till nivåer som kan påverka känsliga svampar negativt. Detta kan i så fall förväntas ske vare sig Förbifart Stockholm byggs eller inte. Skillnaden mellan utbyggnaden och nollalternativet bedöms vara försumbar.

Trafikverket bedömer att skillnaden i kvävenedfall mellan utbyggnadsalternativet och nollalternativet är så marginell att en utbyggnad inte kan påverka den gynnsamma bevarandestatusen för området mer än vad som sker i nollalternativet.

4.3 Risk för ytterligare störning av andra projekt

Hansta Natura 2000-område ligger inom ett naturreservat, som i sin tur till stora delar gränsar mot ytterligare reservat. Den motorkrossbana som idag ligger sydost om natura 2000-området ska avvecklas och återställningsarbeten för denna yta ska genomföras. Dessa återställningsarbeten bör kunna göras utan att påverka Natura 2000 området. Några ytterligare förändringar inom influensområdet för Hansta Natura 2000-område, utöver det som beskrivits ovan, är inte kända. Någon risk för kumulativa effekter bedöms således inte uppstå.

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.6

5 Föreslagna skyddsåtgärder i ansökan för vattenverksamhet

Även om inte någon märkbar påverkan för Natura 2000-området bedöms uppkomma behöver detta säkerställas. Detta behov sammanfaller med det behov av skyddsåtgärder som finns för att förhindra att skadliga marksättningar uppkommer vid de byggnader och anläggningar som finns i trafikplatsens närhet. Följande skyddsåtgärder kommer således att genomföras:

- Schaktning sker inom tätspont och med tätning mellan spontplankor och berg
- Infiltrationsbrunnar kommer att byggas på båda sidor om schaktet – möjliggör skyddsinfiltration
- Påverkansområdet och föreslaget villkorsområde dras i direkt anslutning till motorbanan vilket syftar till att säkerställa att alla nödvändiga åtgärder genomförs för att inte en grundvattenpåverkan ska nå fram till Natura 2000-området

6 Samlad bedömning

Den biologiska mångfalden i Hansta Natura 2000-område är framförallt knuten till ekmiljöer med ett olikåldrat trädskikt, förekomsten av skuggiga miljöer och mullrik jordmån.

Med de i ansökan om grundvattenbortledning föreslagna villkoren bedöms hydrologin i Natura 2000-området inte påverkas. Skillnaden i kvävenedfall mellan utbyggnadsalternativet och nollalternativet bedöms vara så marginell att den inte förändrar livsbetingelserna för habitat eller för de arter som ingår i området som skyddas enligt Natura 2000.

Trafikverkets samlade bedömning är att Förbifart Stockholm inte kommer att medföra några förändringar för Hansta Natura 2000-områdes livsmiljöer. Inga arter kommer att utsättas för störningar som påverkar artens bevarande. Därmed påverkas inte möjligheterna att bibehålla och utveckla den gynnsamma bevarandestatusen i det habitat som är avsett att skyddas av Natura 2000-nätverket.

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
MKB Hansta Natura 2000-område	TRV 2011/6214	0.6

Referenser

Hansta SE0110317. Bevarandeplan för Natura 2000-område. Länsstyrelsen i Stockholms län, 2007-02-05. (511-2006-047429)

Reviderad karta, Länsstyrelsen i Stockholms län, <http://www.lansstyrelsen.se/stockholm/Sv/djur-och-natur/skyddad-natur/natura-2000/bevarandeplaner-for-natura-2000-omraden/Pages/stockholms-kommun.aspx?keyword=hansta+natura+2000>

Åtgärdsprogram för taggig hjorttryffel 2007–2010, Naturvårdsverket, rapport 5721, 2007

[E4 Förbifart Stockholm, Komplettering Tillåtlighet, Fråga 5, PM, En beskrivning av Natura 2000-områden i eller i närheten av korridoren, Vägverket 2009-02-26.](#)

[Nedfall av kväve vid Hansta Natura 2000-område, beräkningar inom projektet Förbifart Stockholm. Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund, SLB-ANALYS, LVF 2008:30, december 2008.](#)

[Kommentarer angående arter förekommande i Artdatabankens observationsregister över Natura 2000-område Hansta. Anders Clarhäll \(ej publicerat\) Ekologigruppen AB 2012-12-03](#)

[Kritisk belastning för svavel och kväve, Ulla Bertals och Gun Lövblad, Naturvårdsverket Rapport 5174](#)

Miljövårdsprogram 2000 för Stockholms län

Redovisade ekar har framställts för projektet "Stockholms Unika Ekmiljöer" Analysresultat samt mer information finns i slutrapport "Stockholms unika ekmiljöer – Förekomst, bevarande och utveckling" skriven av Ekologigruppen AB, maj 2007.

Inkomna yttranden

Från: Elin.Forsberg@Naturvardsverket.se
Till: [Diariet Trafikverket](#)
Kopia: [Modén Maja, IVtsöd](#)
Ärende: TRV 2011/6214 Förbifart Stockholm - Miljökonsekvensbeskrivning till tillståndsansökan Hansta Natura 2000-område.
Datum: den 25 februari 2013 18:27:45

Naturvårdsverket har tagit del av samrådsunderlaget i rubricerat ärende, men avstår från möjligheten att lämna yttra sig i detta skede, eftersom det i första hand bör vara en fråga för länsstyrelsen. Beskrivningar och resonemang i samrådsunderlaget var inte så utförliga, tydliga och transparenta att man som initierad läsare kan göra en egen bedömning av om slutsatserna är korrekta. Det gäller framförallt effekter av en eventuell grundvattensänkning.

Vänliga hälsningar

ELIN FORSBERG

NATURVÅRDSVERKET
Sektionen för samhällsplanering
BESÖK: Valhallavägen 195, Stockholm
POST: 106 48 Stockholm
E-POST: elin.forsberg@naturvardsverket.se
TELEFON: 010-698 11 10
INTERNET: www.naturvardsverket.se
Tänk på miljön innan du skriver ut det här mejlet



SWEDISH NATIONAL HERITAGE BOARD
RIKSANTIKVARIEÄMBETET



Trafikverket
Att. Maja Modén
172 90 Sundbyberg

Yttrande

Datum 2013-02-26
Dnr 1.1.4-00509-2013

Ert 2013-02-06
Er TRV 2011/6214

Avdelning Samhällsavdelningen
Enhet Samhällsbyggnadsenheten

Ansökan om prövning enligt 7 kap 28a § Miljöbalken för Natura 2000 området Hansta, Stockholms stad

Riksantikvarieämbetet har inga synpunkter att lämna i rubricerat ärende.

Enligt uppdrag

Håkan Slotte

Riksantikvarieämbetet

Storgatan 41
Box 5405
114 84 Stockholm
Tel 08-5191 8000
E-post riksant@raa.se
Hemsida www.raa.se
Org.nr 202100-1090
Plusgiro 599 94-4
Bankgiro 5052-3620



Trafikverket
172 90 Sundbyberg



Dnr Kst 2013/92

Samråd tillhörande Förbifart Stockholms ansökan om prövning enligt 7 kap 28a § Miljöbalken för Natura 2000 området Hansta, Stockholms stad

Kommunstyrelsen har tidigare yttrat sig över detaljplanerna för Förbifart Stockholm. Som förvaltare av angränsande naturområden vill Järfälla kommun framföra följande frågor och synpunkter i rubricerat prövningsärende:

Hur påverkas bullersituationen i Natura 2000-området med avseende på habitatets uppsatta mål för en gynnsam bevarandestatus? Ökat buller har en påverkan på friluftsliv men torde även kunna ha en indirekt påverkan på djur-/fågelliv såsom nötskrika och nötkråka, vilket i sin tur kan påverka tex föryngringen av ek- och hasselbeståndet.

Järfälla kommun önskar att miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med en bedömning av hur vägbyggnationen påverkar eller inte påverkar befintliga biologiska spridningsvägar och spridningskorridorer till och från Natura2000-området.

Mikael Åklint
Planeringsdirektör



Till
Trafikverket

Stockholms stad har beretts tillfälle att avge yttrande över remiss från Trafikverket av Samråd tillhörande förbifart Stockholms ansökan om prövning enligt 7 kap 28a § Miljöbalken för - Natura - 2000 området Hansta, Stockholms stad.

Borgarrådet Ankersjö (C) hade redovisat ärendet i promemoria 2013:51.

Beslut

Kommunstyrelsen beslutade följande.

1. Som svar på remissen "Samråd tillhörande Förbifart Stockholms ansökan om prövning enligt 7 kap 28a Miljöbalken för - Natura - 2000 området Hansta, Stockholms stad" hänvisas till vad som anförs i promemorian.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Protokollsutdrag utvisande ärendets behandling bifogas.

Stockholm den 20 mars 2013
På kommunstyrelsens vägnar

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Sten Nordin'.

Sten Nordin

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Ulrika Gunnarsson'.

Ulrika Gunnarsson



Kommunstyrelsen

Utdrag ur protokoll nr 6 fört vid kommunstyrelsens sammanträde onsdagen den 20 mars 2013 kl 15.30.

Justerat den 20 mars 2013

Anslaget den 21 mars 2013

Sten Nordin
Ann-Katrin Åslund
Karin Wanngård

§ 28

Samråd tillhörande Förbifart Stockholms ansökan om prövning enligt 7 kap 28a § Miljöbalken för Natura – 2000 - området Hansta, Stockholms stad

Remiss från Trafikverket
Dnr 314-263/2013
Skrivelse 36

Kommunstyrelsen behandlade en remiss från Trafikverket av Samråd tillhörande Förbifart Stockholms ansökan om prövning enligt 7 kap 28a § Miljöbalken för Natura 2000 området Hansta, Stockholms stad.

Borgarrådet Ankersjö (C) hade redovisat ärendet i **promemoria 2013:51**.

Yrkanden

Bifall yrkades till borgarrådsberedningens förslag.

Åsa Jernberg (MP) yrkade bifall till Miljöpartiets reservation i borgarrådsberedningen som redovisas i promemoria 2013:51.

Vid propositioner på dessa yrkanden beslutade kommunstyrelsen utan omröstning bifalla borgarrådsberedningens förslag.

Beslut

Kommunstyrelsen beslutade följande.

1. Som svar på remissen "Samråd tillhörande Förbifart Stockholms ansökan om prövning enligt 7 kap 28a § Miljöbalken för Natura - 2000 - området Hansta, Stockholms stad" hänvisas till vad som anförs i promemorian.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Reservation

Åsa Jernberg och Stefan Nilsson (båda MP) hänvisade till Åsa Jernbergs yrkande.

Det antecknades till protokollet att borgarrådet Nordin (M) ej deltog i handläggningen av ärendet p g a jäv.

Vid protokollet

Ulrika Gunnarsson



PM 2013:51 RVI (Dnr 314-263/2013)

Samråd tillhörande Förbifart Stockholms ansökan om prövning enligt 7 kap 28a § Miljöbalken för Natura 2000-området Hansta, Stockholms stad

Remiss från Trafikverket

Remisstid den 20 mars 2013

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen "Samråd tillhörande Förbifart Stockholms ansökan om prövning enligt 7 kap 28a § Miljöbalken för Natura 2000-området Hansta, Stockholms stad" hänvisas till vad som anförs i promemorian.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Per Ankersjö anför följande.

Ärendet

Trafikverket har år 2011 lämnat in ansökan till mark- och miljödomstolen om tillstånd för bortledning av grundvatten, det vill säga, vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken, till följd av Förbifart Stockholm.

Trafikverket har dock beslutat att även yrka på prövning enligt 7 kap 28 § miljöbalken för Natura 2000-området Hansta. I och med detta samråd ges Stockholms stad med fler möjlighet att ge synpunkter på den miljökonsekvensbeskrivning som har tagits fram för denna prövning. Samrådet behandlar endast de naturmiljöaspekter inom Natura 2000-området som eventuellt kan påverkas av byggandet och driften av Förbifart Stockholm om inga skadeförebyggande åtgärder utförs.

Området berörs inte fysiskt av vägprojektet, det vill säga inget markintrång görs och ingen förändring av arealen sker.

Trafikverkets samlade bedömning är att utbyggnaden av Förbifart Stockholm inte kommer att medföra några förändringar för Hansta Natura 2000-områdes livsmiljöer.

Beredning

Ärendet har på grund av ytterst kort remisstid remitterats till stadsledningskontoret, miljöförvaltningen och stadsbyggnadskontoret för kontorsyttranden.

Stadsledningskontoret anser att de riskbedömningar som Trafikverket gjort är rimliga och har inget att invända mot detta. Det kommer däremot att vara viktigt med en tydlig uppföljning och övervakning av den faktiska påverkan när byggnationen av Förbifart Stockholm pågår samt även när trafikleden tagits i drift.

Miljöförvaltningen delar Trafikverkets bedömningar men önskar ett antal förtydliganden i vissa avseenden. Förvaltningen anser vidare att det är viktigt att Trafikver-

ket följer upp den faktiska påverkan som kan uppstå så att eventuella skyddsåtgärder kan sättas in.

Stadsbyggnadskontoret instämmer i stadsledningskontorets och miljöförvaltningens yttrande.

Mina synpunkter

Förbifart Stockholm är ett angeläget infrastrukturprojekt för staden. Samtidigt är det viktigt att projektet genomförs med största möjliga miljöhänsyn, både under själva byggfasen och när förbifarten slutligen tas i bruk.

Jag välkomnar därför föreliggande prövning enligt Miljöbalken för Natura 2000-området Hansta och instämmer i stadsledningskontorets och miljöförvaltningens synpunkter.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen "Samråd tillhörande Förbifart Stockholms ansökan om prövning enligt 7 kap 28a § Miljöbalken för Natura 2000-området Hansta, Stockholms stad" hänvisas till vad som anförs i promemorian.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Stockholm den 14 mars 2013

PER ANKERSJÖ

Bilaga

Samråd tillhörande Förbifart Stockholms ansökan om prövning enligt 7 kap 28a § Miljöbalken för Natura 2000-området Hansta, Stockholms stad

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta

1. Att avbryta all planering av Förbifart Stockholm
2. Som svar på remissen "Samråd tillhörande Förbifart Stockholms ansökan om prövning enligt 7 kap 28a § Miljöbalken för Natura 2000 området Hansta, Stockholms stad" framföra att det inte helt kan säkerställas att påverkan på området kan undvikas och att miljöbedömningen inte kan godkännas.
3. Att vidare framföra följande:
4. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Hansta Natura 2000-område finns upptagen på listan över de Natura 2000-områden som regeringen föreslagit med stöd av EU:s habitatdirektiv. Naturvärdena anses därmed även vara av riksintresse. Natura 2000-nätverket syftar till att bevara den biologiska mångfalden inom EU. Målet är att skydda och att bibehålla en gynnsam bevarandestatus för de arter som är listade i art- och habitatdirektiven. En gynnsam bevarandestatus är ett centralt begrepp och innebär att arter och naturtyper skall kunna finnas kvar långsiktigt.

Enligt 7 kap 28a § och 28b § Miljöbalken får tillstånd lämnas endast om verksamheten eller åtgärden ensam eller tillsammans med andra pågående eller planerade verksamheter eller åtgärder inte:

- kan skada den livsmiljö eller de livsmiljöer i området som avses skyddas eller
- medför att den art eller de arter som avses att skyddas utsätts för en störning som på ett betydande sätt kan försvåra bevarandet i området av arten eller arterna.

Enligt 29 § kan tillstånd enbart lämnas om det saknas alternativ, verksamheten eller åtgärden måste genomföras av tvingande orsaker som har ett väsentligt allmänintresse och de åtgärder vidtas som behövs för att kompensera för förlorade miljövärden så att syftet med att skydda det berörda området ändå kan uppnås.

Det saknas inte alternativ för att betydligt bättre tillgodose framkomlighet och de transportpolitiska målen, det finns ingenting i åtgärden som är av tvingande orsaker och därmed saknas grund för att lämna tillstånd enligt 7 kap 28 a, b § Miljöbalken.

Baserat på bevarandeplanens beskrivning av eventuella hot som kan påverka habitatets bevarandestatus, har bedömningen gjorts mot att *dikning och andra åtgärder som påverka hydrologin negativt*. Detta har tolkats så att förändringar i förhållande till dagens grundvattennivåer inte är acceptabla.

Den i tabellen angivna dräneringen under byggskedet sker i berg upp till ca nivån +6 m ö h där den övergår i en dränering av jordlagren. Grundvattensänkningen i jordlagren kan därmed uppgå till ca 11 meter som mest intill schaktet för betongkonstruktionerna. En sådan avsänkning i ett vattengenomsläppligt jordlager (*och tester visar att sand-, gruslagret är vattengenomsläppligt*) ger upphov till ett påverkansområde som mycket väl kan nå fram till dalgången nedanför Natura 2000-området om inte åtgärder vidtas. En mindre påverkan i delen närmast dalgången kan dock inte helt uteslutas. Tolkningen baserat på bevarandeplanens beskrivningar anger att förändringar i förhållande till dagens grundvattennivåer inte är acceptabla.

Frågan om luftföroreningar är främst kopplat till luftburet kvävenedfall, det vill säga om en ökning av luftburet kvävenedfall skulle kunna förändra artsammansättningen inom Hansta. De naturliga ekosystemens känslighet beror både på försurningskänslighet och på de gödslingseffekter som kvävet ger upphov till.

Områden med hög kvävebelastning kan få en förändrad flora. Alltför mycket kväve i jordarna minskar mykorrhiza-aktiviteten, vilket kan vara ett hot mot taggig hjorttryffel (*starkt hotad*) och andra tryfflar som bildar mykorrhiza med hassel. En expansion av näringskrävande örter och gräs ökar konkurrensen om markens kapital av vatten och näringsämnen, vilket missgynnar svamparna.

Både nollalternativet och utbyggnaden av Förbifart Stockholm medför ökade trafikflöden lokalt jämfört med dagens trafik. Trots detta beräknas kväveutsläppen minska på grund av den tekniska utvecklingen som innebär successivt lägre emissioner för nya fordon. Inget alternativ finns som säkerställer att värdena understiger Länsstyrelsens nivåer på 4 kg/ha.

Med utbyggnadsalternativet beräknas nedfallet i Hansta Natura 2000-område till 5,7 - 6,0 kg kväve per hektar och år. Utbyggnadsalternativet har högst nedfall av kväve närmast vägen. Ökningen jämfört med nollalternativet är i medeltal 0,12 kg kväve per hektar och år som mest 0,25 kg kväve per hektar och år. Nedfallet tangerar nivån med Naturvårdsverkets angivna belastningsgräns, men klart över Länsstyrelsens nivå. Därmed skulle även känsligare naturtyper långsiktigt undgå att skadas.

Eftersom att både nollalternativet och utbyggnadsalternativet överstiger Länsstyrelsen nivå för mängden kvävenedfall som ska understiga 4 kg/ha och år samt att en mindre påverkan i delen närmast dalgången dock inte helt kan uteslutas på grund av hydrologin ska planeringen och miljöbedömningen verka för ett alternativ där miljömålen kan uppnås.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av Åsa Jernberg och Stefan Nilsson (båda MP) med hänvisning till reservationen av (MP) i borgarrådsberedningen.

Det antecknades till protokollet att ordföranden Sten Nordin (M) inte deltog i handläggning och beslut på grund av jäv.

ÄRENDET

Trafikverket har år 2011 lämnat in ansökan till mark- och miljödomstolen om tillstånd för bortledning av grundvatten, det vill säga, vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken, till följd av Förbifart Stockholm.

Trafikverket har dock beslutat att även yrka på prövning enligt 7 kap 28 § miljöbalken för Natura 2000-området Hansta. I och med detta samråd ges Stockholms stad med fler möjlighet att ge synpunkter på den miljökonsekvensbeskrivning som har tagits fram för denna prövning. Samrådet behandlar endast de naturmiljöaspekter inom Natura 2000-området som eventuellt kan påverkas av byggandet och driften av Förbifart Stockholm om inga skadeförebyggande åtgärder utförs.

Hansta Natura 2000-område är utpekad i enlighet med EU:s habitatdirektiv och därmed anses naturvärdena vara av riksintresse. Området ligger i närheten av planerad sträckning av Förbifart Stockholm, vilket föranleder en prövning enligt miljöbalken. Denna Natura 2000 prövning kräver att samråd om projektets påverkan på Natura 2000-området görs.

Bevarandevärdena i Natura 2000-området är framförallt knutna till ek- och hasselbestånden och det olikåldrande trädskiktet, samt förekomsten av skuggrika miljöer och mullrik jordmån. Natura 2000-området berörs inte fysiskt av vägprojektet, det vill säga inget markintrång görs och ingen förändring av arealen sker. I den hotbild som beskrivs i länsstyrelsens bevarandeplan är frågor kring påverkan på hydrologin och kvävenedfall de parametrar som är relevanta att diskutera med avseende på Förbifart Stockholms sträckning i området.

Trafikverkets samlade bedömning är att utbyggnaden av Förbifart Stockholm inte kommer att medföra några förändringar för Natura 2000-områdets livsmiljöer. Vare sig området som helhet eller arter kommer att utsättas för störningar som påverkar möjligheterna att bibehålla eller utveckla den gynnsamma bevarandestatusen i det habitat som är avsett att skyddas av Natura 2000-nätverket.

BEREDNING

Ärendet har på grund av ytterst kort remisstid remitterats till stadsledningskontoret, miljöförvaltningen och stadsbyggnadskontoret för kontorsyttranden.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 28 februari 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser att de riskbedömningar som Trafikverket gjort är rimliga både när det gäller kvävenedfallet samt förändringar i hydrologin (grundvattensänkning) och har inget att invända mot detta. Enligt kontoret kommer det däremot vara viktigt med en tydlig uppföljning och övervakning av den faktiska påverkan när byggnationen av Förbifart Stockholm pågår, samt även när trafikleden tagits i drift. Kontoret förutsätter att Trafikverket tar huvudansvaret i den processen även framöver.

Som svar på remissen hänvisas till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Miljöförvaltningen

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 5 mars 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är ansvarig tillsynsmyndighet för Hansta naturreservat och avser att bevaka reservatets bevarandevärden och lämpliga villkor i den tillståndsprövning för vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken som pågår i mål M 3346- 11 i mark- och miljödomstolen.

I den uppgiften ingår även att granska underlag och bedömningar som rör den aktuella del av naturreservatet med ädellövskog som är Natura 2000-område. Det är dock Länsstyrelsen i Stockholms län som har tillsynsansvaret för Natura 2000.

Miljöförvaltningen har följande synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen:

- Miljöförvaltningen delar Trafikverkets bedömning att avgränsa miljökonsekvensbeskrivningen utifrån hotbilden i länsstyrelsens bevarandeplan till frågor kring hydrologin och kvävenedfall.
- Trafikverkets slutsatser om en marginell påverkan från kvävenedfall på Natura 2000-områdets livsmiljöer utgår från bedömningen att kväveutsläppen kommer att minska på grund av teknikutvecklingen, trots ökade trafikflöden, fram till 2030. Miljöförvaltningen anser att det är bra att Trafikverket lyfter denna bedömning som en osäkerhet under rubriken " 1.6 Avgränsning och osäkerhet".
- Trafikverket bedömer att det inte går att utesluta en påverkan på hydrologin i en begränsad del av Natura 2000-området under byggskedet. Miljöförvaltningen delar den uppfattningen utifrån Trafikverkets beskrivningar av områdets berg-, jordart- och grundvattenförhållanden.
- Trafikverket skriver att ovanstående scenario enbart gäller under byggskedet, däremot inte under driftskedet. Miljöförvaltningen önskar att Trafikverket tydligare motiverar denna bedömning.
- Trafikverket hänvisar i samrådet till sitt villkorsförslag i målet M 3346-1 som säger att grundvattennivån ska hållas oförändrad utanför ett redovisat villkorsområde. Miljöförvaltningen kan inte utläsa om detta villkor skulle gälla under såväl bygg- som driftsfasen. Miljöförvaltningen kan inte heller utläsa hur Trafikverket avser att uppnå detta villkor.
- Trafikverket kommer att kontrollera grundvattennivåerna i området under byggskedet och under de första åren som Förbifarten är i drift. Miljöförvaltningen anser att det är viktigt att Trafikverket följer upp den faktiska påverkan som kan uppstå så att eventuella skyddsåtgärder kan sättas in.

Stadsbyggnadskontoret

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 5 mars 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadskontoret instämmer i miljöförvaltningens och stadsledningskontorets yttrande.

Till
Trafikverket
172 90 Sundbyberg
trafikverket@trafikverket.se

Samråd angående Natura 2000-området Hansta, TRV 2011/6214.

Yttrande från ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen

Detta yttrande insändes endast per mail

ARG kan inte finna att projektet Förbifart Stockholm uppfyller Miljöbalkens krav, se MKB, sid 8-9, Bedömningsgrunder Miljöbalken, avseende ett Natura 2000-område, i detta fall Hansta. Projektet kan uppenbarligen leda till skada genom grundvattenpåverkan och/eller kvävenedfall.

Det saknas dessutom inte alternativ till Förbifart Stockholm. Vägen kan dras på annat sätt, visat exempelvis genom Diagonal Ulvsunda. ARG förordar dock kollektivtrafikutbyggnad som visats vara ett avsevärt miljövänligare alternativ, exempelvis i Vägverkets redovisning av Kombinationsalternativet. Regeringens tillåtighetsbeslut avseende Förbifart Stockholm kan rimligen inte diskvalificera alla andra alternativ.

Beträffande utformningen av Förbifart Stockholm kan också sägas att dragning i öppet tråg nära Natura 2000-området ytterligare ökar belastningen avseende kvävenedfall i Hansta. Det finns flera andra skäl, bland annat den lokala boendemiljön, som gör detta öppna tråg olämpligt.

Trafikverket hävdar att projektets grundvattenpåverkan inte kommer att skada Natura 2000-områdets vegetation. ARG har inte möjlighet att bedöma detta men konstaterar att området enligt MKB har skyddsvärda arter och vegetation som är mycket känslig för ändrade vattenförhållanden. En viss tveksamhet om reservatets hydrogeologiska karaktär känner tydligen Trafikverket eftersom verket just nu slutför hydrologiska undersökningar och provpumpningar i Hansta naturreservat, i anslutning till den planerade trafikplatsen Akalla.

Beträffande kvävenedfall hänvisar Trafikverket till en utredning från 2008: "*Nedfall av kväve vid Hansta Natura 2000-område, beräkningar inom projektet Förbifart Stockholm. Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund, SLB -ANALYS, LVF 2008:30, december 2008*".

Utredningen visar att Förbifart Stockholm ökar kvävenedfallet i Natura 2000-området måttligt jämfört med Trafikverkets nollalternativ, i medeltal 0,12 kg per hektar och år och som högst 0,25 kg per hektar och år. Man räknar med att kvävenedfallet skall bli 5,7-6,0 kg per hektar och år 2030 vilket är i överkant av vad Naturvårdsverket anser vara den kritiska belastningsgränsen, 5-6 kg per hektar och år. Vi finner detta illa nog.

Dessutom anser vi att utredningen nu är inaktuell och att betydligt högre nedfall kan befaras. Utredningen är 4-5 år gammal och under den tiden har mycket ny kunskap vunnits. Vad vi erfarit har förhoppningarna om en "renare" bilpark 2020-2040 dämpats rejält under dessa år. Regeringen talade och skrev i samband med tillåtighetsbeslutet om en fossiloberoende bilpark år 2030.

Denna önskedröm har enligt forskare och även Trafikverkets egna experter ingen förankring i verkligheten, se exempelvis Trafikverkets publikationer "*Trafikslagsövergripande planeringsunderlag för Begränsad klimatpåverkan*" Publikation: 2010:095 och "*Samlat planeringsunderlag för Energieffektivisering och Begränsad klimatpåverkan*" Publikationsnummer: 2012:152. Av allt att döma kommer såväl elbilar som biobränsle drivna

fordon spela en fortsatt blygsam roll under de närmaste decennierna och utvecklingen är mycket osäker. Detta gäller än mer om biltrafiken tillåts växa i den utsträckning som projektet Förbifart Stockholm förutsätter. Enligt arbetsplanen förutspås 69% trafikökning i Stockholmsregionen till 2035. Sedan 2008 har i synnerhet antalet dieslbilar ökat kraftigt vilket leder till ökade partikel- och kväveutsläpp.

Av allt att döma kommer diesel ha stor inverkan på utsläpp från såväl privatbilar som tung trafik under decennier framöver.

ARG anser således att en ny utredning krävs avseende kvävenedfall i Hansta. Den bör inte bara jämföra med Trafikverkets nollalternativ utan även med ett kollektivtrafikbaserat alternativ i vilket biltrafiken förväntas minska med 25% till 2030. Detta i enlighet med de krav som ställs på storstadsregioner för att Sveriges klimatmål skall kunna nås. Vi finner det anmärkningsvärt och omdömeslöst att Trafikverket envisas med att jämföra Förbifart Stockholm med ett nollalternativ som 2030-2035 skulle innebära att regionen har mer än dubbelt så höga koldioxidutsläpp (och även utsläpp av andra avgaser och partiklar) från vägtrafiken jämfört med det som krävs för att klimatmålen skall nås. Att sedan försvara byggnationen av Förbifart Stockholm med att den "bara" försämrar läget något jämfört med nollalternativet är barockt.

ARG finner det uppenbart att Hansta Natura-2000-område kommer att utsättas för en betydligt större belastning om Förbifart Stockholm byggs. Området kommer då påverkas från två stora motorleder. Såväl ökad privatbilism som tung trafik, som i stor utsträckning förväntas gå på Förbifart Stockholm, kommer närmare området. Dessutom förväntas trafikapparaten vid Häggvik utsättas för betydande ökning av trafiken jämfört med idag. Sollentuna kommun har redan uttryckt stor oro över rådande och framtida avgas- och partikelhalter i och kring Häggviks trafikapparat. Av Kapacitetsutredningen framgick att tillfartsvägar till Förbifart Stockholm kommer att få svåra köproblem:

"13.4.1 Vagnätets trängsel sprider sig sannolikt utåt

År 2025 är Förbifart Stockholm utbyggd, vilket gör att trafiken sannolikt kommer att öka vid infarterna vid Förbifarten och Yttre tvärleden. Det kommer då sannolikt att bli ökad köbildning på delar av E4, E4/E20 och E18, exempelvis norr om Södertälje och söder om Arlanda. Trängsel kommer också att uppstå på delar av Södertörnsleden och Norrortsleden samt på Rotebroleden, som samtliga är vägar där kapacitetsefterfrågan ökar när Förbifarten är utbyggd."

En viktig aspekt som Trafikverket inte tryckt på och som bör utredas vidare är inverkan av buller. Djur- och fågellivet skulle säkerligen påverkas mycket negativt vid bygge och även vid färdig väg. Inte minst gäller detta vid fåglarnas häckningsperioder.

Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen anser sammanfattningsvis att Förbifart Stockholm utgör ett allvarligt hot mot natur-, kultur- och boendemiljöer längs hela sin sträckning och att Natura 2000-området Hansta är ett exempel på detta. Dessutom påverkar projektet mycket negativt regionens och Sveriges möjligheter att uppnå klimatmål och minska utsläpp av för natur, djur och människor skadliga avgaser och partiklar.

Den utredning från 2008 avseende kvävenedfall i Natura 2000-området Hansta som Trafikverket hänvisar till visar på negativ påverkan av Förbifart Stockholm men underskattar ändå sannolikt kraftigt problematiken. Utredningen är nu 4-5 år gammal och bör uppdateras med dagens mindre positiva syn på hur fordonsflottans utsläpp kommer att kunna minskas framöver. Denna utredning bör således göras om och därigenom samrådet i sin helhet.

Hässelby 11 mars 2013

Stig Sjöstedt, ordförande,
Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen, Mobilnummer: 070 - 97 670 46
mailadress: stig.r.sjostedt@telia.com

Korrespondens:

Postadress: Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen
c/o Anne Lundequist, Abiskovägen 14, 162 68 Vällingby
mailadress: grimstaskogen@yahoo.se



Bilaga 23 b

TRV 2011/6214

trafikverket@trafikverket.se

**Samråd angående Natura 2000-området Hansta, Stockholms stad,
för projekt Förbifart Stockholm**

HSB Brf Porkala nr 249 i Stockholm avger följande synpunkter:

Påverkan på de boende i vår förening kommer att bli stor när förbifarten byggs. Det gäller både bestående föroreningar i luften, bestående störningar i ljudmiljön och diverse problem med byggverksamheten under byggandet.

Vi anser att den tunnel som i dag avslutas i höjd med Finlandsgatan, ska förlängas mot nuvarande DNEX-tryckeriet och avfarten vid Akalla flyttas till i höjd med Esbogatan/Norra Kolonnvägen, så att påverkan på Hansta och Natura 2000 blir mindre, men också så att de boende i vår förening och närområdet inte drabbas så hårt av den försämrade miljön.

Vi tar inte partipolitisk ställning, men vi håller med Miljöpartiet i Järva som menar att Trafikverkets undersökningar avseende grundvattensänkning i öppna grundvattenmagasin är bristfälliga och det är därför svårt att se hur Hansta och Natura 2000-området påverkas vid ett bygge av Förbifarten. De påpekar också att sådant som att i detta område finns öppna grundvattenmagasin som ligger på lerjordar och att Natura 2000-området i sig har en annan beskaffenhet men ändå är omgärdad av dessa förhållanden.

Som utvecklingen varit fram till i dag, är det inte troligt att det sker en utfasning av biologiska drivmedel inom överskådlig framtid, annat än för en mindre del av de fordon som kommer att passera vårt område i Förbifart Stockholm, detta innebär bland annat att antalet miljögifter kommer att öka i vår närmiljö. Det kommer naturligtvis också att innebära att Hansta och Natura 2000 kommer att påverkas vid ett bygge av Förbifarten.

Styrelsen för HSB Brf Porkala nr 249 i Stockholm

Lars-Åke H. Hedberg, ordförande

Stockholm 2013-03-10

Till Trafikverket

Yttrande TRV 2011/6214

Det är av yttersta vikt att ni har ett fullständigt beslutsunderlag. Järva Motorklubb har informerat Miljöförvaltningen i Stockholm om att aktuellt ärende som föreligger för eventuellt beslut i miljönämnden torde lyftas ut från dagordningen med hänvisning till bilagda inlägga.

Järva Motorklubb har i ytterligare ett ärende givits möjlighet att överklaga beslut i Länsstyrelsen som aldrig delgivits oss.

Den 17 april 2008 beslutade Stockholm Stad att göra vissa ändringar i föreskrifterna för Hansta Naturreservat vilket bl a innebar att motocrossverksamhet skulle få tillstånd att vara kvar till 2022. Detta beslut överklagades av Naturvårdsverket till Länsstyrelsen som avslog Naturvårdsverkets överklagan avseende tiden så att denna ändrades till utgången av 2015 med det tillägget att staden bl a skulle anvisa annat lämpligt område för verksamheten. Detta har aldrig gjorts. **I samband med beslutet begicks även ett smärre processuellt fel som innebär att Järva Motorklubb som sakägare aldrig delgavs beslutet. Järva Motorklubb har därför av Länsstyrelsen givits möjlighet att överklaga Länsstyrelsens beslut. Detta torde i sin tur innebära att beslutet från den 17 april 2008 ännu inte vunnit laga kraft. Järva Motorklubb upprättar för närvarande överklagandet till Miljööverdomstolen.**

Järva Motorklubb som en av Sveriges äldsta klubbar inom sin verksamhetsutövning och som funnits på Barkarby Motorstadion sedan 1963 då vi erhöll platsen av militären. Under denna tid har banan och klubben varit till stor glädje för många utövare från spädbarnsålder till högt upp i pensionsåldern. Klubben har fostrat världsmästare och en stor mängd ungdomar av båda könen och är välkänd i motocrossvärlden. Tiotusentals utövare betraktar nu hur Stockholms Stad och dess politiska företrädare kommer att hantera frågan och klubben.

Vad gäller nu föreliggande förslag till hur området skall utformas uppfattar vi att förslaget inte tycks ta hänsyn till den biologiska mångfalden i området. Så tillvida ställer vi oss mycket frågande till hur man tänkt sig att den biologiska mångfalden skall bevaras och öka när vår verksamhet som av ledande forskare beskrivs och jämförs "småskaligt jordbruk" och därmed en förutsättning för att den biologiska mångfalden skall kunna bevaras. Vår närvaro har också varit till fromma för den stora Vattensalamandern som tills helt nyligen varit utdöd på andra ställen men genom insatser kunnat

eventuellt återplanteras i Judarnområdet. Hos oss krävs bara vår närvaro!

Vi har erbjudit oss att hjälpa Stockholms Stad med viss skötsel och tillsyn av entréområdet. Tyvärr verkar man ointresserad.

Vi har också svårt att tro att någon kommer att promenera i området så nära "Förbifart Stockholm". Vi tror att det finns en annan agenda för området.

Staden har även investerat i en spolplatta och oljeavskiljare för hundratusentals kronor som man uppenbarligen nu är beredd att skrota innan den ens har tagits i bruk. Det är ansvarsfull ekonomisk hantering av skattemedel eller hur!

Vi tycker att det rimliga vore att föra en diskussion med trafikverket om att genomföra de insatser i området som en gång beslutades av Exploateringsnämnden och som tog fasta på att banan faktiskt skulle kunna vara en resurs för området och en garanti för övriga nordvästra Storstockholm mot olovlig åkning i reservatet och på parkvägarna.

Järva Motorklubb är en klubb för hela familjen både ung som gammal. I år 2013 fyller klubben 50 år.

Det skulle vara en bra present från Staden och Trafikverket om man beslutade att banan även fortsättningsvis skulle kunna få vara till glädje både för besökare till Hansta men även utövare av sporten på den enda banan som finns i Stockholm och där även läget är unikt i världen.

Klubben ser därför en lösning för att inte ytterligare ta upp tid och kraft för tjänstemän, politiker på alla nivåer, att gränsen för reservatet ändras och dras vid Häradsvägen och därmed lägger banområdet utanför reservatet och i och med det verkar för att banområdet är kvar.

De insatser som kan behöva utföras från Trafikverkets sida i enlighet med Exploateringskontorets förslag från 2008 från Trafikverket är mer rimliga, mindre kostnadskrävande och till fromma för alla inblandade. I övrigt har vi inga invändningar mot "Förbifart Stockholm".

Med vänliga hälsningar

Lars Wallsten Henry Romlin
för Järva Motorklubb i Stockholms

Bilagor:

2013-03-11

TRV 2011/6214

trafikverket@trafikverket.se

Samråd ang. Natura 2000-området Hansta, Stockholms stad, för projekt Förbifart Stockholm

Miljöpartiet Järva vill avge följande synpunkter:

1. Bästa för Hansta, Natura 2000 är om Förbifarten inte byggs
2. Om förbifarten ska byggas så ska den ligga i tunnel och avfarten vid Akalla flyttas så att den inte påverkar Hansta, natura 2000

Vi menar att Trafikverkets undersökningar avseende grundvattensänkning i öppna grundvattenmagasin är bristfälliga och det är därför svårt att se hur Hansta och Natura 2000-området påverkas vid ett bygge av Förbifarten. Just i detta område är det öppna grundvattenmagasin och den ligger på lerjordar. Även om Natura 2000-området i sig har en annan beskaffenhet så är den omgärdad av dessa förhållanden.

Trafikverkets beräkningar av kvävenedfallet i området finns det mycket att ifrågasätta. Verket har, anser vi, gjort alldeles för optimistiska beräkningar, dels avseende trafikmängden i sig men även hur man tror utvecklingen av nya fordon kommer att ske. Att större delen av fordonsflottan skulle gå med el är tyvärr allt för otroligt.

Vi anser att Trafikverket måste göra om sina beräkningar avseende hur Hansta, Natura 2000 kommer att påverkas vid ett eventuellt bygge av Förbifarten.

Miljöpartiet i Järva

Via

Gertrud Brorsson

Imatragatan 318

164 78 KISTA

Tel 0702481153

Mail: gertrud.brorsson@gmail.com



Trafikverket
172 90 Sundbyberg

2013-03-11

TRV 2011/6214

Yttrande över samråd tillhörande Förbifart Stockholms ansökan om prövning enligt 7 kap 28a § Miljöbalken för Natura 2000-området Hansta, Stockholms stad

Stockholms Naturskyddsförening och Naturskyddsföreningen i Stockholms län (föreningarna) framför i denna skrivelse sina synpunkter på ovanstående prövning.

Miljöbalkens regler om Natura 2000-områden syftar till att garantera områdena en ”bibehållen gynnsam bevarandestatus” och tillstånd krävs för att bedriva verksamheter eller vidta åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka miljön i området, med undantag för åtgärder för skötsel och förvaltning.

Tillstånd får lämnas endast om verksamheten eller åtgärden ensam eller tillsammans med andra pågående eller planerade verksamheter eller åtgärder inte:

- *kan skada den livsmiljö eller de livsmiljöer i området som avses skyddas eller*
- *medför att den art eller de arter som avses att skyddas utsätts för en störning som på ett betydande sätt kan försvåra bevarandet i området av arten eller arterna.*

Tillstånd lämnas om det saknas alternativ, verksamheten eller åtgärden måste genomföras av tvingande orsaker som har ett väsentligt allmänintresse och de åtgärder vidtas som behövs för att kompensera för förlorade miljövärden så att syftet med att skydda det berörda området ändå kan uppnås.

I den av länsstyrelsen i Stockholm upprättade bevarandeplanen för Hansta Natura 2000-område anges ett antal hot mot områdets gynnsamma bevarandestatus. Av dessa hot är det två som är aktuella i denna prövning:

- *dikning och andra åtgärder som påverkar hydrologin negativt*
- *kvävenedfall att påverka*

Enligt miljökonsekvensbeskrivningen kommer inte grundvattenbortledningen, med de föreslagna villkoren i ansökan, att ge någon negativ påverkan på hydrologin i Natura 2000-området. Detta förefaller vara en korrekt bedömning.

Miljökonsekvensbeskrivningen bedömer inte heller att kvävenedfallet innebär några förändringar i vegetationen eller livsbetingelserna för enskilda arter. Detta p.g.a. att kvävenedfallet ökar i endast marginell omfattning. Ökningen av kvävenedfallet är kanske inte påtagligt stor men det är ändå en ökning jämfört med nollalternativet. I miljökonsekvensbeskrivningen sägs att *”att den möjliga påverkan på växtligheten i Hansta Natura 2000-område som har identifierats är att kväve med åren kan ackumuleras i marken till nivåer som kan påverka känsliga svampar negativt. Detta kan i så fall förväntas ske vare sig Förbifart Stockholm byggs eller inte. Skillnaden mellan utbyggnaden och nollalternativet bedöms vara försumbar”*. Vidare sägs att *”en utbyggnad inte kan påverka den gynnsamma bevarandestatusen för området mer än vad som sker i nollalternativet”*. Eftersom mykorizzasvampar är mycket känsliga för kvävenedfall så innebär Förbifart Stockholm att de långsiktiga förutsättningarna för dessa svampar försämras jämfört med nollalternativet. Här bör försiktighetsprincipen råda. Kvävenedfallet är redan idag över den av länsstyrelsen i Stockholm angivna nivån på 4 kg/ha och år och strax över Naturvårdsverkets bedömning av kritisk belastningsgräns för ett medelvärde av naturtyper i Stockholmsområdet. I MKB:n finns också uppgifter om att ett expertråd inom EU har gjort undersökningar i ekskogar i syd- och mellansverige och kommit fram till att kritisk belastningsgräns för kväve ligger på 10 kg/ha och år. Vi har inte kunnat finna någon referens till denna utredning.

En sak vi vill påpeka är att de prognoser om renare bilpark är just prognoser. Det faktiska utfallet kan bli något helt annat. Föreningarna undrar vilka antaganden som ligger till grund för de påståenden om stora utsläppsminskningar som nämns i MKB:n.

Påverkan av kvävenedfall under byggtiden är inte redovisad. Som MKB:n för Natura 2000-området Edeby ekhage visar ger sprängningar och utsläpp från arbetsfordon upphov till ökat kvävenedfall. Omfattande sprängningsarbeten lär förekomma även här och liksom mängder med transporter till och från byggarbetsplatsen. Vi finner det märkligt att inte detta tas upp i MKB:n.

Avlutningsvis vill vi säga att Förbifart Stockholm inte bör byggas med tanke på den omfattande miljöpåverkan, globalt såväl som regionalt och lokalt, som oundvikligen blir följden av om projektet fullföljs. Förbifart Stockholm innebär en prioritering av massbilism istället för kollektivtrafik. Alternativ till Förbifart Stockholm finns som innebär ett bättre uppfyllande av miljömålen och som också ger en bättre trafiksituation än om Förbifarten byggs.

Beatrice Sundberg

Ordförande Stockholms Naturskyddsförening

Ronny Fors

Naturskyddsföreningen Stockholms län

Från: [Borgblad Marie. JPi](#)
Till: [Modén Maja. IVtsöd](#)
Ärende: VB: Samråd Hansta Dnr TRV 2011/6214
Datum: den 13 mars 2013 08:47:44

Från: Diariet Trafikverket
Skickat: den 12 mars 2013 07:33
Till: Diariet Stockholm
Ämne: VB: Samråd Hansta Dnr TRV 2011/6214

Från: Birger Eneroth [mailto:birgereneroth@yahoo.com]
Skickat: den 12 mars 2013 03:47
Till: Diariet Trafikverket
Ämne: Samråd Hansta Dnr TRV 2011/6214

2013-03-11

Till Trafikverket@trafikverket.se

Dnr TRV 2011/6214
Samråd angående Natura 2000-området Hansta, Stockholms stad, för projekt E4 Förbifart Stockholm

Jag anser att det föreslagna projektet är till nackdel för stadsmiljön, för aktuella biotoper med biologisk mångfald och för vistelse- och rekreationsvärden på platsen. Jag har svårt att acceptera sådana försämringar på den aktuella platsen eftersom jag anser att Förbifart Stockholm är skadlig, dyr och onödig. Man bör göra en avvägning mellan nyttan av en verksamhet och skadan av den. Och jag anser att förbifarten inte ger någon nytta. En slags proportionalitetsprincip kan man tillämpa. En cost-benefitanalys.

Avbryt planeringen av Förbifart Stockholm.

Satsa på modern stadsplanering - inte en föråldrad 40 år gammal planeringsmodell.
Det handlar om klimatproblem, allas rätt och möjlighet att resa, utbyggnad av kapacitet för kollektivresor, nolltolerans för trafikolyckor och farliga luftföroreningar. Det handlar om långsiktigt samhällsansvar.

Citybanan - den nya pendeltågslinjen i Stockholm - tas i trafik om några år och får då en kapacitet som vida överstiger förbifartens. Mätt som antal resande. Och den får hållplatser på platser där många människor bor eller arbetar. Förbifarten - en 20 km lång motorväg - planeras för att passera långt ifrån de platserna och är därmed inte lämpad för kollektivtrafik. Citybanan knyter ihop norra och södra Stockholm bättre än Förbifarten kan göra. Citybanan är tillgänglig för människor utan bil och körkort. Stadens "affärsidé" är ju närhet, möten, samarbete mellan människor - inte mellan bilar. Mer frihet, tillgänglighet och framtid för alla. Alla ska ha möjlighet att resa i ett socialt hållbart samhälle.

Fler direktbussar på Essingeleden mellan norra och södra

länsdelar ger tillgänglighet för många och gör också att det blir mer plats för distributionsbilar och de kanske åtta procent av fordonen som faktiskt ska åka förbi Stockholm - inte till Stockholm.

Det är bättre att subventionera elcyklar och bra cykelvägar i stället för elbilar och motorvägar. Fler och fler väljer att cykla av hälso- och miljöskäl.

Nya signalsystem på T-banan medger mycket tätare turer och därmed högre kapacitet. Svenskt näringsliv förlorar på varje sekund som en kollektivtrafikresenär tvingas vänta.

Partiklar i förbifartstunneln beräknas döda 20-30 personer per år.

Informationsteknik och närliggande service minskar behovet av resor.

Fler ska kunna välja att åka kollektivt i stället för bil. Taxorna på SL bör sänkas i stället för att höjas. Tillgängligheten för dem som inte kan eller vill köra bil förbättras - en mer socialt hållbar stad. Möjligheter och förhoppningar till alla.

Allas rätt till arbete blir lättare att förverkliga med en bra kollektivtrafik, som alla har möjlighet att använda. Då minskas utanförskapet och fler kan delta i samhällsarbetet, för arbete, fritid - för möten och samarbete mellan människor. Nya trafiksystem bör vara tillgängliga för alla. Öppenhet, demokratiskt deltagande i samhällslivet, gemenskap och mer samarbete i samhället bör underlättas. Demokratin bör fördjupas. Och hållbarheten - ekologiskt, socialt och ekonomiskt. För alla - även för dem som inte kan eller vill köra bil.

Citybanan, nya spårvagnar, fler gång- och cykelvägar kommer. Och många fler snabba vägar för elcyklar och elmopeder bör byggas. Valfärd för alla - inte bara för dem som accepterar att bidra till miljöförstörelsen genom att köra bil. Valfärd för alla - inte felfärd. Det är främst på kollektivtrafiksidan långa väntetider finns. Inte på bilistsidan, vilket en del bilister tycks tro. Kapaciteten och tillgängligheten på kollektivtrafiksidan bör byggas ut. Människan och hennes behov i centrum - inte bilen.

Anpassa inte planeringen efter s.k. trafikprognoser. Bygg i stället det önskvärda samhället - inte ett dåligt samhälle - även om prognoser ibland pekar åt ett dåligt håll. Man glömmer ibland den framkomlighet och det värde, som följer om kollektivtrafikanterna skulle få kortare väntetider och snabbare resor. Arbetsresorna för bilister lär idag ta 20 minuter i medeltal och för kollektivresenärer i Stockholm 40 minuter. Det är de senare som får vänta längst, ofta utomhus i regn och kyla. Att satsa mer på kollektivtrafiken - är bra för klimatet, för jämlikheten, tillgängligheten, effektiviteten och för en bra ekonomisk tillväxt!

Staden är en plats för människors möten, dialoger och samarbete. Specialisering på olika yrken och på kommunal och kommersiell service underlättas om staden byggs tätare. Vi får kortare resor. Människans behov i centrum - inte bilen.

Åker man spårburen elektrisk trafik spar man över 90 % av

koldioxidutsläppen jämfört med bilåkning och man spar mycket mark och annan miljö. En stor del av kvarvarande bilar och bussar kan drivas av biogas. Bygg bort en del av biltrafiken. Bygg bort eller bygg över en del asfalterad mark - ett bra sätt att förtäta staden.

Nya synsätt för stadsplanering slår igenom. För den nya Norra Djurgårdsstaden i Stockholm planerar och prioriterar man för bättre miljöanpassning. I första hand korta avstånd, färre barriärer av vägar osv i landskapet. I andra hand gång, cykel. I tredje hand kollektivtrafik. I fjärde hand bil. Då får man också erfarenheter av ny stadsplanering, som ger exportmöjligheter.

Mänskliga och sociala behov som tillgänglighet, hälsa, ren luft mm tenderar att betyda alltmer i stadsplaneringen - inte ytkrävande biltrafik. Godstrafik samordnas via modern informationsteknik så att antalet lastbilar kanske kan halveras medan varje lastbil istället får mer last. Gods som ska förbi Stockholm bör gå på järnväg.

Förbifarten gör staden glesare och ökar bilberoendet och bilmissbruket. Åker man spårburen elektrisk trafik spar man över 90 % av koldioxidutsläppen jämfört med bilåkning - och man spar mycket mark och annan miljö. En tätare stad ger kortare resor.

Förbifarten är för dyr.

Om man räknar med att förbifarten, 20 km lång, kostar 28 000 miljoner att bygga och att kanske 100 000 bilar eller bilister kommer att åka på den på ett dygn så blir investeringen 300 000 kr per bil. Det är mycket pengar per bil. Vilken privatbilist tycker att det är värt det - med egna pengar? Med andras kan det vara lättare. Hur mycket investerar man för hen som inte förstör klimatet och miljön - gående, cyklist, eller kollektivtrafikanter? Skattepengar bör hellre användas till annat än till slöseri. T.ex till utbyggnad av kollektivtrafik, bostäder och vindkraft.

Fler och fler vill arbeta under resan. Det spar tid och vardagsspusslet underlättas. Då vill man åka kollektivt. När framkomlighetsavgifterna eller trängselavgifterna infördes i Stockholm tyckte 20 % av bilisterna i rusningstrafik att det var värt mindre än 20 kr att få åka bil just då och där. De avstod från att åka. Trängselproblemet löstes utan mer asfalt, mycket billigare. Tidsvinsten för de kvarvarande bilisterna är värd ett par miljarder per år. Trängselpengarna borde förstås gå till kollektivtrafiken - till stöd för dem som avstår från att orsaka bilköer. Och för dem som inte kan eller vill köra bil. Tillgänglighet för alla. Det är klimatsmart, miljösmart och det är ekonomiskt och socialt smart. På platser där bilköerna växer bör trängselavgifterna höjas.

Inför trängselavgifter eller framkomlighetsavgifter även på Essingeleden. Avgifter på just de platser och tider på dygnet då trängsel finns. Ökad framkomlighet är för vissa värd mer än vad avgiften är och andra kan i stället välja att åka T-bana eller buss. Avgifta biltrafiken - mera bilavgifter! Trängselavgiftspengarna bör gå till kollektivtrafiken för att göra den mer attraktiv.

Med förbifarten och liknade sänder den nu levande generationen notan, springnotan, till kommande generationer.

Vi parasiterar på kommande generationer. Det är inte bra.
Förbifarten är oetisk.

Många människors kunskap om miljö och etik växer - man vill helt enkelt inte lämna onödigt många springnotor till kommande generationer, man vill inte heller "kolonisera" eller profitera på människor på andra sidan jordklotet. Solidaritet med alla de generationer som ska leva i framtiden. Den nuvarande generationen bör besinna sig. Klimat och resursutplundring. Alltfler vill uppföra sig väl och hålla tillbaka bilmissbruket. Det handlar om klimat och mycket mer och om sårbarhet och oljekonflikter i världen.

Slutsatser avslutning.

Planeringen bör inriktas på att kraftigt minska biltrafik och koldioxidutsläpp, att förbättra stadsmiljön, tänka mer på barnens och framtidens perspektiv och på möjligheterna att resa även för dem som inte kan eller vill köra bil. Detta blir mer rättvist och mer långsiktigt. Staden bör fungera för alla.

Förbifart Stockholm bör behandlas som en samhällsbyggnadsfråga - inte bara som en vägfråga eller trafikfråga. Det handlar om fred, frihet och framtid för alla. Även för kommande generationer. För trygghet, långsiktighet och solidaritet.

Stockholm kan bli en framtidssymbol - en stad som vill bli en ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbar stad - som kan locka turister, utveckla och sälja miljöteknik i hela världen bl a spårbilssystem. Med ett livskraftigt, framtidsinriktat näringsliv.

Vad kostar klimatförsämring och förstörd miljö? Katastrofer skall förebyggas - icke förorsakas. Bruka utan att förbruka.

Allt detta gör att arbetet med förbifart Stockholm bör avbrytas. Förbifarten är farlig, dyr och onödig. Kasta inte skattepengar på ett destruktivt projekt. Tänk om, gör om och gör bättre.

Jag vill att Trafikverket mer målmedvetet verkar för att utveckla verksamhet som syftar till social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet.

Birger Eneroth, Lidingö. Den 11 mars 2013.
birgereneroth@yahoo.com Tel.08-766 4406 och 073 573 1379

Från: [Diariet Trafikverket](#)
Till: [Diariet Stockholm](#)
Ärende: VB: TRV 2011/6214. Samråd ang. Natura 2000-området Hansta, Stockholms stad, för projekt Förbifart Stockholm
Datum: den 11 mars 2013 07:26:40

-----Ursprungligt meddelande-----

Från: Stephan Gullberg [<mailto:stephan.gullberg@comhem.se>]

Skickat: den 10 mars 2013 20:22

Till: Diariet Trafikverket

Ämne: TRV 2011/6214. Samråd ang. Natura 2000-området Hansta, Stockholms stad, för projekt Förbifart Stockholm

Samråd ang. Natura 2000-området Hansta, Stockholms stad, för projekt Förbifart Stockholm

Fastighetsägare Stephan Gullberg avger följande synpunkter:

1. Bästa för Hansta, Natura 2000 är om Förbifarten inte byggs.
2. Om förbifarten ska byggas så ska den ligga i tunnel och avfarten vid Akalla flyttas så att den inte på verkar Hansta, natura 2000

Trafikverkets undersökningar avseende grundvattensänkning i öppna grundvattenmagasin är bristfälliga och det är därför svårt att se hur Hansta och Natura 2000-området påverkas vid ett bygge av Förbifarten. Just i detta område är det öppna grundvattenmagasin och den ligger på lerjordar. Även om Natura 2000-området i sig har en annan beskaffenhet så är den omgärdad av dessa förhållanden.

Trafikverkets beräkningar av kvävenedfallet i området finns det mycket att ifrågasätta. Verket har, anser vi, gjort alldeles för optimistiska beräkningar, dels avseende trafikmängden i sig men även hur man tror utvecklingen av nya fordon kommer att ske. Att större delen av fordonsflottan skulle gå med el är tyvärr allt för otroligt.

Vi anser att Trafikverket måste göra om sina beräkningar avseende hur Hansta, Natura 2000 kommer att påverkas vid ett eventuellt bygge av Förbifarten.

Vi barnfamiljer som bor här vill även i fortsättningen kunna njuta av Hansta.

Med vänlig hälsning

Stephan Gullberg
Hjulsta Backar 12F
163 65 Spånga
0737040954
stephan.gullberg@comhem.se

Dokumenttyp: Brev
Dokumentdatum: 2013-03-11
Ärendenummer: TRV 2011/6214

Projektnummer: 8448590
Ert datum: [Motpartens datum]
Ert ärendenummer: [Motpartens
ärendelD]



TRAFIKVERKET

Trafikverket

Förfrågan angående beslut om betydande miljöpåverkan avseende Natura 2000 prövning

Väg E4 Förbifart Stockholm och natura 2000-området Hansta, Stockholms stad

Trafikverket önskar härmed att Länsstyrelsen i Stockholms län tar ställning till om rubricerat objekt kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslut med motiv sänds vänligen till oss med referens till ovanstående projekt.

Miljökonsekvensbeskrivning daterad 2013-02-04 (identisk med det samrådsmaterial trafikverket skickade till Länsstyrelsen 2013-02-08) medföljer denna skrivelse.

Då Natura 2000 prövningen ska göras inom pågående mål om grundvattenbortledning för Förbifart Stockholm i mark och miljödomstolen vill trafikverket ha Länsstyrelsens beslut senast 2013-03-21. Detta för att kunna svara domstolen inom uppsatt tid.

Med vänlig hälsning

Johan Brantmark
projektchef

Bilagor: miljökonsekvensbeskrivning samrådshandling.