

Komplettering till ansökan om tillåtlighet för utbyggnaden av väg E18 Hjulsta-Ulriksdal

Remiss från Vägverket

Remisstid 30 januari 2004

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remissen översänds denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Föredragande borgarrådet Roger Mogert anför följande.

Bakgrund

Vägverket ansökte den 4 oktober 2002 om tillåtlighet för utbyggnad och omläggning av väg E 18 Hjulsta – Ulriksdal. Miljödepartementet har begärt kompletterande material till regeringens tillåtlighetsprövning av projektet utbyggnad av väg E18 Hjulsta – Ulriksdal. Miljödepartementets åtta punkter redovisas i *bilaga 1*. Vägverket har tagit fram svar till de punkter som Miljödepartementet begärt kompletteringar kring, se *bilaga 2*.

Remisser

Ärendet har för synpunkter remitterats till gatu- och fastighetskontoret (Gfk).

Gfk hänvisar i sitt remissvar till att företrädare för Stockholms stad aktivt har deltagit i framtagandet av vägutredningen för väg E18 Hjulsta - Ulriksdal. I stadens remissvar år 2002 på vägutredningen ställde sig kommunstyrelsen bakom yalternativet. Man framhöll därtill betydelsen av att stor omsorg läggs vid placering och gestaltning av trafikplatser, broar/ramper samt väg- och landskapsrum längs hela sträckan. Kommunstyrelsen förutsatte också att erforderlig hänsyn tas till områdets miljö och biologiska mångfalden. Kommunstyrelsen poängterade slutligen betydelsen av att ombyggnaden måste komma igång så fort som möjligt.

Gfk finner inte att det förslag till komplettering av underlaget till vägutredningen som redovisas i denna remiss ger anledning till annat ställningstagande än vad kommunstyrelsen tidigare anförde. Kontoret vill endast påpeka att frågan om innehållande av luftkvalitetsnormerna givetvis blir av största vikt vid planering av ny bebyggelse längs Ulvsundavägen. Innan ställning tas till omfattningen av ytterligare bebyggelse måste troligen ytterligare studier göras för att visa hur olika metoder att reducera spridningen av främst partiklar påverkar situationen.

Vidare förefaller synen på laglighet i förfarandet att inte leda renat vägdagvatten från nya E 18 till Igelbäcken skilja sig mellan Vägverket och staden respektive Länsstyrelsen. Det bör framhållas att oavsett detta är grunden för stadens och Länsstyrelsens ställningstagande att betydelsen av att kunna säkra vattenkvaliteten väger över tillrinningsförlusten, som i detta fall är skäligen obetydlig.

Mina synpunkter

I allt väsentligt anser jag att Vägverkets kompletterande uppgifter är bra och bör skickas till Miljödepartementet för att läggas till utredningen. Vad gäller luftkvalitet vid ny bebyggelse m.m. delar jag de åsikter som förs fram i gatu- och fastighetskontorets remissvar.

Stockholms stad har tidigare fört fram synpunkter genom kommunstyrelsebeslut inför ansökan 2002 och genom deltagande i arbetet med utformningen av projektet. I likhet med gatu- och fastighetskontoret ser jag ingen anledning att ändra på dessa beslut med anledning av detta ärende. Vad gäller utformningen fattade dessutom kommunfullmäktige i Stockholms stad i september 2003 beslut om att, utifrån ytalternativet, däcka över sammanlagt 600 meter av väg E 18 vid Tensta och Rinkeby.

Utöver detta vill jag återigen understryka vikten av att ombyggnaden av väg E 18 kommer igång så snart som möjligt.

Jag föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remissen översänds denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 14 januari 2004

ROGER MOGERT

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Viviann Gunnarsson* (mp) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. svara Vägverket att staden önskar omförhandla projektet i syfte att utforma E18-projektet i enlighet med tunnelalternativet
2. anföra följande.

Ombyggnaden av E18 har varit föremål för diskussioner under flera decennier. Ett ökat antal trafikorörelser, trafiksäkerhets- och miljöaspekter har skapat en bred enighet bland politiker och planerare kring behovet att förbättra den nuvarande utformningen av E18.

Synen och kraven på tätortsnära trafikleder har utvecklats i takt med ökade krav på miljö- och bullerhänsyn samt vägars barriäreffekter. Detta modernare arbetssätt kan uttolkas i valet av utformning av både Norra- och Södra länken.

Förhållandena mellan Norra- och Södra länken och E18-projektet är klart jämförbara. Arbets- och detaljplanerna för respektive projekt berör ett betydande antal människor och värdefulla kultur- och naturmiljöer. Det är därför vår mening att ombyggnaden av E18 måste hanteras på samma sätt som andra tätortsnära motorledsprojekt i Stockholm, vilket innebär att tunnelalternativet under Tensta och Rinkeby måste väljas. Detta understryks också av erfarenheten från Nynäsvägen där en felaktig planering från början har lett till flera gånger högre kostnader i efterhand.

Denna slutsats understryks av det faktum att Tensta och Rinkeby redan idag är utsatta av buller och emissioner från ca 45 000 fordonsrörelser per dygn. Antalet fordonsrörelser kommer att öka betydligt då den ombyggda E18 kommer att attrahera trafik som idag går genom Sundbyberg, Solna, Spånga, Husby och Akalla.

Ytalternativet förstärker den nuvarande barriären mellan Norra- och Södra Järva och försvårar Kista-visionens integrationssträvande. Detta inte bara genom den förstärkta barriäreffekten, utan även genom bortfallet av byggandet ett betydande antal bostäder och arbetsplatser på den mark som frigörs.

Värdet av stadens ambition att ombilda Järvafältet till naturreservat urholkas när stadens riktvärde för buller i rekreationsområde om 40 decibel överskrids och reservatet kringgärdas med bullerplank. Ytterligare 31 hektar grön mark tas dessutom i anspråk för motorvägsbyggnation.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden *Kristina Axén Olin, Sten Nordin* och *Mikael Söderlund* (alla m) enligt följande.

Stockholm står idag inför en trafikinfarkt och är i stort behov av nya infrastruktursatsningar. Det är mot den bakgrunden av yttersta vikt att ombyggnaden av E18 kan påbörjas så snart som möjligt och att Vägverkets kompletterande uppgifter skickas till Miljödepartementet.

Av Sveriges befolkning bor ungefär 20% i stockholmsregionen. Trots detta tilldelas regionen knappt 10% av de nationella anslagen för vägar i Sverige. Om Stockholm skall ha långsiktiga möjligheter till tillväxt krävs stora satsningar på infrastrukturen i regionen. Det innebär, bland annat, att Ringen måste byggas och Förbifart Stockholm bli verklighet. För dessa satsningar, som också är av stor nationell betydelse, krävs dessutom att staten tar sitt ekonomiska ansvar.

ÄRENDET

Vägverket ansökte den 4 oktober 2002 om tillåtighet för utbyggnad och omläggning av väg E 18 Hjulsta – Ulriksdal. Miljödepartementet har begärt kompletterande material till regeringens tillåtighetsprövning av projektet utbyggnad av väg E18 Hjulsta – Ulriksdal. Vägverket har tagit fram svar till de punkter som Miljödepartementet begärt kompletteringar kring. Miljödepartementets åtta punkter redovisas i bilaga 1.

REMISSER

Ärendet har för synpunkter remitterats till gatu- och fastighetskontoret (Gfk).

Gatu- och fastighetskontorets tjänsteutlåtande, daterat den 23 december 2003, har i huvudsak följande lydelse.

Företrädare för Stockholms stad har aktivt deltagit i framtagandet av vägutredningen för väg E18 Hjulsta - Ulriksdal. I stadens remissvar år 2002 på vägutredningen ställde sig kommunstyrelsen bakom ytalternativet. Man framhöll därtill betydelsen av att stor omsorg läggs vid placering och gestaltning av trafikplatser, broar/ramper samt väg- och landskapsrum längs hela sträckan. Kommunstyrelsen förutsatte också att erforderlig hänsyn tas till områdets miljö och biologiska mångfald.

Kommunstyrelsen poängterade slutligen betydelsen av att ombyggnaden måste komma igång så fort som möjligt.

Gatu- och fastighetskontoret finner inte att det förslag till komplettering av underlaget till vägutredningen som redovisas i denna remiss ger anledning till annat ställningstagande än vad kommunstyrelsen tidigare anför. Kontoret vill endast påpeka att frågan om innehållande av luftkvalitetsnormerna givetvis blir av största vikt vid planering av ny bebyggelse längs Ulvsundavägen. Innan ställning tas till omfattningen av ytterligare bebyggelse måste troligen ytterligare studier göras för att visa hur olika metoder att reducera spridningen av främst partiklar påverkar situationen.

Vidare förefaller synen på laglighet i förfarandet att inte leda renat vägdagvatten från nya E 18 till Igelbäcken skilja sig mellan Vägverket och staden respektive Länsstyrelsen. Det bör framhållas att oavsett detta är grunden för stadens och Länsstyrelsens ställningstagande att betydelsen av att kunna säkra vattenkvalitén väger över tillrinningsförlusten, som i detta fall är skäligen obetydlig.

Tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken för utbyggnad av väg E18 Hjulsta – Ulriksdal i Sollentuna, Järfälla, Sundbybergs och Stockholms kommuner, Stockholms län.

Vägverket har den 4 oktober 2002 ansökt om tillåtlighet för utbyggnad och omläggning av väg E18 Hjulsta – Ulriksdal. Utredningen i ärendet bör kompletteras i följande avseenden.

1. I ansökan till regeringen (s.4) hemställer Vägverket om tillåtlighet för ytalternativet. Vissa formuleringar på s. 10 och 16 i ansökan antyder emellertid att Vägverket tänker sig möjligheten av ett beslut enligt tunnelalternativet. Vägverket bör redovisa vad som avses med dessa formuleringar.
2. Vägverket bör redovisa en samhällsekonomisk bedömning för respektive alternativ.
3. Vägverket bör redovisa planeringsläget i fråga om förbifartsleder i västra Stockholmsområdet och i vad mån utbyggnaden av väg E18 kan behöva anpassas för att möjliggöra utförandet av en sådan led.
4. Vägverket bör redovisa sin inställning till vad Naturvårdsverket har anfört i sitt yttrande daterat 200-09-26 och då särskilt i fråga om risker för överskridande av miljökvalitetsnormer för kväveoxider, kolmonoxid och partiklar samt behov av åtgärdsprogram enligt 5 kap. miljöbalken vid sådana risker.
5. De kartor i miljökonsekvensbeskrivningen som skall utvisa nivåerna för buller och luftföroreningar har förminskats så att de är otydbara. De bör ges in i läsbar storlek.
6. Syftet med en miljökonsekvensbeskrivning är att identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekter som en planerad verksamhet har på bl.a. människors hälsa samt att ge möjlighet till en samlad bedömning av dessa effekter. I den föreliggande miljökonsekvensbeskrivningen behandlas befarade negativa hälsoeffekter hos den befolkning som påverkas av buller och luftföroreningar från vägen endast summariskt. Effekterna vid exponering av partiklar som genereras av fordonens motorer berörs inte alls. Som Socialstyrelsen har framhållit i sina yttranden under ärendets beredning bör Vägverket identifiera och beskriva hälsoeffekter hos befolkningen av buller, luftföroreningar och exponering av partiklar.
7. Trafiken på E18 avses föras samman med trafiken på E4 i dess sträckning på gränsen av nationalstadsparken vid Ulriksdal. Vägverket bör närmare redovisa hur man kommit fram till att påverkan på omgivningen i fråga om buller och luftföroreningar på den sträckan endast blir marginell i förhållande till nollalternativet, såsom anges på s. 42 och 54 i miljökonsekvensbeskrivningen.
8. Naturvårdsverket, länsstyrelsen och även andra remissinstanser har föreslagit vissa villkor för ett beslut om tillåtlighet. I den mån Vägverket inte godtar sådana förslag bör detta redovisas.

Begärda kompletteringar skall efter att ha beretts i sedvanlig ordning sändas till Miljödepartementet i 15 exemplar. Miljödepartementet erinrar om Vägverkets beredningsansvar i ärendet.

Vibeke Sylten
Departementsråd

Sammanfattning av Vägverkets svar på Miljödepartementets kompletteringsfrågor

Svar fråga 1.

De formuleringar på sidan 10 och 16 ("Vid beslut om tunnelförlängning ...") i ansökan som ifrågasatts av Miljödepartementet avser tydliggörande att ytterligare utredning erfordras i arbetsplaneskedet vid val av tunnelförläggning.

Vägverkets hemställan avser tillåtlighet för ombyggnad enligt yalternativet.

Svar fråga 2.

Redovisas i bilaga 3.

Svar fråga 3.

Båda alternativen ger en stor förbättring av den besvärliga situation som idag råder utefter sträckan ut kapacitets-, trafiksäkerhets- och miljösynpunkt. Yalternativet ger något större förbättringar ur trafik- och trafiksäkerhetssynpunkt medan tunnelalternativet ger något större förbättring ur miljösynpunkt.

Båda alternativen bedöms lämpliga utifrån lokaliseringsprincipen medan tunnelalternativet är ett sämre val utifrån hushålls- och kretsloppsprinciperna. Den stora skillnaden i investerings- och driftskostnader mellan alternativen har ej motsvarighet i skillnaden mellan alternativens effekter. Yalternativet rekommenderas därför ligga till grund för fortsatt planering och projektering.

Svar fråga 3.1

Planeringsläget i fråga om förbifartsleder i Stockholmsområdet

- redovisas ej här

Svar fråga 3.2

I vad mån utbyggnaden av väg E18 kan behöva anpassas för att möjliggöra utförandet av en sådan led.

Slutsats: E18 behöver inte anpassas för att möjliggöra utförandet av förbifartsled i någon av de två korridorerna för förbättrade nordsydliga förbindelser som för närvarande utreds.

I den utredning som pågår i projektet Effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet har sammanfattningsvis följande framkommit angående kopplingen E18 / E4. E 4 och E 18 bör ha åtskilda huvudsträckningar

? Det är viktigt att kunna åstadkomma bra, kapacitetsstarka kopplingar mellan dessa två vägar

Detta har i sin tur lett till att de alternativ för effektivare nordsydliga förbindelser som är aktuella för fortsatt utredning är Förbifart Stockholm respektive diagonal Ulvsunda. Båda dessa alternativ ger möjlighet till goda och kapacitetsstarka förbindelser mellan de två europavägarna med en ombyggnad av E18 enligt yalternativet, som ansökan om tillåtlighet avser.

Svar fråga 4.

Redovisas i bilaga 3.

Svar fråga 5.

Förteckning över bifogade bilagor redovisas i bilaga 3.

Svar fråga 6.

Vägverket har låtit göra en översiktlig bedömning av hälsoeffekter av ombyggnaden av E18 sträckan Hjulsta-Ulriksdal, som komplement till den tidigare insända miljökonsekvensbeskrivningen.

Utredningen redovisas ej här.

Svar fråga 7.

Sammanfattning redovisas i *bilaga 3*.

Svar fråga 8.

Redovisas i *bilaga 3*.