

Utlåtande 2005:193 RII (Dnr 311-3564/2005)

Förslag till detaljplan för Hjulstavägen, Kymplingelänken, del av Ulvsundavägen, Enköpingsvägen, Bergslagsvägen, Akallavägen samt del av Hanstavägen m.m. inom stadsdelarna Kista, Tensta, Rinkeby, Akalla, Husby och Bromsten, Dp 1999-08897-54

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande

Förslag till detaljplan för Hjulstavägen, Kymplingelänken, del av Ulvsundavägen, Enköpingsvägen, Bergslagsvägen, Akallavägen samt del av Hanstavägen m.m. inom stadsdelarna Kista, Tensta, Rinkeby, Akalla, Husby och Bromsten, Dp 1999-08897-54, antas.

Föredragande borgarrådet Kersti Py Börjeson anför följande.

Ärendet

Stadsbyggnadsnämnden beslutade i december 2000 att påbörja planarbete för en utbyggnad av E18 i ytläge med överdäckningar och i våren 2001 hölls programsamråd. I april 2002 redovisades utfallet av programsamrådet för stadsbyggnadsnämnden som beslutade att upprätta ett planförslag. Plansamråd och utställning har genomförts.

Sammanfattning

Väg E18 är Stockholms nordvästra infart. Nuvarande Hjulstavägen anlades samtidigt som stadsdelarna Tensta och Rinkeby. Ursprungligen var Hjulstavägen tänkt som huvudtillfart till de nya stadsdelarna och den interregionala tra-

fiken skulle gå på en ny motorväg på Järvafältet. Eftersom motorvägen aldrig kom att byggas, fick Hjulstavägen bära all trafik. Väg E18 utformas som en motorväg med två körfält i vardera riktningen och i huvudsak för 70 km/h. Dagens elva plankorsningar mellan Hjulsta och Kista ersätts av fem nya planskilda korsningar vilket kommer att minska olycksfrekvensen. Den befintliga trafikplatsen i Kista utökas.

Nuvarande Hjulstavägen används dels som lokalgata, dels som en del av den nya vägen E18. De två körfält som ligger närmast mot bebyggelsen görs om till lokalgata och de två övriga bildar tillsammans med två nya körfält en fyrfältig väg med planskilda trafikplatser. De två nya körfälten ryms till största delen inom nuvarande väglänter genom att E18 sänks ned och terrasseras.

Detaljplanen medger byggrätt för två överdäckningar, ett däck norr om vattentornet i Tensta och ett norr om Rinkebystråket i Rinkeby. Däcken utformas så att de kan bebyggas med bostäder och verksamheter.

E 18 kommer ha en stor visuell påverkan på omgivningen. Därför har en stor del av arbetet inriktats på att anpassa och gestalta vägen så att mötet med Järvafältet tar hänsyn till kulturlandskap och omgivande miljö.

Bilaga 1 Reservationer och särskilda uttalanden

Bilaga 2 Planbeskrivning

Bilaga 3 Genomförandebeskrivning

Bilaga 4 Samrådsredogörelse

Bilaga 5 Plankarta

Mina synpunkter

Den nuvarande Hjulstavägen byggdes från början som en lokalgata. Genomfartstrafiken skulle få en motorväg mitt på Järvafältet. När det inte blev verklighet hamnade all trafik på Hjulstavägen som inte var dimensionerad för ökad trafik. Det har medfört trafikstockningar, högt antal olyckor och att en del trafik söker andra vägar genom närliggande stadsdelar. E18 mellan Hjulsta och Ulriksdal är svårt olycksdrabbad och är den sträckning i Stockholms län som har störst antal döda och svårt skadade per kilometer väg. De stora trafikmängderna har lett till att boende längs Hjulstavägen störs av bullret från trafiken.

I detaljplanen visas hur E18 kan byggas sida vid sida med den befintliga vägen, där två av körfälten blir lokalgata och övriga utgör del av den nya trafikleden. Vägen är anpassad för 70 km/h. Ett antal nya broar kommer att förbättra kontakten mellan de boende och Järvafältet. Ett stort arbete har lagts ned

på gestaltungsfrågor och till detaljplanen finns ett gestaltungsprogram som omfattar utformning av varje enskild trafikplats såväl som utformning av enskilda objekt såsom murar, räcken och belysning. Ett gestaltungsprogram säkerställer den arkitektoniska utformningen och medverkar till en god övergång mellan fältet och bostäderna.

På två ställen medger planen att vägen överdäckas, vid vattentornet i Tensta och vid Rinkebystråket. Överdäckningarna kommer att skapa en bättre miljö både för bostadshusen men också för Järvafältet. Dessa överdäckningar kan bli mellan 100-300 meter långa och möjliggöra byggandet av bostäder och verksamheter ovanpå. Det är inte helt okomplicerat att bygga bostäder på en överdäckad väg där det sker transporter med farligt gods. Det är av stor betydelse att överdäckningarna kan genomföras. Rinkeby och Tensta får en bättre boendemiljö och möjlighet till ny mark att utveckla verksamheter och nya bostäder i ett område där det råder brist på arbetsplatser såsom kontor och liknande. På bostadssidan har det varit angeläget att öka andelen stora lägenheter för att möjliggöra en boendekarriär inom stadsdelarna.

I den till ärendet hörande miljökonsekvensbeskrivningen redovisas miljöpåverkan av den planerade åtgärden. Vägen kommer att ge området en något förändrad landskapsbild där vägen bitvis blir mindre framträdande och ur ett kulturmiljöhistoriskt perspektiv kommer vägen inte att påverka den befintliga sammanhållna kulturmiljön. Samtidigt som friområdet i större grad befrias från buller, förskjuts vägens kantzoner inåt fältet. Risken för förorening av Igelbäckens tillrinningsområde i samband med olyckor minskar. Järvafältet är en del av en regional grönkil och är viktig som spridningskorridor. Den smalaste passagen under E18 vid Kymlingelänken kommer att breddas vilket ger bättre spridningsmöjligheter där grönkilen idag är som smalast.

Bullersituationen förbättras både i bostadsområdet och i Järva friområde efter det att E18 byggts om och bullerskyddsåtgärder genomförts. Aktuella riktvärden för bostäder klaras, med några undantag. Kompletterande åtgärder på fasad måste utföras på vissa fastigheter för att klara gällande riktvärden för buller inomhus.

För de boende längs Hjulstavägen förbättras luftkvaliteten genom att de stora trafikflödena flyttas längre från bebyggelsen och att trafikrytmen blir jämnare. Längs Enköpingsvägen kommer både buller minska och luftkvaliteten bli bättre genom att trafiken minskar.

Sammanfattningsvis innebär den nya dragningen av väg E18 ett antal fördelar både på lokal och regional nivå. Genom att säkerställa ett jämnt trafikflöde och undvika trafik av lokal karaktär kan olycksfrekvensen minska och en jämn trafikrytm åstadkommas vilket också medför positiva effekter såsom

minskade utsläpp och partiklar. I bostadsområdena minskar bullret och genom överdäckningarna ökar tillgängligheten mot Järvafältet. Det är ytterst viktigt att staden fortsätter arbeta för att göra överdäckningarna möjliga. De ger bra förutsättningar för ett effektivt markutnyttjande till en i sammanhanget rimlig kostnad.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

Reservation anfördes av borgarrådet *Margareta Olofsson* (v) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. återremittera planförslaget för att låta ombyggnad av vägsträckan utgå från tunnelalternativet, och
2. anförda följande.

Det s.k. modifierade ytläge, förordat som lämpligt för E18:s dragning, är olyckligt och bör omprövas. Ytalternativet innebär, även med den föreslagna överdäckningen, att E18 fortsätter att ha en barriäreffekt mellan bostadsområden och Järvafältet, med tung trafik och för miljön negativa effekter. Ytalternativet förtar dessutom helt och hållet kvalitén med en naturreservatsbildning kring Igelbäcken. Avgasemissioner och buller blir permanenta inslag i både naturmiljön och bostadsområdena.

Det är fortfarande osäkert huruvida de tänkta överdäckningarna överhuvudtaget kommer till stånd. Det är även osäkert hur mycket av överdäckningarna som kan användas till bebyggelse. Dessutom riskerar överdäckningen att bidra till ytterligare ianspråktagande av Järvafältet för bebyggelse.

Den föreslagna överdäckningen ger alltså litet tillskott av bostäder. Med tanke på den tunga trafiken och att E18 är en primärled för transporter med farligt gods blir det både dyrt och svårt eller omöjligt att få en acceptabel boende- eller arbetsplatsmiljö på överdäckningarna.

Hjulsta trafikplats är dessutom överdimensionerad. Det är inte rimligt att dimensionera trafikplatsen för en rent hypotetisk, framtida koppling till "Förbifart Stockholm".

Tunnelalternativet är förvisso företagsekonomiskt dyrare, men har många miljömässiga och andra fördelar. Det tar bort buller och avgaser på just den sträcka som behövs för att kunna inrätta Järvafältet som naturreservat. Det tar bort en barriär mellan Rinkeby-Tensta-Hjulsta å ena sidan och Järvafältet å andra sidan. Det ger utrymme för avsevärt mycket fler nya bostäder än vad E18 i ytläge ger.

Ärendet återremitteras eftersom tunnelalternativet är det enda acceptabla alternativet ur miljö- och boendeperspektiv.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet *Lotta Edholm* (fp) enligt följande.

Förslaget kommer att innebära en väsentlig förbättring av framkomligheten och trafiksäkerheten i området. Naturligtvis hade det varit bättre om hela sträckan kunnatäckas över, men pengar till detta finns inte. Det beror i grunden på att stockholmsregionen får minst pengar till vägutbyggnad i förhållande till folkmängden och i jämförelse med andra delar av landet. Regeringens stockholmsfientlighet visar sig även i detta område.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

Förslag till detaljplan för Hjulstavägen, Kymlingelänken, del av Ulvsundavägen, Enköpingsvägen, Bergslagsvägen, Akallavägen samt del av Hanstavägen m.m. inom stadsdelarna Kista, Tensta, Rinkeby, Akalla, Husby och Bromsten, Dp 1999-08897-54, antas.

Stockholm den 9 november 2005

På kommunstyrelsens vägnar:
ANNIKA BILLSTRÖM

Kersti Py Börjeson

Anette Otteborn

Reservation anfördes av *Christopher Ödmann* (mp) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. avslå förslaget till detaljplanen
2. samt vidare anförda följande.

Tunnelalternativet borde ha legat till grund för fortsatt planläggning och därmed bör ytalternativet fortfarande avföras. Givetvis är det viktigt att trafiksäkerheten skyndsamt förbättras kring aktuella vägavsnitt oavsett vilken lösning som väljs.

Det enda utbyggnadsalternativet för E18 som ger acceptabla miljöförhållanden i bostadsområdena och på Järvafältet är att lägga E18 i tunnel. De ekonomiska konsekvenserna av en sådan lösning blev aldrig tillfredställande utredda.

De kilometerlånga bullerskydd och breda vägarna, enligt förslaget om utbyggnad i ytläge, leder till att skilja vad som borde höra samman. Vägar brukar byggas för att förkorta avstånd mellan människor och inte, som i detta fall, hindra.

Då nu barriärmodellen väljs av socialdemokrater i förening med de borgerliga partierna ges inte heller några garantier för de eventuella överdäckningarna som vore små

(men dyra) plåster på sårerna. Arbete med detaljplaner för överdäckningarna bör påbörjas omedelbart.

Det blivande kulturreservatet på Järva är ett sätt att binda ihop området socialt kring fältet. Ett tunnelalternativ skulle ha främjat integrationen runt Järvafältet och ökat det ekologiska värdet av den smala grönkilsförbindelsen. Rimligen skulle tunnelalternativet också kunnat ge 120 - 130 000 kvadratmeter nya bostäder och lokaler för butiker, hantverk, kontor, m.m. kring den nuvarande E18 som kunnat omformas till en stadsgata genom området. Samtidigt råder en stor brist på bostäder i Stockholm och lokaler för små företag. Att man i detta läge inte valde att bidra till en investering i en tunnellsnör är svårt att förstå.

Med rätta känner sig de som bor längs E18 sämre behandlade än medborgare i andra delar av staden, där större vägprojekt förläggs i tunnel. Staden valde en lågbudgetvariant som drabbar befolkningen och miljön kring Järvafältet.

Särskilt uttalande gjordes av *Lotta Edholm* och *Ann-Katrin Åslund* (båda fp) och *Ewa Samuelsson* (kd) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (fp) i borgarrådsberedningen.

Det antecknades att Ann-Margarethe Livh (v) ej deltagit i kommunstyrelsens beslut med hänvisning till att återremissyrkandet ej bifallits.

ÄRENDET

Väg E18 mellan Hjulsta och Kista föreslås byggas om i ytlägen då sträckan är olycksdrabbad och har framkomlighetsproblem. Även miljöförbättrande åtgärder ingår. Vid Tensta och Rinkeby föreslås två överdäckningar som kan bebyggas. E18 är transportled för farligt gods. Vid däckens konstruktion måste riskreducerande åtgärder vidtas. Boende i Tensta och Rinkeby protesterar mot ombyggnadsförslaget och önskar en tunnelförläggning förbi stadsdelarna. Stadsbyggnadskontoret är positivt till ombyggnadsförslaget. Miljökvalitetsnormen för partiklar överskrids på Ulvsundavägen. Särskild omsorg har lagts på gestaltning och landskapsanpassning.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 1 september 2005 att godkänna förslag till detaljplan för ombyggnad av väg E 18 mellan stadsdelarna Hjulsta och Kista, 1999-08897-54, samt godkänna upphävande av planerna Pl 6564, Pl 6754 och Pl 6755 inom stadsdelarna Akalla, Husby, Rinkeby och Tensta och överlämna ärendet till kommunfullmäktige för antagande.

Reservation anfördes av *Torsten Sandgren* (v), bilaga 1.

Reservation anfördes av *Cecilia Obermüller* (mp), bilaga 1.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden *Kersti Py Börjeson* (s), *Conny Nilsson* (s), *Rolf Lindell* (s), *Tomas Agenberg* (s) och *Jan Qvarsell* (s), bilaga 1.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden *Lotta Edholm* (fp), *Katariina Gïven* (fp), *Mats G. Nilsson* (m), *Joakim Larsson* (m), *Ingvar Snees* (m) och *Kerstin Rossipal* (kd), bilaga 1.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande av den 12 augusti 2005 har följande lydelse.

UTLÅTANDE

Väg E 18 är Stockholms nordvästra infart. Nuvarande Hjulstavägen anlades samtidigt som stadsdelarna Tensta och Rinkeby och var ursprungligen avsedd som huvudtillfart till stadsdelarna. Den interregionala och regionala trafiken skulle gå på en motorväg ute på Järvafältet. Denna motorväg byggdes dock aldrig vilket har lett till att Hjulstavägen idag måste bära all trafik.

Den otillräckliga vägstandarden ger tillsammans med en blandning av olika trafikslag en jämförelsevis hög olycksfrekvens. Trafikkapaciteten är dessutom otillräcklig vilket ger långa köer och medför att en del trafik söker sig andra vägar, t ex genom Solna, gamla Spånga, Husby och Akalla. Den höga trafikbelastningen ger även miljöstörningar, framför allt i form av höga bullernivåer.

Under flera år diskuterades om trafiken förbi Tensta och Rinkeby skulle gå i tunnel under stadsdelarna eller i ytläge på en utbyggd Hjulstaväg. Stadsbyggnadsnämnden beslöt i december 2000 att planarbete för E 18 i ytläge med överdäckningar skulle påbörjas.

Programsamråd

Ett program som redovisade grundprinciperna för och konsekvenserna av E18:s ombyggnad upprättades av kontoret. Programsamråd hölls våren 2001.

I skrivelser från *sakägare, allmänhet och föreningar* i berörda stadsdelar uttrycktes stor besvikelse över att tunnelalternativet avförts. Oro för höga buller- och avgasnivåer framfördes. Ytalternativet ansågs alltför storskaligt och alternativa trafiklösningar föreslogs. Farhågor om att Rinkeby och Tensta ska "glömmas bort" bakom bullerplanken framfördes och att de boende här inte skulle vara "lika mycket värda" som övriga stockholmare.

Flera av *remissinstanserna* pekade på vikten av god gestaltning av broar och murar och god landskapsanpassning. *Länsstyrelsen och hälso- och miljöskyddsnämnden* önskade fördjupade studier i miljöfrågor. *Spånga-Tensta stadsdelsnämnd* skrev att de friytor som tas i anspråk har lågt rekreativsvärde. *Kista stadsdelsnämnd* önskade att Rinkeby trafikplats byggs om i första etappen för att lösa de svåraste trafikpropparna. *Rinkeby stadsdelsnämnd* fann det inte tillfredsställande att Rinkeby bara får en anslutning till E18, (vid Rissne). Trafikplatsen borde ligga i tunnel. *Stockholms Brandförsvar* såg positivt på ombyggnaden då vägen är olycksdrabbad och svårframkomlig. Med en ombyggnad minskar även riskerna med transporter av farligt gods. *Järfälla kommun* önskade att en väganslutning från Barkarby till Hjulsta trafikplats tas med i planen. *Sundbybergs stad* och *Sollentuna kommun* önskade smärre omarbetningar av Rissne, Ärvinge och Kista trafikplatser.

Programsamrådet redovisades för stadsbyggnadsnämnden som i april 2002 beslöt att planförslag skulle upprättas. Nämnden beslöt också att stadsbyggnadskontoret skulle utreda förutsättningarna för en bredare passage som förbinder Järvafältet med Tensta.

Planförslaget

Väg E 18 utformas som en motorväg med två körfält i vardera riktningen och i huvudsak för 70 km/tim. På sträckan mellan Hjulsta och Kista ersätts dagens elva plankorsningar av fem nya planskilda trafikplatser och befintlig trafikplats (tpl) i Kista utökas. Nuvarande två körfält mot Stockholm närmast Tensta – Rinkeby blir lokal huvudgata. Resterande två körfält bildar tillsammans med två nya körfält en fyrfältig väg med

planskilda trafikplatser. De två nya körfälten ryms till största delen inom nuvarande vägsränlan genom att E 18 sänks ner och terrasseras med hjälp av stödmurar.

Vid Rinkeby förläggs en ny trafikplats på fältet mellan nuvarande E18 och Kymplingelänken. E18 följer därefter Kymplingelänken till korsningen mot Hanstavägen där en ny infart till Kista, Ärvinge trafikplats, placeras. Härfter ansluter E18 till väg E 4 via nya ramper. Den befintliga trafikplatsen vid E 4 bibehålls och får en mer lokal betydelse. Nya E 18 ansluts sydost om Rinkeby till Ulvsundavägen, Enköpingsvägen och Rinkeby via en ny Rissne trafikplats.

I vägområdet inryms broar, murar för att ta upp nivåskillnader, räcken, belysning m m. För att förbättra bullersituationen längs vägsträckan uppförs bullerskärmar och bullervallar.

Underliggande gång- och cykelpassager mellan Järvafältet och intilliggande stadsdelar förlängs men breddas betydligt och blir i princip lika breda som långa. Efter önskan från nämnden breddades passagen öster om Tensta trafikplats ytterligare utifrån Vägverkets första förslag. Passagen vid Elinsborgsskolan i Tensta ersätts med en landskapsbro. Passage vid Tensta vattentorn ersätts med bro.

Överdäckningar

Detaljplanen medger byggrätt för två överdäckningar. Ett däck norr om vattentornet i Tensta och ett norr om Rinkebystråket i Rinkeby. Däcken utformas så att de kan byggas med bostäder och verksamheter.

Gestaltning

E18 kommer efter ombyggnad att ha en stor visuell påverkan på sin omgivning. Av särskild vikt är vägens möte med Järvafältet varför ett omfattande arbete agnats åt att anpassa och gestalta vägen och dess närområde med hänsyn till det värdefulla natur- och kulturlandskapet. Nya slänter och markmoduleringar föreslås. Längs sträckan planteras träd, buskar, blommor etc. Trafikplatserna utgör ofta entré till stadsdelarna varför stor omsorg läggs på deras utformning.

Vägens olika element: murar, bullerskärmar, vägbroar med stödpelare, passager för gång- och cykelvägar, belysning, räcken, m m ska utföras med höga ambitioner vad gäller kvalitet i utformning och materialval. En omsorgsfullt behandlad miljö eftersträvas. Intentioner redovisas i ett särskilt gestaltungsprogram som gemensamt tagits fram av staden och Vägverket.

Miljökonsekvensbeskrivning

En miljökonsekvensbeskrivning (MKB), "Miljökonsekvensbeskrivning Väg E18 Hjulsta-Kista, Arbetsplan 41510, Detaljplan Dp 1999-08897-54", daterad 2004-11-04, kompletterad 2005-02-11, har upprättats. Två riskanalyser har upprättats, "Riskanalys över farligt gods på väg", 2003-02-20 rev senast 2005-01-10 samt "Överdäckning av E 18 vid Rinkeby och Tensta, Riskanalys över farligt godsolyckor", daterad 2003-02-11, rev 2003-10-15.

Här redovisas en starkt förkortad sammanfattning. För en fyligare beskrivning av vägens påverkan på natur, kultur- och boendemiljö samt beskrivning av nollalternativet, se upprättad MKB.

NATURMILJÖ

Ombyggnaden tar i anspråk mark med randvegetation närmast vägen. Nuvarande problem med otillräcklig naturlig vattentillförsel till Igelbäcken består, men risken för förorening av bäckens vatten i samband med olyckor minskar. Genom breddningen av passagen under Kymplingelänken vid Igelbäcken förbättras spridningsmöjligheter för växter och djur i den passage som idag är den smalaste i den regionala grönkilen.

STADS- OCH LANDSKAPSBILD

Den ombyggda vägen skiljer sig i skala från den befintliga vägen både i utbredning och höjd. Trafikplatserna, de höga broarna, överdäckningarna kommer att utgöra nya inslag i landskapsbilden.

BULLER

Bullersituationen förbättras både i bostadsområden och i Järva friområde då föreslagna bullerskyddsåtgärder genomförs. Aktuella riktvärden för bostäder klaras, med några undantag, utomhus i markplanet. Kompletterande fasadåtgärder behöver utföras på vissa bostadshus för att riktvärden inomhus skall klaras. I friområdet kommer ytor med ekvivalent bullernivåer under 50 dB(A) ligga cirka 200 meter närmare E 18 jämfört med dagens situation.

LUFTKVALITET

För de boende längs Hjulstavägen förbättras luftkvaliteten, trots att trafiken ökar, genom att de stora trafikflödena flyttas längre från bebyggelsen, att trafikrytmen blir jämnare och genom den generellt förbättrade avgasreningen. Miljökvalitetsnorm för kvävedioxid klaras i hela området. Miljökvalitetsnorm för partiklar klaras längs ombyggd väg utom för Ulvsundavägen vid Rissne tpl såvida inte länsstyrelsens åtgärdsprogram genomförs. Även i nollalternativet överskrider miljökvalitetsnormen på denna sträcka.

TRANSPORTER AV FARLIGT GODS

Den aktuella vägsträckan är primär transportväg för farligt gods. Genomförda riskanalyser visar att ombyggnaden av väg E 18 och överdäckning av delar av vägen kan ske utan att oacceptabla risker uppkommer. På delar av sträckan läggs en 20 meter skyddszon. Bullerskärmar fungerar avskärmande. Genom de förbättringar från trafik-säkerhetssynpunkt som en ombyggnad innebär kommer risken för tredje man att komma i en olycka med farligt gods bli mycket liten.

RISKANALYS ÖVERDÄCKNINGARNA

Riskerna förväntas minska ytterligare genom överdäckningarna som ger ett visst skydd mot omgivningen, t.ex. vid olyckor med hög värmestrålning från bränder. Däcken ut-

formas så att de ska kunna bebyggas med bostäder och verksamheter. För att däckerna ska kunna bebyggas föreslås en konstruktionslösning med skilda bjälklag för däck och bebyggelse med en buffertzona mellan bjälklagen. Buffertzonen kan exempelvis användas som parkeringsgarage. I detaljplanen regleras endast byggrätten för bjälklaget närmast ovanför körbanorna. Eventuell framtida bebyggelse på däckerna samt tillkommande bjälklag hanteras i särskilda planer.

Sektion Tensta: Föreslagen lösning för däckets konstruktion med framtida bebyggelse

För en framtida bebyggelse på överdäckningarna är det framför allt olyckor med explosiva ämnen som bör beaktas vid planering och utförandet av konstruktionerna. Detta gäller även placeringen av bebyggelsen där speciella krav kan komma att ställas. Byggandet av bostäder måste ske vid samma tillfälle som däckets. Anledningen är att de två däckerna ska gjutas samtidigt för skapa en konstruktion som skyddar bostäderna vid en eventuell explosion. Då mer detaljerade planer för bebyggelsens utförande finns, kan fördjupade analyser erfordras och ytterligare riskreducerande åtgärder föreslås.

Upphävande av detaljplaner

I planförslaget ingår att upphäva det planlagda trafikområdet som ligger mitt på Järvafältet. Huvuddelen av det område som föreslås upphävas kommer inte att ersättas av andra bestämmelser i planförslaget. Tanken är att detaljreglering av Järvafältet sker i samband med bildandet av ett naturreservat och i arbetet med genomförandet av ett inriktningsprogram för Järva friområde.

Plansamråd

Plansamråd hölls under våren 2004.

Under samrådstiden inkom likartade synpunkter och farhågor från **sakägare, allmänhet och föreningar** som framförts under programsamrådet. Protestlistor med ca 3000 namn inlämnades. Även flera av remissinstanserna framförde likartade synpunkter som under programsamrådet.

Länsstyrelsen bedömde att miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid och partiklar i huvudsak klaras. Detaljplanen motverkar inte möjligheterna att genomföra förslaget till åtgärdsprogram utan är snarare en förutsättning för att klara en godtagbar luftkvalitet i stora delar av berört område. Länsstyrelsen ansåg att staden i planläggningen iakttagit miljö kvalitetsnormerna. Önskade bestämmelser om skydd mot eventuella olyckor med transporter av farligt gods. **Miljö- och hälsoskyddsnämnden** tillstyrkte planförslaget men framförde att vägprojektet i sin helhet innebär märkbara förändringar i landskapet, stora intrång i friområdet, biotopförluster och stor påverkan på randvegetationen närmast vägen. **Stockholms Brandförsvär** skrev att en förbättrad riskbild inte med automatik innebär en acceptabel riskbild. I riskanalysen för över-

däckningarna (rapport 2) framgår att risken för att omkomma i en olycka med farligt gods är mycket låg. Åtgärder kan vidtas för att begränsa skada på ev bebyggelse vid olyckshändelser med farligt gods. Brandförsvaret har ingen avvikande uppfattning. Det är dock viktigt att understryka att större olyckshändelser kan komma att medföra allvarliga konsekvenser på bebyggelsen med stora skadeutfall samt en förhöjd risk för trafikanter under däck.

Plansamrådet redovisades för stadsbyggnadsnämnden som i november 2004 beslöt att ställa ut förslaget.

Ändringar efter remiss- och samråd

Efter remiss- och plansamråd infördes följande bestämmelser på plankartan:

Bestämmelser om skyddszon, att vissa bullerskydd ska fungera som skydd mot värmestrålning samt bestämmelse om haveriskydd. Bullerskyddens utformning reglerades. I övrigt gjordes marginella justeringar av området för genomfart samt för idrottsområdet. Höjdangivelser för vägbana och däck justerades. Text på plankartan och i de skrivna handlingarna kompletterades och redigerades.

Utställning

Detaljplaneförslaget var utställt under tiden 17 maj – 14 juni 2005.

Sakägare, allmänhet m fl framförde likartade synpunkter som under tidigare samråd: - E18 i tunnel, negativ miljöpåverkan, behovet av tillgänglighet till fältet under byggtiden, alternativa trafiklösningar föreslogs. Önskan om komplettering med en integrationsanalys. **AB Storstockholms lokaltrafik** önskade tydligare markering av befintlig tunnelbanetunnel på delkarta 3.

Ändring efter utställning

På begäran av SL gjordes efter utställningen en komplettering på delkarta 3 då befintlig tunnelbanetunnel markerades tydligare med en t-bestämmelse. Ändringen är av mindre omfattning varför ny utställning inte är nödvändig. Berörda instanser och har informerats och godkänt kompletteringen. Länsstyrelsen har informerats.

Stadsbyggnadskontorets synpunkter

Den föreslagna ombyggnaden av E18 är en fråga som under hela planeringsarbetet starkt engagerat enskilda och föreningar i de berörda stadsdelarna. Stor besvikelse och ilska uttrycks över att vägen inte läggs i tunnel och oron för hälsa och närmiljö har hela tiden varit påtaglig. Av de inkomna synpunkterna kan även utläsas att många boende här känner sig mindre värda än andra stockholmare då de upplever sig påtvingade en storskalig ovanjordslösning, särskilt då man på andra håll i staden tunnelförlägger andra stora vägprojekt, exempelvis Södra länken.

Den positiva inställning till ombyggnad som kontoret tidigare redovisat står fast. Möjligheten att inom de närmaste åren kunna minska det relativt stora antalet trafikolyckor är naturligtvis ett tungt vägande skäl, både mänskligt och samhällsekonomiskt. E 18:s betydelse i det interregionala och regionala vägnätet ställer även höga krav på god vägstandard. Stockholm är en växande stad och förbättringar i trafiksystemet med färre trafikolyckor och ökad framkomlighet är av stor betydelse för regionens fortsatta utveckling. En ombyggnad ger dessutom möjlighet att minska miljöstörningarna i området. Det modifierade ytalternativet med bl a bullerskydd, terrasseringar och överdäckningar kan ges en utformning som är miljö- och trafikmässigt acceptabel och som ger stora förbättringar jämfört med dagens situation.

Finansiering av infrastruktur i Stockholmsområdet ställs alltid mot andra liknande behov ute i landet. Under flera år har tilldelade medel inte motsvarat de behov som finns i regionen. I dagsläget finns medel avsatta i Vägverkets nationella plan för åren 2004-2015. Ytalternativet är det alternativ som kostnadsmässigt bäst svarar mot Vägverkets ekonomiska ram och därmed det enda som från planerings- och projekterings-synpunkt kan genomföras enligt Vägverkets nuvarande flerårsplan. Diskussioner pågår för närvarande mellan staden och vägverket om finansieringen och byggstart av projektet.

GESTALTNING

Projektets storskalighet gör att kontoret tillsammans med Vägverket, och i viss mån även Sollentuna och Sundbybergs kommuner, lagt ner ett omfattande arbete på gestaltning och landskapsanpassning. Kontoret vill peka på vikten av att intentionerna i gestaltungsprogrammet följs och att höga ambitioner gäller i utformning och materialval.

Den landskapsmässiga utformningen av Kista trafikplats är i dagsläget ej klar. Under planarbetets gång har förutsättningarna på platsen ändrats i och med pågående och planerad utbyggnad i Kista, Silverdal (Sollentuna) och Kymlinge (Sundbyberg). En bearbetning av Vägverkets ursprungliga förslag har därför ansetts nödvändig och under hösten 2005 fortsätter diskussionerna i ett gemensamt programarbete.

Överdäckningar

Staden har uttalat att däckerna ska bebyggas. Med hänsyn till risker med transporter av farligt gods på E18 är frågan om bebyggelse på däckerna inte helt okomplicerad. Analyser visar att riskerna enligt vedertagna beräkningar är acceptabla. Sannolikheten för att en olycka ska inträffa är mycket liten men större olyckshändelser kan medföra allvarliga konsekvenser. Det är av flera skäl, inte minst säkerhetsmässiga, lämpligt att bygga överdäckningarna och bostäder/verksamheter på däckerna samtidigt som ombyggnaden av vägen förbi Rinkeby och Tensta pågår.

För närvarande pågår inget planarbete för bebyggelsen ovanpå däckerna. Om inte perioden mellan färdigställandet av överdäckningarna och påbörjandet av bebyggelsen blir mycket kort måste överdäckningarna landskapsanpassas under mellantiden. Alter-

nativet är att bygga däckan så att en bebyggelse kan genomföras senare oberoende av tidsplanen för vägen.

MILJÖKVALITETSNORMER FÖR LUFTKVALITET

Miljökvalitetsnorm för partiklar (PM 10) överskrids efter ombyggnaden vid Ulv-sundavägen samt E4:an om inga särskilda åtgärder vidtas för att minska partikelhalt-erna. Miljökvalitetsnormen överskrids även i noll-alternativet. Ett genomförande av E18-projektet kommer dock att ge stora förbättringar vad gäller luftkvalitet för de många boende och verksamma längs Enköpingsvägen på grund av det lägre trafik-flödet. I gengäld skulle föroreningsbelastningen öka något för de fåtaliga boende och verksamma längs E4:an på grund av överflyttning av trafiken. Enligt Länsstyrelsens bedömning innebär det att man i huvudsak kommer att klara gällande miljökvalitets-normer (MKN). Detaljplanen motverkar inte möjligheterna att genomföra förslaget till åtgärdsprogram utan är snarare en förutsättning för att klara en godtagbar luftkvalitet i stora delar av berört området. Länsstyrelsen anser i sitt samrådssvar att staden därför i planläggningen iakttagit miljökvalitetsnormerna.

Om reglerna kring MKN tillämpas strikt befaras att knappast något ytterligare byggande av exempelvis bostäder och vägar kan ske i länet. All utveckling som sker riskerar att medföra en ökad trafik in mot Stockholms stad och på de trafikleder som idag har eller riskerar att ha överskridanden år 2005. En sådan tillämpning av regel-verket leder till mycket begränsade effekter på de faktiska luftföroreningshalterna och kan motverka åtgärder som kan förbättra situationen ur ett helhetsperspektiv.

För beslut enligt plan- och bygglagen finns ingen uttrycklig koppling till den for-mella möjligheten i miljöbalken 16 kap 5§ att skapa förbättringsöverskott. Detta över-skott gör det möjligt att godta något som i och för sig leder till överskridande men som bidrar till att förbättra situationen samlat. Denna syn på tillämpningen av miljökvali-tetsnormerna, en bedömning av den samlade situationen, kan dock rymmas i planens uppgift att ”inte medverka till”. Genom att skapa förbättring – på annan eller samma plats – kan planen således anses medverka till att normer klaras samlat, även om det en period kan bli överskridande på en viss plats.

En helhetsbedömning kan t ex visa att luftsituationen förbättras i känsligare områ-den (där människor stadigvarande vistas) och försämras i mindre känsliga områden (där få människor vistas). Eftersom syftet med normerna är att skydda människors hälsa bör det vara i samtligas intresse att utgå från en samlad bedömning vid utvärde-ring av överskridande av miljökvalitetsnormerna.

Jämförelse med Södra länken

Förutsättningarna för projekten är helt olika. Ett genomförande av Södra länken i ytlä-ge skulle innebära en ny väg rätt igenom redan tätt bebyggda områden. E18-projektet innebär en om- och utbyggnad av en trafikled som redan finns. Vid utvärdering och val av alternativ utgår man ifrån den aktuella situationen för den vägsträcka det gäller. För E18:s del är det möjligt att göra en ombyggnad av befintlig väg i ytläge som inne-

bär stora förbättringar av dagens trafiksituation och stora förbättringar av miljön utan att göra ingrepp i befintliga bostadsområden.

Ekonomi

För E18 :s ombyggnad på aktuell sträcka finns 2, 2 miljarder avsatta i Vägverkets nationella plan för åren 2004-2015. Merkostnaderna för överdäckningarna norr om Tensta och Rinkeby beräknas till ca 600 miljoner kr. Överdäckningarna bekostas av staden.

Genomförande

Ett genomförandeavtal upprättas mellan staden och Vägverket angående olika ekonomiska åtaganden för byggandet av väganläggningar. Genomförandeavtalet bör godkännas av kommunfullmäktige innan planen antas.

I avtalet regleras frågor såsom t ex:

- byggtidplan
- projektets omfattning
- generella åtaganden, inklusive tillämpning av upprättat gestaltungsprogram
- finansiering och betalning
- revideringar av projektet
- markupplåtelse
- överdäckningarna
- huvudmannaskap
- drift och underhåll
- miljöfarligt avfall
- ledningar
- kontroll, besiktning och garantier

Byggstart beräknas i dagsläget ske under 2007. Byggtiden beräknas till ca sex år.

RESERVATIONER M.M.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av Torsten Sandgren (v), att stadsbyggnadsnämnden återremitterar planförslaget för att låta ombyggnad av vägsträckan utgå från tunnelalternativet, och anför följande.

Det s.k. modifierade ytläge som förordats som lämpligt för E18:s dragning, är olyckligt och bör omprövas. Ytalternativet innebär, även med den föreslagna överdäckningen, att E 18 fortsätter att ha en barriäreffekt mellan bostadsområden och Järvafältet, med tung trafik och för miljön negativa effekter. Ytalternativet förtar dessutom helt och hållet kvalitéerna med en naturreservatsbildning kring Igelbäcken. Avgasemissioner och buller blir permanenta inslag i både naturmiljön och bostadsområdena.

Det är också osäkert huruvida de tänkta överdäckningarna överhuvudtaget kommer tillstånd. Det är även osäkert hur mycket av överdäckningarna som kan användas till bebyggelse. Dessutom riskerar överdäckningen att bidra till ytterligare ianspråktagande av Järvafältet för bebyggelse.

Den föreslagna överdäckningen ger alltså litet tillskott av bostäder. Med tanke på den tunga trafiken och att E 18 är en primärled för transporter med farligt gods blir det både dyrt och svårt eller omöjligt att få en acceptabel boende- eller arbetsplatsmiljö på överdäckningarna.

Hjulsta trafikplats är dessutom överdimensionerad. Det är inte rimligt att dimensionera trafikplatsen för en rent hypotetisk, framtida koppling till "Förbifart Stockholm".

Tunnelalternativet är förvisso företagsekonomiskt dyrare, men har många miljömässiga och andra fördelar. Det tar bort buller och avgaser på just den sträcka som behövs för att kunna inrätta Järvafältet som naturreservat. Det tar bort en barriär mellan Rinkeby-Tensta-Hjulsta å ena sidan och Järvafältet å andra sidan. Det ger utrymme för avsevärt mycket fler nya bostäder än vad E18 i ytläge ger.

Ärendet återremitteras eftersom tunnelalternativet är det enda acceptabla alternativet ur miljö- och boendeperspektiv.

Reservation anfördes av Cecilia Obermüller (mp), att stadsbyggnadsnämnden beslutar att upphäva planerna Pl 6564, Pl 6754 och Pl 6755.

Tunnelalternativet borde legat till grund för fortsatt planläggning och att ytalternativet därmed fortfarande bör avföras. Givetvis är det viktigt att trafiksäkerheten skyndsamt förbättras kring aktuella vägvsnitt oavsett vilken lösning som väljs.

Det enda utbyggnadsalternativet för E18 som ger acceptabla miljöförhållanden i bostadsområdena och på Järvafältet är att lägga E18 i tunnel. De ekonomiska konsekvenserna av en sådan lösning blev aldrig tillfredställande utredda.

De kilometerlånga bullerskydd och breda vägarna som förslaget till utbyggnad i ytläge leder till att skilja vad som borde höra samman, lika effektivt som en gång i tiden Berlinmuren. Vägar brukar byggas för att förkorta avstånd mellan människor och inte, som i detta fall, hindra.

Då nu barriärmodellen väljs av socialdemokrater i förening med de borgerliga partierna ges inte heller några garantier för de eventuella överdäckningarna som vore små (men dyra) plåster på sårn. Arbetet med detaljplaner för överdäckningarna bör påbörjas omedelbart.

Det blivande kulturreseptatet på Järva är ett sätt att binda ihop området socialt kring fältet. Ett tunnelalternativ skulle ha främjat integrationen runt Järvafältet och ökat det ekologiska värdet av den smala grönkilsförbindelsen. Rimligen skulle tunnelalternativet också kunnat ge 120 - 130 000 kvadratmeter nya bostäder och lokaler för butiker, hantverk, kontor, m.m. kring den nuvarande E18 som kunnat omformas till en stadsgata genom området. Samtidigt råder en stor brist på bostäder i Stockholm och lokaler för små företag. Att man i detta läge inte valde att bidra till en investering i en tunnellsnösning är svårt att förstå.

Med rätta känner sig de som bor längs E18 sämre behandlade än medborgare i andra delar av staden, där större vägprojekt förläggs i tunnel. Staden valde en lågbudgetvariant som drabbar befolkningen och miljön kring Järvafältet.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Kersti Py Börjeson (s), Conny Nilsson (s), Rolf Lindell (s), Tomas Agenberg (s) och Jan Qvarsell (s) enligt följande.

Socialdemokraterna vill uttala att det är av yttersta vikt att de föreslagna överdäckningarna genomförs för att skapa en god boendemiljö och för att skapa en naturlig anknytning till Järvafältet.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Lotta Edholm (fp), Katariina Güven (fp), Mats G. Nilsson (m), Joakim Larsson (m), Ingvar Snees (m) och Kerstin Rossipal (kd) enligt följande.

Förslaget kommer att innebära en väsentlig förbättring av framkomligheten och trafiksäkerheten i området. Naturligtvis hade det dock varit bättre om hela sträckan kunnat däckas över, men pengar till detta finns helt enkelt inte. Detta beror i grunden på att Stockholmsregionen får minst pengar till vägutbyggnad i förhållande till folkmängden och i jämförelse med andra delar av landet. Regeringens stockholmsfientlighet visar sig också på detta område.

PLANBESKRIVNING

Ytterstadsavdelningen
Eva Strömbäck
Tfn 508 282 52

2005-05-02

Dp 1999-08897-54

Detaljplan för
Hjulstavägen, Kymplingelänken
del av Ulvsundavägen,
Enköpingsvägen,
Bergslagsvägen,
Akallalänken
samt del av Hanstavägen m m
inom stadsdelarna Kista, Tensta,
Rinkeby, Akalla, Husby och Bromsten
i Stockholm

Upphävande av planerna Pl 6564, Pl 6754
och Pl 6755, fastställda 1967

Dp 1999-08897-54

PLANHANDLINGAR

Planhandlingarna består av en plankarta i fyra delar, en förändringskarta i två delar, denna planbeskrivning och en genomförandebeskrivning

En miljökonsekvensbeskrivning och två riskanalyser har upprättats.

Ett gestaltungsprogram har gemensamt tagits fram av Vägverket och stadsbyggnadskontoret.

PLANENS SYFTE

Planen möjliggör ombyggnad och ny sträckning för väg E 18 mellan Hjulsta och Kista. Planen ger möjlighet att på två ställen överdäcka Hjulstavägen/E18. I detaljplanen regleras anslutningar mellan E 18 och det lokala gatusystemet samt omläggning och nybyggnad av gång- och cykelvägar m m.

I planen ingår även upphävandet av ett äldre planlagt trafikområde på Järvafältet.

PLANDATA

Detaljplanen upphäver områden för motorväg, motortrafik och del av park i planerna Pl 6754, Pl 6755 samt Pl 6564, fastställda 1967. Övriga områden i planerna ersätts helt eller delvis.

Planen ersätter helt eller delvis stadsplanerna Pl 6550, Pl 6606, Pl 6699, Pl 6776, Pl 6801, Pl 7160, Pl 7517, Pl 6830A, Pl 7957A, Dp 89010, Dp 1998-02061 samt Dp 2000-08850, fastställda 1965, 1966, 1967, 1967, 1967, 1971, 1973, 1977, 1985, laga kraft 1994, 1999 och 2001. Berörda områden redovisas i planerna som park, parkering, garage, tekniska anläggningar, idrottsområde samt olika trafikändamål.

BAKGRUND

Väg E 18 är Stockholms nordvästra infart. Sedan början av 1970-talet har staden och Vägverket utrett hur vägens standard ska kunna förbättras på delen mellan Hjulsta och Ulriksdal.

Nuvarande Hjulstavägen anlades samtidigt som stadsdelarna Tensta och Rinkeby och var ursprungligen avsedd som huvudtillfart till stadsdelarna. Den interregionala och regionala trafiken skulle gå på en motorväg ute på Järvafältet. Denna motorväg byggdes dock aldrig vilket har lett till att Hjulstavägen idag måste bära all trafik.

Den otillräckliga vägstandarden ger tillsammans med en blandning av olika trafikslag en jämförelsevis hög olycksfrekvens. Trafikkapaciteten är dessutom otillräcklig vilket ger långa köer och medför att en del trafik söker sig andra vägar t ex genom Solna, gamla Spånga, Husby och Akalla.

Den höga trafikbelastningen ger även miljöstörningar, framför allt i form av höga bullernivåer.

Utredningsarbeten har visat att det bästa sättet att komma tillrätta med problemen är en ombyggnad av E 18 till motorvägsstandard på sträckan mellan Hjulsta och Kista. Med föreslagen utformning minskar trafikbelastningen på i Hjulstavägens södra körbanor i Stockholm samt på Enköpingsvägen i Solna och Sundbyberg. Med Vägverket som huvudman, har därför förslag för vägens ombyggnad tagits fram tillsammans med stadsbyggnads- och gatu- och fastighetskontoret. Staden bedriver dessutom ett omfattande planeringsarbete för utbyggnad av Kista arbetsområde. Föreslagen ombyggnad av E 18 skulle, jämfört med dagens situation, väsentligt förbättra tillgängligheten till Kista.

Under flera år diskuterades om E 18-trafiken förbi Tensta och Rinkeby skulle gå i tunnel under stadsdelarna eller i ytläge på en utbyggd Hjulstaväg. Stadsbyggnadsnämnden beslöt i december 2000 att planarbete för E 18 i ytläge skulle påbörjas.

PLANENS INNEHÅLL

Allmänt

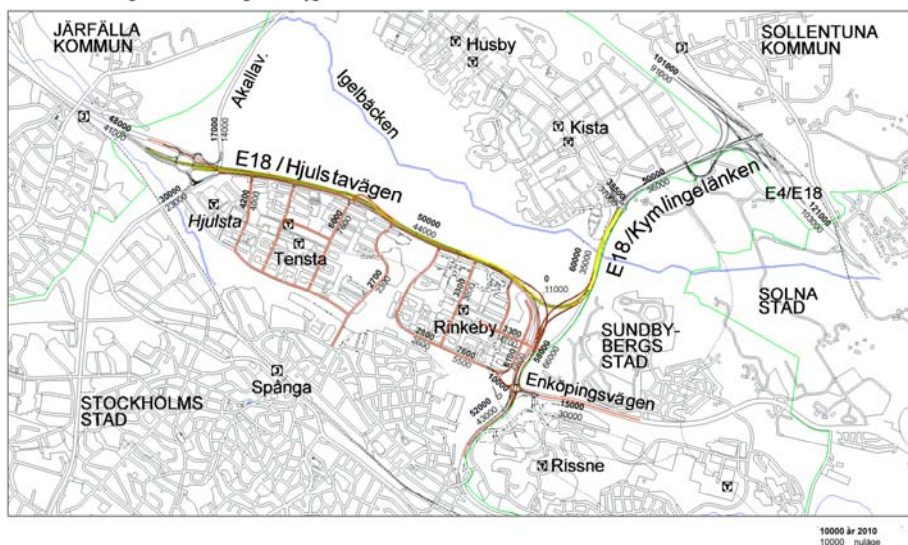
Vägar

På sträckan mellan Hjulsta och Kista ersätts dagens elva plankorsningar av fem nya planskilda trafikplatser och befintlig trafikplats (tpl) i Kista utökas. Väg E 18 utformas som en motorväg med två körfält i vardera riktningen och i huvudsak för 70 km/tim. Nuvarande två körfält mot Stockholm närmast Tensta – Rinkeby blir lokal huvudgata. Resterande två körfält bildar tillsammans med två nya körfält en fyrfäلتig väg med planskilda trafikplatser. De två nya körfälten ryms till största delen inom nuvarande vägsränlan genom att E 18 sänks ner och terrasseras med hjälp av stödmurar. Vid Rinkeby förläggs en ny trafikplats på fältet mellan nuvarande E18 och Kymplingelänken. E18 följer därefter Kymplingelänken till korsningen mot Hanstavägen där en ny infart till Kista, Ärvinge trafikplats, placeras. Härfter ansluter E18 till väg E 4 via nya ramper. Den befintliga trafikplatsen vid E 4 bibehålls och får en mer lokal betydelse.

Nya E 18 ansluts sydost om Rinkeby till Ulvsundavägen, Enköpingsvägen och Rinkeby via ny trafikplats. Den planerade vägutbyggnaden medför att trafikbelastningen på flera av de olika vägarna/gatorna i området ändras. Störst trafikökning får Kymplingelänken. Det finns alltid ett mått av osäkerhet i beräkning av trafikflöden. Det man med större säkerhet kan utläsa är tendenser d v s ökande eller minskande trafik.

Kartöversikt: Redovisning av ändrade trafikflöden mellan nuläge och som prognos för 2010.

Trafikflöden nuläge och 2010 vardagsmedeldygnstrafik



Gång- och cykelvägar

Med anledning av vägombyggnaden kommer ett antal gång- och cykelvägar (gc-vägar) att tillkomma eller läggas om. I första hand berörs gc-vägarna på Järvafältet. Gång- och cykelpassager mellan Järvafältet och intilliggande stadsdelar förlängs. För att göras passagerna generösa och inbjudande breddas de betydligt och blir i princip lika breda som långa.

Överdäckningar

Stockholms stad planerar att överdäcka vägområdet på två ställen vid Tensta och Rinkeby. Ett däck planeras norr om vattentornet i Tensta och ett norr om Rinkebystråket. Däcken utformas så att de ska kunna bebyggas med bostäder och verksamheter. Den aktuella vägsträckan är primär transportväg för farligt gods. Det innebär att däcken måste utformas med hänsyn till de risker som detta medför. För att däcken ska kunna bebyggas föreslås en konstruktionslösning med skilda bjälklag för däck och bebyggelse med en buffertzon mellan bjälklagen. Buffertzonen kan t ex användas som parkeringsgarage. I denna detaljplan regleras endast byggrätten för bjälklaget närmast ovanför körbanorna. Eventuell framtida bebyggelse på däcken samt tillkommande bjälklag kommer att hanteras i särskilda planer. En riskanalys för däcken har gjorts. En kort sammanfattning av riskanalysen redovisas under rubriken miljökonsekvenser.

Åtgärder inom vägområdet, tekniska anläggningar m m

I vägområdet inryms broar, murar för att ta upp nivåskillnader, räcken, belysning m m. För att förbättra bullersituationen längs vägsträckan uppförs bullerskärmar och bullervallar.

Planen redovisar tekniska anläggningar, bländskydd och annat som krävs för vägarnas funktion m m. För omhändertagande och renande av trafikdag- och spolvatten anläggs ett antal dammar och magasin.

Ett stort antal luft- och markledningar finns i området. Det är ledningar för kraftnät, el, tele, kabel-tv, bredband samt ledningar för vatten och avlopp. Vid byggandet av trafikplatserna i Rinkeby och Rissne måste kraftledningsstolpar flyttas, vilket ger ledningarna en delvis ny sträckning. Ledningar för vatten norr om Hjulstavägen och vid Rissne tpl flyttas.

Gestaltning och landskapsåtgärder

Vägprojekt är en integrerad del i stadens utveckling och berör vitala delar av stadsmiljön. Det är viktigt med en samsyn mellan Vägverket och berörda kommuner om de kvaliteter som ska präglade vägprojektet. Ett gestaltungsprogram har därför gemensamt tagits fram av staden genom stadsbyggnadskontoret och Vägverket där utformning, materialval, landskaps- och vegetationsbehandling m m behandlas. Här redovisas en starkt förkortad sammanfattning.

I arbetet ingår att anpassa och gestalta vägen och dess närområde med hänsyn till det värdefulla natur- och kulturlandskapet. Nya slänter och markmoduleringar föreslås. Av särskild vikt är vägens möte med Järvafältet. Som planbestämmelse införs att bull-

erskyddet mot fältet i huvudsak ska bestå av en vall. Den bildar del av den slänt som mjukt och böljande möter fältet. Skärmar/murar medges endast på broar och i de lägen där värdefull natur behöver sparas. Längs sträckan planteras nya träd, buskar, blommor etc. Trafikplatserna utgör ofta entré till stadsdelarna varför stor omsorg bör läggas på deras utformning.

”E18 kommer efter ombyggnad att ha en stor visuell påverkan på sin omgivning. Vägens olika element: murar, bullerskärmar, vägbroar med stöpelare, passager för gång- och cykelvägar, belysning, räcken, m m utföres därför med höga ambitioner vad gäller kvalitet i utformning och materialval. En omsorgsfullt behandlad miljö eftersträvas.

På en sträcka av ca 4 kilometer, längs Enköpingsvägen – Hjulstavägen, kommer huvuddelen av sträckan ha stora exponerade murytor, som upplevs både i vägrummet och från Järvafältet. Den omfattande murytan kräver därför stor omsorg i utformningen. Utformningen ska både för bilisten och för de som vistas på fältet ge en upplevelse av en omhändertagen miljö. Murytorna kan utformas antingen med en tydlig släthet eller med profilerad strukturerad yta, alternativt både och i ett varierat samspel. Stödmurarna ges ett kontinuerligt krön som följer vägens profil.

Skymmande bullerskärmars övre del görs genomsiktliga för att ge bilisten möjlighet till utblick över murkröntet för god överblick och god orientering. Broarna utformas lätta och eleganta. För att uppnå eftersträvad lätthet utformas kantbalken med smal vinge. Broarna utformas med hel undersida och runda pelare.

För att skapa en trivsamt och ljus miljö, särskilt i passagerna under broarna, bör en samverkan göras mellan ytbehandling, materialverkan och skuggspel på de stora betongytorna som murar/bullerskärmar, broar, landfästen skapar.

Ovanstående åtgärder utförs enligt de intentioner som redovisas i gestaltungsprogrammet och på Vägverkets landskapsritningar och enligt överenskommelser mellan Vägverket och staden.

Tillgänglighet

Mellan stadsdelarna Tensta och Rinkeby och Järvafältet råder i dag stora nivåskillnader. Detta medför ansevärd svårigheter att ordna passager med goda lutningsförhållanden mellan stadsdelarna och fältet. Kommunens krav för godtagbar standard för gångväg är en lutning av 1:40. Den gc-väg som får bäst standard är den öster om Kvarnbyvägen i Rinkeby. Där ligger lutningen mellan 1:20 - 1:50. Med överdäckningarna underlättas betydligt möjligheten att ta sig mellan fältet och stadsdelarna. Utformning av framtida gc-vägar över däck hanteras i de detaljplaner som kommer att upprättas för den nya bebyggelsen. Gc-vägarna i passagerna vid Elinsborgsskolan, Igelbäcken och Kista tpl ligger i ett flackare landskap och där är lättare att uppnå en godtagbar lutning på gång- och cykelvägar. Gång- och cykelvägen vid Ärvinge 1 får en lutning av 1:25.

Upphävande av detaljplaner

Ett av detaljplanens syften är att upphäva det planlagda trafikområdet som ligger mitt på Järvafältet. Huvuddelen av det område som upphävs kommer inte att ersättas av

andra bestämmelser i denna plan. Tanken är att detaljreglering av Järvafältet görs i samband med bildandet av ett naturreservat och i arbetet med genomförandet av ett inriktningsprogram för Järva friområde.

Del 1

Vägar

Vid *Hjulsta trafikplats* passerar E 18 planskilt under en cirkulationsplats i marknivå med nya anslutningar mot Bergslagsvägen och Akallalänken. En framtida anslutning till Barkarby kan ordnas från trafikplatsen.

Mellan Hjulsta och Rinkeby trafikplatser följer vägen befintlig Hjulstaväg med två nya körfält i slänten mot Järvafältet. Öster om Elinsborgsskolan i Tensta anläggs E 18 och den lokala huvudgatan på ca 200 meter långa landskapsbroar vilket skapar en väsentligt förbättrad passage mellan bostadsområdena och Järvafältet.

Gång- och cykelvägar, passager

En befintlig underliggande gångtunnel vid Hjulstastråket måste tas bort på grund av överdäckningen vid Tensta vattentorn. Den ersätts med en ny gc-bro i ett västligare läge. Bron dimensioneras för viss fordonstrafik (t ex fordon för parkens skötsel och transporter till och från Hästa gård) för att kunna nyttjas om Akallalänken stängs av i samband med öppnandet av en eventuell "Förbifart Stockholm" genom Hjulsta trafikplats.

Överdäckning norr om Tensta

Norr om vattentornet i Tensta ges byggrätt för en 300 m lång överdäckning. Motorvägens längdprofil sänks kraftigt mellan Hjulstastråket och Hagstråket. Den lokala huvudgatans höjdnivå bestäms av Hjulstastråkets och Hagstråkets korsningar och överdäckningen. Däcket här kan därför inte göras lika långt som den över motorvägen. Den lokala huvudgatans överdäckning ges byggrätt med en längd på ca 260 m.

Övrigt

Fem fornminnen berörs mer eller mindre av vägombyggnaden. R95 och R96 är gravfält från järnåldern väster om Akallalänken. Söder om Hjulsta trafikplats ligger R122, ett gravfält och R123 som består av stensättningar och terrassering. R249 är Hjulsta gamla bytomt med minst 15 husgrunder och ett flertal terrasseringar. I samband med vägarbetet ska förundersökningar och/eller utgrävningar av fornminnena göras.

En befintlig bollplan vid Elinsborgsskolan kan komma att minskas och flyttas något i och med att den nya breda passagen under Hjulstavägen skapas.

Del 2

Vägar

En ny *Tensta trafikplats* byggs och ansluts till Tenstastråket där Tensta och nordvästra Rinkeby får anslutning österut till E 18 via ramper.

Befintliga broar över Spångadalen kompletteras med en tredje bro.

Gc-väg

Öster om Tensta trafikplats breddas en befintlig passage under vägen från 10 till 50 meter.

Överdäckning norr om Rinkeby

Vid Rinkeby kan en 300 m lång överdäckning anläggas norr om Rinkebystråket. Däcket byggs endast över motorvägen vars längdprofil sänks kraftigt mellan Spångadalsbron och gång- och cykelpassagen vid Kvarnbyvägen. Den lokala huvudgatan blir kvar i nuvarande läge men motorvägen flyttas något söderut.

Övrigt

På plankartan redovisas två naturområden. Här växer värdefulla träd som ska bevaras och skyddas under byggtiden.

Huvudgatan Hjulstavägen läggs vid överdäckningen om i ett sydligare läge.

Av plantekniska skäl medtages en mindre del av bostadsfastigheten Kvarntullen 8 i Rinkeby. Området medtages för att kunna redovisa föreslaget läge för bullerskydd i kanten av en befintlig parkering. Gällande planbestämmelser för området överförs till denna plan.

Del 3

Vägar

Rinkeby trafikplats ansluter E 18 med Ulvsundavägen. Trafikplatsens av- och påfarter läggs till stor del på broar vilket skapar en öppen lösning med breda passager mellan Järvafältet och Ursviksområdet i Sundbyberg.

E 18 via Kymplingelänken byggs i befintligt läge men på grund av de korta avstånden mellan trafikplatserna kommer av och påfarter att gå i varandra så att ett s k additionskörfält byggs på var sida utmed hela sträckan mellan Rinkeby och E 4. Över Igelbäcken föreslås en helt ny bro. Brons längd ökar från dagens 100 m till ca 220m.

I *Rissne trafikplats* läggs Ulvsundavägen under en cirkulationsplats med anslutningar till Rinkeby och Rissne via Enköpingsvägen. En ny mindre rondell anläggs vid Rinkebysvängen för att ansluta Rinkeby till Rissne tpl.

Befintlig transformatorstation sydväst om trafikplatsen får en ny tillfart.

Gång- och cykelvägar, passager

En befintlig passage nordväst om fastigheten Kvarntullen 8 förlängs och breddas.

En befintlig gång- och cykelväg över Ulvsundavägen flyttas något norrut.

Övrigt

Byggandet av Rissne trafikplats påverkar ett par anläggningar i närområdet.

Idrottsområdet söder om Rinkebysvängen minskas och får delvis annat läge. Klubbhuset flyttas. De olika sportaktiviteterna placeras om. En intilliggande parkeringsplats flyttas och en ny angoringsväg görs till området.

En ny omkopplingsstation för Norrvattens och Stockholm Vattens behov ges byggrätt sydväst om trafikplatsen.

Ett fornminne, R193: gravfält från järnåldern, är beläget sydväst om Rissne trafikplats. Vid ombyggnaden görs en förundersökning och en särskild arkeologisk undersökning.

En tunnelbanelinje går under berört område. Bestämmelser från stadsplaner Pl 6830 och Pl 7975A om lägsta nivå för schaktning, borrhning och pålning i idrottsområdet och i södra delen av Ulvsundavägen överförs till denna plan.

Del 4

I *Ärvinge trafikplats* läggs E 18 över en cirkulationsplats med anslutning till Kista via Hanstavägen som flyttas och rätas ut.

Den befintliga *Kista trafikplats* kompletteras med planskilda rampanslutningar till väg E 4 både norrut och söderut i båda riktningarna. Under plansamrådet redovisas två alternativa ramplösningar för trafiken från Stockholm. För att avlasta Ärvinge trafikplats anläggs en ny anslutning mellan Torshamnsgatan i Kista arbetsområde och E4:an. Huvuddelen av den anslutningen ligger i Sundbyberg.

Gång- och cykelvägar, passager

En ny gc-väg mellan Kista och Sollentuna tillkommer via Kista trafikplats.

Befintlig gc-förbindelse under Kymlingelänken flyttas till ett nytt läge sydväst om Hanstavägen.

Av plantekniska skäl överförs gällande planbestämmelser för en befintlig elnätstation sydväst om Torshamnsgatans nya tillfart till denna plan.

Spårtrafik

Strax sydväst om Ärvinge trafikplats ges rätten att under Kymlingelänken anordna spårtrafik då en framtida dragning av tvärbanan till Kista förväntas komma i detta läge.

Befintligt tunnelbanespår under Kymlingelänken regleras.

Övrigt

Kymlingelänkens nuvarande dragning förbi fastigheten Kolding 4 har medfört ett mindre intrång i fastigheten. Intrånget kvarstår efter ombyggnaden varför fastigheten minskas något och marken övergår till område för genomfart.

Kymlinge bytomt, R222, ligger syd-sydväst om Ärvinge trafikplats. Förundersökning och särskild arkeologisk undersökning görs.

Miljökonsekvenser

En miljökonsekvensbeskrivning (MKB), "Miljökonsekvensbeskrivning Väg E18 Hjulsta-Kista, Arbetsplan 41510, Detaljplan Dp 1999-08897-54", daterad 2004-11-04, kompletterad 2005-02-11, och en särskild riskanalys för däckan, "Överdäckning av E 18 vid Rinkeby och Tensta, Riskanalys över farligt godsolyckor", daterad 2003-02-11, rev 2003-10-15, har upprättats.

Här redovisas en starkt förkortad sammanfattning. För en fullständig beskrivning av vägens påverkan på natur, kultur- och boendemiljö samt beskrivning av noll-alternativet, se upprättad MKB.

Naturmiljö

Med en ombyggnad görs intrång i randvegetationen närmast vägen. Värdefulla biotoper försvinner eller utsätts i högre grad än tidigare för störningar. Kantzonerna, som är mer utsatta för t ex buller, luftföroreningar mm förskjuts mot fältet och tidigare skyddade växtmiljöer påverkas. Nuvarande problem med otillräcklig vattentillförsel till Igelbäcken består, men risken för föroreningar av bäckens vatten i samband med trafikolyckor minskar.

Den breddade passagen under Kymlingelänken vid Igelbäcken förbättrar spridningsmöjligheter för växter och djur i den passage som idag är den smalaste i den regionala grönkilen.

Markanspråk

Den mark som berörs av ombyggnaden av vägen är redan idag huvudsakligen inanspråktagen för vägändamål eller ligger i direkt anslutning till befintlig väg.

Trafikplatserna vid Hjulsta, Rinkeby och Kista kommer att ta i anspråk mark som idag är naturmark och ingår i den övergripande grönsstrukturen. E18 kommer att korsa Järva friområde i en något förändrad sträckning jämfört med dagens situation. Den nya sträckningen vid Rinkeby tar i anspråk naturmark samtidigt som mark som idag är vägområde frigörs till annan användning. På långa sträckor ligger de nya vägdelarna inom det befintliga vägområdet. Ytåtgången för ombyggnad av E18 koncentreras till trafikplatserna, framförallt till Hjulsta, Rinkeby och Kista. Drygt hälften av arealökningen ligger inom områden med lågt eller mycket lågt rekreativvärde då berörda områden ligger i instängda lägen och/eller har höga bullernivåer. Den föreslagna väg-ombyggnaden tar i anspråk ca 6 ha av ytor med höga naturvärden inom Järva friområde. Detta kompenseras i viss grad av de åtgärder för landskapsanpassning som föreslås inom arbetsplanen.

Stads- och landskapsbild

Den ombyggda vägen skiljer sig i skala från den befintliga vägen. Vägområdets omfattning ökar och de flesta körbanor kommer att ligga lägre än i dag. På några ställen kommer vägen att ligga högre än idag. Liksom tidigare bildar den nya vägen en upple-

velsemässig gräns mellan bebyggelse och friområde. Markmodelleringarna av både slänter och bullerskyddsvallar samt planteringarna kommer på sikt och i större utsträckning än idag att dölja intrycket av vägen från friområdet. Överdäckningarna och trafikplatserna kommer att utgöra nya inslag i området. Detta gäller framför allt trafikplatserna i Rinkeby och Rissne då de höjer sig över omgivningarna.

Rekreation och friluftsliv

Föreslagna bullerskyddsåtgärder medför att ca ett 90 hektar stort område blir mindre bullerstört än idag. Möjligheten att röra sig mellan stadsdelarna och Järvafältet förbättras. Förutom de två överdäckningarna skapas en bred passage under den nya landskapsbron vid Elinsborgsskolan. Dessutom både förlängs och höjs bron över Igelbäckens vilket ökar kvaliteten på den passagen. Övriga underliggande passagemöjligheter blir längre men breddas istället betydligt.

Buller

För bostäder

I Naturvårdsverkets riktvärden utomhus anges att den ekvivalenta ljudnivån ej bör överstiga 55 dBA vid bostädernas fasad.

Utrymme	Högsta trafikbullernivå, dB(A)	
	Ekvivalentnivå	Maximalnivå
<i>Inomhus</i>	30	45 (nattetid)
Utomhus (frifältsvärden) Vid fasad	55	
På uteplats		70

Även Stockholms stads planeringsmål för ljudnivåer från vägtrafikbuller anger 55 dBA vid fasad

Dagens läge

De flesta bostadshus närmast de större vägarna har idag bullernivåer vid fasad som vetter mot vägen på mellan 55 och 70 dB(A) ekvivalentnivå. De lägre nivåerna återfinns på entréplanen och de högre nivåerna på de översta våningsplanen. Inne i kvarten avskärmar byggnaderna effektivt bullret till nivåer under 55 dB(A). Husen närmast Hjulstavägen och Ulvsundavägen har genomgående lägenheter d v s den ena sidan vetter mot de betydligt tystare gårdarna.

I friområdet

Naturvårdsverket har på ett regeringsuppdrag redovisat förslag till riktvärden för trafikbuller i friluftsområden och parker samt andra rekreationsytor i tätorter.

Områdestyp	Ekvivalent ljudnivå i dB(A)
Parker och andra rekreationsytor i tätort	45-50 eller 20 dBA under nivå för omgivande gator vilketdera som ger den högsta nivån
Friluftsområden	40

I tidigare förslag till riktvärde för buller från Naturvårdsverket anges:

Områdestyp	Ekvivalent ljudnivå i dB(A) för dygn
<i>Rekreationsområde i tät bebyggelse</i>	55 ° Avser frifältsvärde

Dagens läge

Järva friområde utsätts för buller från de närliggande trafiklederna. Bullernivåerna varierar med terrängen. På stora flacka ytor sprids buller långt medan höjdryggar i terrängen hindrar buller från att spridas vidare. I skyddade lägen bakom höjdryggar och långt från bullerkällor finns de lägsta bullernivåerna. Det av Naturvårdsverket föreslagna riktvärdet för trafikbuller i parker och andra rekreationsytor i tätort uppnås idag endast inom begränsade områden.

Ett cirka 500 m brett område längs vägen har en ekvivalentnivå över 50 dB(A) och ett cirka 300 m brett område har över 55 dB(A).

Öster om Kymlingelänken bidrar både E 4:an och Kymlingelänken till bullersituationen. Bullernivåer under 50 dB(A) finns cirka 300 meter från Kymlingelänken och E 4:an.

Efter ombyggnad

I vägombyggnaden ingår ett omfattande åtgärdsprogram för att minska bullerspridningen både mot bostäderna och mot friområdet. Principen för avskärmning är att en skärm som är cirka två meter hög placeras mellan huvudgatan och östgående körfält på väg E 18 och att en-meters skärmar alternativt vallar placeras dels mellan motorvägens körbanor dels ut mot friområdet. Dessutom bidrar de två överdäckningarna vid Rinkeby och Tensta till lokala sänkningar av bullernivåerna. Även Kymlingelänken skärmas mot friområdet. Vid Kista trafikplats kompletteras den avskärmande effekten som ramperna ger med vallar och skärmar norr om ramperna.

Föreslagna åtgärder medför att bullernivåerna förbättras med 3-7 dB(A) både i bostadsområden och i friområdet. I Rinkeby och Tensta sker en genomsnittlig sänkning av bullernivåer med cirka 5 dB(A) ekvivalentnivå på alla våningsplan. Aktuella riktvärden för bostäder klaras med några undantag utomhus i markplanet. Kompletterande fasadåtgärder, främst i form av nya fönster, behöver utföras på vissa bostadshus för att riktvärdet, 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus skall klaras. Vid entrén till merparten av bostadshusen vid Hjulstavägen underskrids riktvärdet 55 dB(A) ekvivalent

ljudnivå. För att detta riktvärde även ska kunna uppnås vid de högre våningsplanen skulle mycket höga bullerskydd, upp mot 6 meters höjd, behöva anläggas vilket inte ses som realistiskt.

Förslaget innebär att ytan på Järva friområde som har bullernivåer under 50 dB(A) ekvivalentnivå kommer att öka med cirka 66 000 m² områden med ljudnivåer under 55 dB(A) kommer att öka med cirka 62 000 m² och ligga cirka 200 meter närmare vägen jämfört med dagens läge.

Luftkvalitet

För de boende längs Hjulstavägen förbättras luftkvaliteten trots att trafikflödet ökar. Detta sker genom att de stora trafikflödena flyttas längre från bebyggelsen, trafikrytmen blir jämnare samt genom den generellt förbättrade avgasreningen. Längs E4/Uppsalavägen ökar föröreningsbelastningen något på grund av att överflyttning av trafik ger större lokalt tillskott än den reduktion som generellt förbättrad avgasrening ger.

Kvävedioxid

Miljökvalitetsnormer för kvävedioxid har tröskelvärden som från och med 2006 inte får överskridas.

Tid för medelvärde	Normvärde (µ/m ³)	Värdet får inte överskridas mer än
1 timme	90	175 timmar/år (98-percentil)
1 dygn	60	7 dygn/år (98-percentil)
Kalenderår	40	Får ej överskridas

Beräknade kvävedioxidhalter klarar normen efter ombyggnad av E 18 samt för den gemensamma sträckningen via E4/Uppsalavägen. För de boende längs berört vägnät kommer halterna att sjunka.

PARTIKLAR

Miljökvalitetsnormer för partiklar som från och med 2005 inte får överskridas.

Tid för medelvärde	Normvärde (µ/m ³)	Värdet får inte överskridas mer än
1 dygn	50	35 dygn/år (98-percentil)
Kalenderår	40	Får ej överskridas

Efter ombyggnad klaras miljökvalitetsnormen för partiklar på större delen av sträckan, med undantag för Ulvsundavägen fram till Kymlingelänken om inga åtgärder vidtas

för att minska partikelhalterna. Beräkningar visar att halterna i dagsläget här överskrider 50 mikrogram/kubikmeter. Så även efter ombyggnad.

Länsstyrelsen har fått i uppdrag av regeringen att utreda vilka åtgärder som kan vidtas i hela vägsystemet i anslutning till Storstockholm för att minska partikelhalterna. Enligt länsstyrelsen är det realistiskt att räkna med en 25 % reduktion av partikelhalterna till 2015, vilket skulle innebära att miljö kvalitetsnormen klaras.

Bensen

Miljö kvalitetsnorm för bensen

Tid för medelvärde	Normvärde (μm^3)	Värdet får inte överskridas mer än
Kalenderår	5	Får ej överskridas

Efter ombyggnad klaras miljö kvalitetsnormen med bred marginal. Även lågrisknivån beräknas klaras. För de boende längs berört vägnät beräknas bensenhalterna i luft att sjunka avsevärt.

Transporter av farligt gods

E 18 ingår i det av länsstyrelsen rekommenderade vägnätet för transport av farligt gods. Vägsträckan mellan Hjulsta och Kista är idag en av landets mest olycksdrabbade. Enligt Räddningsverkets kartläggning passerar cirka 500 ton farligt gods varje dag på E18 i höjd med aktuellt område. Mest frekvent är transporter av brandfarliga ämnen. Genomförd riskanalys visar att ombyggnaden av väg E18 kan ske utan att oacceptabla risker uppkommer.

Efter ombyggnaden beräknas antalet trafikolyckor minska betydligt. Detta beror främst på de planskilda korsningarna och att trafikrytmen blir jämnare vilket även kommer att minska frekvensen av så kallade upphinnandeolyckor.

På sträckan mellan Hjulsta och Rinkeby förskjuts vägen norrut vilket gör att avståndet ökar till bebyggelsen söder om Hjulstavägen. Med E 18:s nya sträckning kommer inga bostäder att ligga inom ett avstånd av 50 m från vägen.

Dimensionerande brandscenario har i riskanalysen identifierats vara en pölbrand från brandfarliga vätskor och därmed stark värmestrålning. Riskanalysen rekommenderar åtgärder för att sänka risknivån. Föreslagna åtgärder med skyddszon och avskärmning skrivs in som bestämmelser på plankartan.

SKYDDSZON

Ett 20 meter brett skyddsområde längs i princip hela sträckan läggs in. I området bör personer inte i onödan vistas och därför ska parkanläggningar eller dylikt som inbjuder till långvarig vistelse inte anordnas i den zonen.

BULLERSKÄRM OCH AVSKÄRMNING

I och vid kv Isinge, Elinsborgsskolan (delkarta 1 och 2) ligger skolgård och bollplan innanför länsstyrelsens generella skyddsavstånd varför ytterligare åtgärder är lämpliga. E18 är på sträckan försedd med bullerskärm som här även kan fungera som skydd mot i första hand värmestrålning från brand. Bullerskärmen utföres i obrännbart/svårantändligt material. Skyddets omfattning och utformning studeras senare. I samband med ombyggnaden av vägen kommer fotbollsplanen troligen att flyttas vilket ytterligare minskar risken.

AVSKÄRMNING OCH AVBÄRARE

För att skydda befintliga eller kommande byggnader i kv Holar, Alptanäs och Geysir (delkarta 4) ordnas istället för en skyddszon, en samordnad avskärmning och avbärare för att minska värmestrålning från en eventuell pölbrand och avåkning. Utföres i obrännbart/svårantändligt material sannolikt som barriärelement. Skyddets omfattning och utformning studeras senare.

För att förhindra att t ex olja eller bensin från en läckande tankbil förorenar recipienten införs en bestämmelse om haveriskydd i planen. För avledning till Edsviken anläggs ett enkelt haveriskydd i anslutning till diken. Vid avledning till övriga recipienter anläggs sedimenteringsdammar alternativt sedimenteringsbassänger. Dessa utformas så att de även fungerar som haveriskydd. Då haveriskydden placeras vid diken och i sedimenteringsanläggningar hamnar de utanför planområdet, vilket illustrerats på plankartan.

Riskerna för olyckor med farligt gods kan dessutom förväntas minska ytterligare genom överdäckningarna som ger ett visst skydd mot omgivningen t ex vid olyckor med hög värmestrålning från bränder.

För överdäckningarna och den framtida bebyggelsen på däckarna har risknivåer beräknats som samhällsrisker vid olyckor under överdäckningarna och som individrisker för olika placeringar i närheten av överdäckningarna.

Individrisken ökar något invid däckens mynning men blir inte oacceptabelt höga. Samhällsriskerna beräknas inte bli oacceptabelt höga men heller inte så låga att de direkt kan avfärdas som försumbara. Detta medför att rimliga åtgärder bör göras för att reducera riskerna. Det är framför allt två scenarier som ger relativt höga risker nämligen utsläpp av giftig gas och olyckor med explosiva ämnen. Konsekvenserna av ett utsläpp av gas bedöms inte påtagligt försämrats av överdäckningarna. Konsekvenserna av en explosion, för de största tänkbara explosionerna kan inte helt elimineras men skadorna kan reduceras. Detta görs med val av rasdämpande stommar och att överdäckningen (tak och väggar) i dagsläget dimensioneras för minst en explosionslast enligt regler i Vägverkets "Tunnel 99", tabell 3.3-3. Om Vägverket i framtiden kommer med nya regler/normer ska dessa gälla istället. Om det vid projekteringsstillfället eller vid byggsamrådet framkommit nya rön kan högre krav komma att ställas på konstruktion eller på installationer i den tunnel som skapas. I bygglov, bygganmälan, byggsamrådet och projekteringsarbetet ska brandförsvaret kontaktas och ges möjlighet att medverka i arbetet med utformningen av däck och tunneln som skapas. För att ytterligare redu-

cera skador på människor vid explosion av måttligt stora laster skapas en buffertzona genom anordnandet av flera bjälklag mellan trafiken och framtida bebyggelse. Byggandet av bostäder måste ske vid samma tillfälle som däckets. Anledningen är att de två däckerna ska gjutas samtidigt för skapa en konstruktion som skyddar bostäderna vid en eventuell olycka med farligt gods.

För en framtida bebyggelse på överdäckningarna är det framför allt olyckor med explosiva ämnen som bör beaktas vid planering och utförandet av konstruktionerna. Detta gäller även placeringen av bebyggelsen där speciella krav kan komma att ställas. När mer detaljerade planer för bebyggelsens utförande finns, kan fördjupade objekt-specifika analyser erfordras och ytterligare riskreducerande åtgärder föreslås. En 25 meter bred skyddszonen redovisas även här.

Ytvatten

Vägdagvatten från körytor med mer än 15 000 fordon/dygn skall enligt Stockholms stads strategi renas innan det avleds till recipient. Mängden föroreningar i ytvatten till vattendrag och till sjöar minskar efter ombyggnad jämfört med dagsläget på grund av utökad behandling av dagvattnet. Recipienter för aktuell vägsträcka är idag Igelbäcken och Järvatunneln med utlopp till Edsviken, Spångaån med utlopp till Ulvsundasjön samt Råstaån med utlopp i Brunnsviken via Råstasjön. Med ombyggnad kommer vägdagvatten efter behandling att ledas till delvis samma recipienter.

Det vägdagvatten som idag leds till Igelbäcken kommer till största delen ledas till Edsviken via Järva dagvattentunnel. Delar av det vägdagvatten som har sin naturliga recipient i Igelbäcken kommer efter att ha passerat haveriskydd samt en reningsanläggning ledas till bäcken. Nuvarande problem med otillräcklig vattentillförsel till Igelbäcken består, men risken för föroreningar av bäckens vatten i samband med olyckor minskar.

Grundvatten

Sänkningar i grundvattennivån sker endast lokalt vid Hjulsta och Rinkeby trafikplatser samt vid gångport i Ärvinge trafikplats. De lokala sänkningarna påverkar inte befintliga ytvattenflöden eller grundvattennivåerna i stort. Påverkan på vegetation inom områden med grundvattensänkningar bedöms vara obetydlig. Mellanliggande vägsträckor påverkar inte grundvattnet med avseende på nivåer och dess kvalitet.

Spolvatten

De två överdäckningarna förses med separata VA-system för omhändertagande av spolvatten. I systemet kommer det att finnas magasin för omhändertagande av spolvatten från rengöring av vägrummen i överdäckningarna. Kemikalier som eventuellt läcker ut på vägen kommer att omhändertas av systemet. Spolvatten kommer att transporteras till och omhändertas i någon av Vägverkets anläggningar.

Störningar under byggtiden

Anläggningsperioden för ombyggnaden av E18 mellan Hjulsta och Kista, har beräknats till ca sex år. Ombyggnadsarbetet kommer att ske i etapper men etappindelning är i dagsläget ej klart. I ombyggnadsarbetet ingår bl a temporära trafikomläggningar. För att befintlig trafik skall kunna trafikera sträckan samtidigt som ombyggnaden sker måste tillfälliga vägar byggas. Anläggningsarbetet kommer att bedrivas vardagar mellan kl. 07-22. Andra tider kan komma att bli aktuella men först efter godkännande från kommunernas miljö- och hälsoskyddskontor och efter tillstånd av polisen. Vid ombyggnad kommer troligen bankpålning, påldäck, urgrävning, djupstabilisering inklusive överlaster, tidig utfyllning, bergsschakt och temporära och permanenta spontväggar m m att utföras. Även masshantering inklusive transporter ingår liksom gjutning av betongkonstruktioner.

Anläggningsarbetet kommer att innebära olägenheter på grund av buller och vibrationer för de som bor i områden nära arbetsplatserna och de som vistas i närområdet av pågående verksamhet. Dessutom kan grundvatten och ytavrinning av regnvatten komma att påverkas. I samband med ombyggnadsarbeten kan bullersituationen medföra att temporära åtgärder måste vidtas för att uppnå acceptabla förhållanden. Vid ombyggnad av och byggande intill dagens gc-passager kommer möjligheten att nyttja dessa tidvis att begränsas.

Bengt Andréén

Eva Strömbäck

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Ytterstadsavdelningen
Eva Strömbäck
Tfn 508 282 52

2005-05-02

Dp 1999-08897-54

Detaljplan för
Hjulstavägen, Kymplingelänken,
del av Ulsundavägen,
Enköpingsvägen,
Bergslagsvägen,
Akallalänken,
samt del av Hanstavägen m m
i stadsdelarna Kista, Tensta, Rinkeby,
Akalla, Husby och Bromsten
i Stockholm

Upphävande av planerna Pl 6564, Pl 6754
och Pl 6755, fastställda 1967
Dp 1999-08897-54

BAKGRUND

I den nationella väghållningsplanen för åren 2004 - 2015, vilken Vägverket har i upp-
gift att genomföra, ingår ny sträckning och ombyggnad av väg E18 på sträckan Hjul-
sta- Kista.

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Ansvarsfördelning

Den övergripande ansvarsfördelningen för E18:s nya sträckning och ombyggnad regle-
ras i ett ramavtal från år 2000 mellan Vägverket och berörda kommuner Stockholm,
Sollentuna, Sundbyberg och Järfälla. I ramavtalet klargörs tider för planering, projek-
tering och utbyggnad av projektet. Vidare regleras ansvarsfördelningen mellan Väg-
verket och kommunerna under tiden fram till dess att arbetsplan och detaljplaner för
projektet vunnit laga kraft.

Ramavtalet ska parallellt med framtagandet av arbetsplan och detaljplaner kom-
pletteras med genomförandeavtal mellan Vägverket och Stockholms stad.

I genomförandeavtalet ska bland annat Vägverkets respektive stadens åtaganden i
projektet under och efter byggtiden regleras.

Som riktlinje för planarbetet tjänar även överenskommelsen från år 1998 mellan Vägverket och berörda kommuner ”Utgångspunkter för fortsatt planering av E 18 sträckan Hjulsta – Ulriksdal”.

Ansvaret för genomförandet av planen vilar på Vägverket och stadens förvaltningar:

- Stadsbyggnadskontoret ansvarar för upprättade av ny detaljplan och samt myndighetsutövningen vid prövning av bygglov, marklov och bygglovanmälan.
- Lantmäterimyndigheten ansvarar för fastighetsbildningsfrågor.
- Gatu- och fastighetskontoret medverkar i processen genom sitt markförvaltar- och trafiktekniska ansvar för staden samt sitt ansvar för framtida drift och underhåll av stadens vägnät och markytor i övrigt.
- Vägverket svarar för projektering och anläggande av vägar, broar, landskapsåtgärder, m m samt drift och underhåll av statens vägnät.

Genomförandeavtal

Ett genomförandeavtal ska upprättas mellan staden och Vägverket angående olika ekonomiska åtaganden för byggandet av väganläggningar. Genomförandeavtalet ska godkännas av kommunfullmäktige innan planen antas.

I avtalet regleras frågor angående:

- väghållarskap för projektets olika delar
- finansiering av de delar av projektet som inte kommer att ingå i väg E 18
- markupplåtelse
- återställande och nyanläggande av ianspråktaga markområden samt eventuellt andra landskapsåtgärder
- drift och underhåll av vissa ytor, slänter och anläggningar t ex bullerskydd, dagvatten m m
- huvudmannaskap och övriga ansvarsfrågor rörande överdäckningarna
- miljöfarligt avfall
- ekonomiska ersättningar
- kontroll, besiktning och garantier
- tillämpning av upprättat gestaltungsprogram för E18:s ombyggnad

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Marken inom planområdet är i stadens ägo. Större delen av området är idag trafikområde och parkmark. Mindre delar är kvartersmark och idrottsområde. Delar av planområdet är tidigare inte planlagt.

Fastighetsplan

I administrativ bestämmelse på plankartan upphör gällande fastighetsplan för Kvarntullen 8. Någon ny fastighetsplan bedöms ej nödvändig för att genomföra fastighetsbildning.

Fastighetsbildning

Nya fastigheter för idrottsändamål resp tekniska anläggningar (vatten) vid Rissne trafikplats bildas genom avstyckning. Genomförd fastighetsbildning är en förutsättning för beviljat bygglov. Även en fastighet för den befintliga elnätstationen vid Rissne trafikplats kan bildas. Ny fastighetsreglering görs för fastigheten Kolding 4 då ett mindre område av fastigheten behöver nyttjas som vägområde.

Servitut m m

Rätt till allmänna underjordiska ledningar, luftledningar m m inom kvartersmark säkras ledningsrätt eller servitut. Rätt till allmän gång- och cykeltrafik samt utfartstrafik inom x- och y-område inom kvartersmark säkras med servitut.

EKONOMISKA FRÅGOR

För E18 :s ombyggnad på aktuell sträcka finns 2 230 miljoner avsatta i Vägverkets nationella plan för åren 2004-2015. Merkostnaderna för överdäckningarna norr om Tensta och Rinkeby beräknas till ca 600 miljoner kr. Merkostnaderna för överdäckningarna bekostas av staden.

Förhandlingar pågår mellan staden och Vägverket om varje parts ekonomiska åtaganden vid genomförandet av planen.

TIDPLAN

Plansamråd	mars-maj 2004
Ställningstagande i SBN	aug-sept 2004
Utställning	maj-juni 2005
Godkännande i SBN	sept-okt 2005
Antagande i KF	dec 2005
Laga kraft	våren 2006
Byggstart	2007

TEKNISKA FRÅGOR

Ledningar för vatten, avlopp, elkraft m m kommer att behöva flyttas.

Dagvattnet från trafikytor med mer än 15 000 fordon renas innan avledning sker till recipient. Spolvatten samlas i magasin innan omhändertagande för rening.

MEDVERKANDE

Detaljplanen upprättas av Eva Strömbäck. Genomförandebeskrivningen upprättas tillsammans med Rolf Gäfvert, trafikkontoret och Micael Johansson, från lantmäterimyndigheten.

Bengt Andréén

Eva Strömbäck

**REMISS- OCH
SAMRÅDSREDOGÖRELSE
Plansamråd**

Ytterstadsavdelningen
Eva Strömbäck
Tfn 508 282 52

2004-11-10

Dp 1999-08897-54

Detaljplan för
Hjulstavägen, Kymplingelänken
del av Ulvsundavägen, Enköpingsvägen,
Bergslagsvägen, Akallalänken
samt del av Hanstavägen m m
i stadsdelarna Kista, Tensta, Rinkeby, Akalla,
Husby och Bromsten
i Stockholm
Dp 1999-08897-54

INNEHÅLL

1. **Sammanfattning av inkomna synpunkter**
2. **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**
3. **Hur programsamrådet bedrivits**
4. **Hur plansamrådet bedrivits**
5. **Länsstyrelsen**
6. **Lantmäterimyndigheten**
7. **Sakägare, boende**
8. **Allmänhet, intresseföreningar m fl.**
9. **Remissinstanser**

1. **Sammanfattning av inkomna synpunkter**

Plansamrådet har liksom det tidigare genomförda programsamrådet engagerat ***sakägare, allmänhet och föreningar*** i berörda stadsdelar. Stor besvikelse, ilska och oro uttrycks över att tunnelalternativet inte längre planeras. Problem med ökad trafikmängd, höga nivåer av buller och avgaser framförs liksom att de boende här inte skulle vara

”lika mycket värda” som övriga Stockholmare då man på andra håll i Stockholm gräver ner nya trafikleder. Även oro för möjligheten att nyttja Järnafältet beskrivs. Protestlistor med ca 3000 namn har inlämnats.

Länsstyrelsen anser att det måste klargöras mellan staden och vägverket vem det åligger att säkerställa och genomföra de åtgärder som erfordras för att projektet ska bli acceptabelt ur miljösynpunkt. Länsstyrelsen gör bedömningen att man i huvudsak kommer att klara gällande miljökvalitetsnormer för kvävedioxid och partiklar. Detaljplanen motverkar inte möjligheterna att genomföra förslaget till åtgärdsprogram utan är snarare en förutsättning för att klara en godtagbar luftkvalitet i stora delar av berört område. Sammanfattningsvis anser Länsstyrelsen att staden i planläggningen iakttagit miljökvalitetsnormerna. **Vägverket** påpekar att överdäckningarna inte bekostas av vägverket. Finansieringsfrågor i övrigt regleras i ett genomförandavtal mellan Vägverket och Stockholms stad.

Gatu- och fastighetskontoret tillstyrker planförslaget. Genom att kommunfullmäktige i oktober 2003 fattat beslut om överdäckningarna har viktiga delar av projektet lagts fast. Kista trafikplats bör utformas så att den svarar mot dess roll som entré till Kista Science City. **Hälso- och miljöskyddsnämnden** tillstyrker planförslaget men framför att vägprojektet i sin helhet innebär märkbara förändringar i landskapet, stora intrång i friområdet, biotopförluster och stor påverkan på randvegetationen närmast vägen. Under förutsättning att de kompensations-, skydds-, skadeförebyggande och miljöförbättrande åtgärder som redovisas i detaljplanen och de till detaljplanen hörande handlingarna är vägprojektet miljömässigt genomförbart. **Stockholms Brandförsvar** önskar att komplettering gav riskanalysen för E 18:s ombyggnad. Projektet bidrar generellt positivt till en minskad samhällsrisk, dels genom högre trafiksäkerhet, dels genom att trafikleden kommer längre ifrån befintlig bebyggelse. En förbättrad riskbild innebär dock inte med automatik en acceptabel riskbild. För att kunna göra en bedömning måste rapport 1 kompletteras. I riskanalysen för överdäckningarna (rapport 2) framgår att åtgärder kan vidtas för att begränsa skada på ev bebyggelse vid olyckshändelser med farligt gods. Brandförsvaret har ingen avvikande uppfattning. Det är dock viktigt att understryka att större olyckshändelser kan komma att medföra allvarliga konsekvenser på bebyggelsen med stora skadeutfall samt en förhöjd risk för trafikanter under däckan.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd tillstyrker planförslaget och redovisar i övrigt hur förslaget överensstämmer med den överenskommelse som fattats mellan berörda kommuner. **Kista stadsdelsnämnd** påpekar att miljökvalitetsnormen för partikelhalter överskrids på ett par platser. Man pekar på vikten av bra bulleråtgärder då trafiken på Kymlingelänken ökar. Även vikten av estetisk och funktionell utformning av Kista trafikplats framförs.

Stadsbyggnadsnämndens handikappråd önskar att näraliggande kraftledningar grävs ner. **Skönhetsrådet** ifrågasätter starkt om planering för en öppen motorled är försvarlig ur miljömässig eller ekonomisk synvinkel och önskar att frågan om tunnelförläggning eller utsträckta överdäckningar prövas. Trots detta är man synnerligen positiv till förslagets miljövårdande och bullerdämpande aspekter. Är imponerad av

kvaliteten i projektet men påpekar vikten av god kvalitet i gestaltning och materialval. Önskar annan utformning av Kista trafikplats. **Idrottsnämnden** önskar att idrottsområdet för Knutby bollplan utökas. **Ledningsinnehavare** framför synpunkter i sakfrågor.

Järfälla kommun har ingen erinran. **Sundbybergs stad** är positiv till att ny dragning på sikt minskar trafiken på Enköpingsvägen. **Sollentuna kommun** framför synpunkter i sakfrågor som inte direkt berör detaljplanen.

Regionplane- och trafiknämnden tillstyrker en ovanjordlösning då merkostnaderna för en tunnel svårigen kan uppvägas av möjliga miljövinster.

2. Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret har tidigare ställt sig positivt till en ombyggnad av E 18 i ytläge. Under plansamrådet har det inte framkommit synpunkter eller påpekanden som gör att kontoret har ändrat sin inställning. Kontoret är positivt till ombyggnaden främst med tanke på den förbättrade trafiksäkerheten och framkomligheten samt möjligheterna att minska bullernivåerna och öka tillgängligheten till fältet. Kontoret har förståelse för den oro som de boende känner i samband med förändringar i sin närmiljö men tror att föreslagna miljö- och gestaltungsåtgärder kan ge godtagbara förhållanden, särskilt i jämförelse med situationen idag. Regeringen har i sin tillåtlighetsprövning godkänt projektet (beslut 2004-07-08).

Frågan om E18:s ombyggnad engagerar föreningar och enskilda i de berörda stadsdelarna. Det visar de synpunkter som inkom under plansamrådet. Synpunkterna skiljer sig i huvudsak inte från de synpunkter som inkom redan under programsamrådet. Samma oro för miljön, förändringar i närområdet och samma besvikelse över att kontoret inte planerar för tunnelalternativet kan utläsas av breven.

Kontoret tillgodoser inte dem som önskar att ombyggnaden inte ska ske eller att planering för tunnelalternativet ska återupptas. Kontoret tillgodoser heller inte dem som önskar andra lösningar för trafikplatsernas utformning.

Ett par av de frågor och synpunkter som framförs berör saker som ligger utanför E 18 projektet, inte regleras i en detaljplan eller hanteras av någon annan instans än stadsbyggnadskontoret. Kontoret koncentrerar sina synpunkter i huvudsak till frågor som är relaterade till projektet.

Tunnelfrågan

Av de synpunkter som inkommit, både de skriftliga och de som framfördes under samrådsmötena, kan kontoret konstatera att önskemålet om en tunnelförläggning av E 18 på aktuell sträcka dominerar. De synpunkter och frågor som framförs berör ofta eventuella skillnader mellan valet av en tunnelförläggning kontra ytalternativet varför kontoret behandlar dessa specifika frågor under särskild rubrik.

En tunnelförläggning är i dagsläget inte aktuell då gatu- och fastighetsnämnden och stadsbyggnadsnämnden i december 2000 beslöt att ett modifierat ytläge skulle ligga till grund för fortsatt planering. Kommunfullmäktige beslöt i juni 2003 att E18-

projektet utformas med överdäckningar. Fullmäktige beslutade då även om finansieringen av däckerna.

Kostnader

Vägverket gjorde i samband med vägutredningsskedet kostnadsberäkningar av båda alternativen. Vid en kostnadsbedömning av skillnaden mellan ett ytförslag och ett tunnelförslag konstaterades att ett tunnelalternativ hade en betydligt högre investeringskostnad än ett ytalternativ. Ett tunnelalternativ skulle innebära minst en miljard i fördyring av projektet. Även med de två föreslagna överdäckningarna som Stockholms stad bekostar kommer skillnaden i investeringskostnad mellan att bygga i tunnel och på ytan att vara betydande. Även huvuddelen av den stora skillnaden i driftskostnad kvarstår eftersom längden på överdäckningarna har valts optimalt ut driftssynpunkt. Kostnadsbedömningen visade att skillnad i kostnad mellan alternativen inte kunde uppvägas av skillnader i alternativens nytta. Även ett ytalternativ gav stora förbättringar för alla parametrar som utvärderas i en samhällsekonomisk kalkyl. Dessutom blev ett tunnelalternativ mångdubbelt (ca 8 ggr) dyrare / år vad gällde drift och underhåll. Bl a beror denna skillnad på att en tunnel har en betydligt större energikonsumtion än en väg på ytan.

En tunnel skulle bli mer samhällsekonomiskt lönsam med tiden eftersom den lösgör mark för bebyggelse.

Vägverket meddelar att i den beräkningsmodell (sk EVA-kalkyl) som Vägverket använder för att beräkna samhällsekonomi i projekten finns ingen metod för värdering av exploateringsmöjlighet.

Avgaser

Det totala avgasutsläppet blir detsamma oavsett om man väljer tunnel- eller ytlösning. Däremot fördelas avgaserna annorlunda. Med en tunnel får man större koncentrationer vid tunnelmynningarna och i anslutning till de avluftningstorn som kommer att bli nödvändiga där. Hur stora koncentrationerna blir beror bl a på avluftningstornens höjd.

Buller

Med ett tunnelalternativ går det att reducera bullernivåerna mer än med ett ytalternativ. Ett ytalternativ innebär dock även det stora bullerreduktion jämfört med om ingenting görs.

Barriär mot Järvafältet

Även med en tunnel kommer en lokalväg mellan dagens bebyggelse och Järvafältet vara nödvändig. Denna lokalväg kommer med en tunnel att få en trafikbelastning på upp till 10000 fordon /dygn och även den utgöra en barriär. Om det dessutom skulle tillkomma bebyggelse längs andra sidan av lokalvägen utmed Järvafältet så kan denna bebyggelse göra att planskilda korsningar med lokalvägen blir svåra att behålla vilket ökar vägens barriärverkan. I ytförslaget förbättras befintliga passager under E 18 avse-

värt. Samtliga breddas upp och vid Elinsborgsskolan ersätts den befintliga gång- och cykelporten med en 200 meter lång bro som man kan passera under mot grönområdet. Överdäckningarna ger också nya passagemöjligheter.

Intrång i Järvafältet

Den nya mark som tas i anspråk är framför allt belägen vid de nya trafikplatserna. Även med en tunnel kommer dessa trafikplatser att behöva byggas och tar då i några fall större markyta i anspråk än med en ytlösning.

Utmed Hjulstavägen mot Järvafältet görs en terrängmodellering som avser att göra de nya vägsälarna som en integrerad del av fältet som planteras och kan användas som en del av grönområdet. En alternativ utformning med stödmurar mot vägen har tidigare föreslagits men denna lösning med flackare slänter har förordats av Stockholms stad för att ge vägen en mjukare övergång mot Järvafältet. För övrigt planeras naturreservat för delar av Järvafältet som kommer att ge skydd av grönområdet oavsett alternativ.

Bebyggande av befintlig vägyta

Vid en tunnel måste fortfarande den ena av befintliga Hjulstavägens halvor finnas kvar som lokalväg. En nybebyggelse skulle då eventuellt kunna ske på den andra halvan. En sådan bebyggelse längs hela sträckan skulle öka trafiken på lokalvägen väsentligt vilket kan leda till problem med bullernivåer, trafiksäkerhet, barriäreffekter mm. Även med ombyggnad av vägen i ytläge så finns möjlighet till kompletterande bebyggelse. Dels på de överdäckningar som kommer att detaljplanläggas senare, dels i området utmed Ulvsundavägen i Rinkeby, dels på en del platser mellan det som nu blir lokalvägen och befintlig bebyggelse.

Tunnlar byggs på andra ställen exempelvis Södra länken

Förutsättningarna för de båda projekten är helt olika. Ett genomförande av Södra länken i ytläge skulle innebära en ny väg rätt igenom redan uppbyggda områden. E18-projektet innebär en om- och utbyggnad av en trafikled som redan finns. Vid utvärdering och val av alternativ utgår man ifrån den aktuella situationen för den vägsträcka det gäller. För E18:s del är det möjligt att göra en ombyggnad av befintlig väg i ytläge som innebär stora förbättringar av dagens trafiksituation och stora förbättringar av miljön utan att göra ingrepp i befintliga bostadsområden. För en del andra vägobjekt har inte detta varit möjligt. Exempelvis går kanske inte befintlig väg att förbättra utan stora ingrepp i eller negativa konsekvenser för befintlig bebyggelse eller orörda naturområden. Man har då istället varit tvungen att välja en ny sträckning som inte heller varit möjlig att utföra utan mycket stora negativa konsekvenser.

Miljöfrågor

Fler inkomna frågor och synpunkter berör olika miljöfrågor och nedan bemöts dessa under olika delrubriker.

Buller

För bostäder

I Naturvårdsverkets riktvärden utomhus anges att den ekvivalenta ljudnivån ej bör överstiga 55 dBA vid bostädernas fasad.

Utrymme	Högsta trafikbullernivå, dB(A)	
	Ekvivalentnivå	Maximalnivå
<i>Inomhus</i>	30	45 (nattetid)
Utomhus (frifältsvärden) Vid fasad	55	
På uteplats		70

Även Stockholms stads planeringsmål för ljudnivåer från vägtrafikbuller anger 55 dBA vid fasad.

Dagens läge

De flesta bostadshus närmast de större vägarna har idag bullernivåer vid fasad som vetter mot vägen på mellan 55 och 70 dB(A) ekvivalentnivå. De lägre nivåerna återfinns på entréplanen och de högre nivåerna på de översta våningsplanen. Inne i kvarten avskärmar byggnaderna effektivt bullret till nivåer under 55 dB(A).

I Tingshusområdet i Barkarby har ett tiotal villor närmast E18 bullernivåer över 60 dB(A).

I framtiden

Naturvårdsverket har på ett regeringsuppdrag redovisat förslag till riktvärden för trafikbuller i friluftsområden och parker samt andra rekreationsytor i tätorter.

Områdestyp	Ekvivalent ljudnivå i dB(A)
<i>Parker och andra rekreationsytor i tätort</i>	45-50 eller 20 dBA under nivå för omgivande gator vilket dera som ger den högsta nivån
<i>Friluftsområden</i>	40

I tidigare förslag till riktvärde för buller från Naturvårdsverket anges:

Områdestyp	Ekvivalent ljudnivå i dB(A) för dygn
<i>Rekreationsområde i tät bebyggelse</i>	55 ° Avser frifältsvärde

Dagens läge

Järva friområde utsätts för buller från de närliggande trafiklederna. Bullernivåerna varierar med terrängen. På stora flacka ytor sprids buller långt medan höjdryggar i terrängen hindrar buller från att spridas vidare. I skyddade lägen bakom höjdryggar och långt från bullerkällor finns de lägsta bullernivåerna. Det av Naturvårdsverket föreslagna riktvärdet för trafikbuller i parker och andra rekreationsytor i tätort uppnås idag endast inom begränsade områden.

Ett cirka 500 m brett område längs vägen har en ekvivalentnivå över 50 dB(A) och ett cirka 300 m brett område har över 55 dB(A).

Öster om Kymplingelänken bidrar både E 4:an och Kymplingelänken till buller-situationen. Bullernivåer under 50 dB(A) finns cirka 300 meter från Kymplingelänken och E 4:an.

Efter ombyggnad

I ombyggnadsalternativet ingår ett omfattande åtgärdsprogram för att minska buller-spridningen både mot bostäderna och mot friområdet. Principen för avskärmning är att en skärm som är cirka två meter hög placeras mellan lokalvägen och östgående körfält på väg E 18 och att en-meters skärmar alternativt vallar placeras dels mellan motorvägens körfält dels ut mot friområdet. Dessutom bidrar de två överdäckningarna vid Rinkeby och Tensta till lokala sänkningar av bullernivåerna. Även Kymplingelänken skärmas mot friområdet. Vid Kista trafikplats kompletteras den avskärmande effekten som ramperna ger med vallar och skärmar norr om ramperna.

Föreslagna åtgärder medför att bullernivåerna förbättras med 3-7 dB(A) både i bostadsområden och i friområdet. I Rinkeby och Tensta sker en genomsnittlig sänkning av bullernivåer med cirka 5 dB(A) ekvivalentnivå på alla våningsplan. Aktuella riktvärden för bostäder klaras med några undantag utomhus i markplanet. Kompletterande fasadåtgärder, främst i form av nya fönster, behöver utföras på vissa bostadshus för att riktvärdet, 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus skall klaras. Vid entrén till merparten av bostadshusen vid Hjulstavägen underskrids riktvärdet 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå. För att detta riktvärde även ska kunna uppnås vid de högre våningsplanen skulle mycket höga bullerskydd, upp mot 6 meters höjd, behöva anläggas vilket inte ses som realistiskt.

Förslaget innebär att ytan på Järva friområde som har bullernivåer under 50 dB(A) ekvivalentnivå kommer att öka med cirka 66 000 m² områden med ljudnivåer under 55 dB(A) kommer att öka med cirka 62 000 m² och ligga cirka 200 meter närmare vägen jämfört med dagens läge.

Väverket avser att utföra bulleråtgärder på fasader i berörda bostäder före byggstart.

Störningar under byggtiden

Anläggningsperioden för ombyggnaden av E18 mellan Hjulsta och Kista, har beräknats till ca fem år. Ombyggnadsarbetet kommer att ske i etapper men etappindelning är

i dagsläget ej klart. I ombyggnadsarbetet ingår bl a temporära trafikomläggningar. För att befintlig trafik skall kunna trafikera sträckan samtidigt som ombyggnaden sker måste tillfälliga vägar byggas. Anläggningsarbetet kommer att bedrivas vardagar mellan kl. 07-22. Andra tider kan komma att bli aktuella efter godkännande från kommunernas miljö- och hälsoskyddskontor. Vid ombyggnad kommer troligen bankpålning, påldäck, urgrävning, djupstabilisering inklusive överlaster, tidig utfyllning, bergsschakt och temporära och permanenta spontväggar m m att utföras.

Anläggningsarbetet kommer troligtvis innebära olägenheter på grund av buller och vibrationer för de som bor i områden nära arbetsplatserna och de som vistas i närområdet av pågående verksamhet. Dessutom kan grundvatten och ytavrinning av regnvatten komma att påverkas. I samband med ombyggnadsarbeten kan bullersituationen medföra att temporära åtgärder måste vidtas för att uppnå acceptabla förhållanden.

LUFTKVALITET/MILJÖKVALITETSNORMER

Efter ombyggnad av E18 kommer normen för kvävedioxid att klaras, även för den gemensamma sträckningen via E4:an, i huvudsak beroende på den successiva förnyelse av bilparken som sker. Beträffande partiklar klaras ombyggnaden med undantag för Ulvsundavägen samt E4:an om inga särskilda åtgärder vidtas för att minska partikelhalterna. Ett genomförande av E18-projektet kommer att ge stora förbättringar vad gäller luftkvalitet för de många boende och verksamma längs Enköpingsvägen på grund av det lägre trafikflödet. I gengäld skulle föroreningsbelastningen öka något för de fåtaliga boende och verksamma längs E4:an på grund av överflyttning av trafiken. Enligt Länsstyrelsens bedömning innebär det att man i huvudsak kommer att klara gällande miljökvalitetsnormer (MKN). Detaljplanen motverkar inte möjligheterna att genomföra förslaget till åtgärdsprogram utan är snarare en förutsättning för att klara en godtagbar luftkvalitet i stora delar av berört område. Länsstyrelsen anser i sitt samrådssvar att staden därför i planläggningen iakttagit miljökvalitetsnormerna.

Om reglerna kring MKN tillämpas strikt befaras att knappast något ytterligare byggande av exempelvis bostäder och vägar kan ske i länet. All utveckling som sker riskerar att medföra en ökad trafik in mot Stockholms stad och på de trafikleder som idag har eller riskerar att ha överskridanden år 2005. En sådan tillämpning av regelverket leder till mycket begränsade effekter på de faktiska luftföroreningshalterna och kan motverka åtgärder som kan förbättra situationen ur ett helhetsperspektiv.

För beslut enligt plan- och bygglagen finns ingen uttrycklig koppling till den formella möjligheten i miljöbalken 16 kap 5§ att skapa förbättringsöverskott. Detta överskott gör det möjligt att godta något som i och för sig leder till överskridande men som bidrar till att förbättra situationen samlat. Denna syn på tillämpningen av miljökvalitetsnormerna, en bedömning av den samlade situationen, kan dock rymmas i planens uppgift att "inte medverka till". Genom att skapa förbättring – på annan eller samma plats – kan planen således anses medverka till att normer klaras samlat, även om det en period kan bli överskridande på en viss plats.

En helhetsbedömning kan t ex visa att luftsituationen förbättras i känsligare områden (där människor stadigvarande vistas) och försämras i mindre känsliga områden (där få människor vistas). Eftersom syftet med normerna är att skydda människors

hälsa bör det vara i samtligas intresse att utgå från en samlad bedömning vid utvärdering av överskridande av miljökvalitetsnormerna.

Luftföroreningar vid överdäckningarna

Halterna av luftföroreningar vid de framtida överdäckningarnas mynningar har beräknats och kommer ej att överstiga miljökvalitetsnormerna vid den närliggande bebyggelsen.

RISKFRÅGOR

Brandförsvarets önskemål om komplettering av riskanalysen rapport 1 tillgodoses. Önskemålet om planbestämmelse för konstruktion av däckan har diskuterats med brandförsvaret. Kontoret och brandförsvaret har kommit överens om att en redovisning i planbeskrivningen är tillfredsställande. Brandförsvaret önskar dock förtydligande kompletteringar i texten.

När det gäller frågan om brandklassning av bullerskärmar enligt länsstyrelsens önskemål har kontakt tagits med länsstyrelsen och brandförsvaret. Diskussion pågår om vilka åtgärder som är rimliga.

Dagvatten/Igelbäcken etc.

Regeringen skrev i sitt beslut att tillåta utbyggnad av E18 i ytläge att dagvatten från vägen får släppas ut i Igelbäcken endast efter godtagbar rening. Vid torrperioder skall vatten med minst samma renhetsgrad som bäckens nuvarande vatten tillföras bäcken i sådan mängd att känsliga arters möjlighet att fortleva i sina naturliga livsmiljöer säkerställs.

Den dagvattenhantering som redovisas i samrådet föreslås nu ändras.

I planförslaget redovisades att allt trafikdagvatten skulle avledas till dagvattenmagasin för rening innan avledning till Järvatunneln. Inget trafikdagvatten skulle gå till Igelbäcken. Stockholm Vatten har meddelat att Järvatunneln i sig fungerar som ett avsättningsmagasin/reningsanläggning varför särskilda dagvattenmagasin i princip är onödiga.

Vägens ombyggnad medför att Igelbäcken som recipient skall skyddas från föroreningar av vägdagvatten från ombyggd E18. Det vatten som idag har avletts till Igelbäcken kommer i första hand att överföras till Järvatunneln. På några ställen kommer avledning till Igelbäcken att ske efter behandling i damm eller magasin och i längre öppna diken. Dessa principer innebär en fördel jämfört med nollalternativet på grund av ökad säkerhet mot förorenade utsläpp till Igelbäcken. Samtidigt är det en nackdel att tillflödet till bäcken reduceras något. Dessutom påverkas en del diken och våtmarker mellan vägområdet och Igelbäcken genom att inget vatten från vägområdet tillförs dem.

Enligt regeringsbeslutet får vägdagvattnet efter tillräcklig rening ledas till Igelbäcken. Vid anmälan till respektive kommuns tillsynsmyndighet (*sbk anm: miljöförvaltningen*) avgörs vilken reningsgrad som krävs. Inom Stockholm stad diskuteras hur tillfredsställande flöden skall kunna upprätthållas i Igelbäcken. Försök i full skala med

tillförsel av luftat dricksvatten har påbörjats. Planerad avledning av behandlat vägdagvatten från Kista trafikplats via ledningar och diken inom Silverdal i Sollentuna kommun till Igelbäcken förbättras. Förbättringar sker även här genom att behandlingen av vägdagvatten och möjligheterna att ta hand om utsläpp från eventuella haverier. Det vatten som idag avleds till Bällstaån, Råstaån eller Järvatunneln kommer efter ombyggnaden att avledas via dessa vattendrag och tunnel till samma recipienter som idag. Lokalt kan smärre skillnader beträffande flöden och varaktigheter av flöden till recipienterna uppstå eftersom dagvattnet avleds via diken eller ledningar till föreslagna behandlingsanläggningar och därefter vidare till recipienterna.

Vägdagvatten från körytor och vägdiken med mer än 15 000 fordon/dygn skall enligt Stockholms stads strategi renas innan det avleds mot avrinningsområdets naturliga recipienter. Detta gäller för samtliga vägsträckor ingående i arbetsplanen. Med fördel används befintliga öppna diken för avledning av renat vägdagvatten på sin väg till recipienterna. I första hand nyttjas Järvatunneln med avrinning mot Edsviken. Avledning av vägdagvatten till Järvatunneln sker alltid via diken, där grövre partiklar kan avskiljas. Tunneln fungerar i sig sedan som avsättningsmagasin innan vattnet når recipienten Edsviken. I samband med dike anläggs s.k. enkelt haveriskydd som består av ett rör i dikesbotten med fyllning av tätjord ovan röret. Vid olycka pluggas röret, varvid en damm bildas där den utläckande vätskan samlas för att därefter omhändertas. Insattiden dvs. hur lång tid räddningstjänsten har på sig att plugga haveriskyddet är beroende på hur nära skyddet en olycka inträffar och om det regnar vid tillfället. Tiden kan variera från cirka tio minuter upp till en halvtimme. Vid avledning till övriga recipienter inklusive Igelbäcken anläggs avsättningsmagasin alternativt sedimenteringsbassänger. Dessa utformas med dämt utlopp för oljeavskiljning, med möjlighet att kvarhålla minst 10 m³ olja, vilket innebär att de även fungerar som haveriskydd. Vid bassänger alternativt dammar som avleds mot Igelbäcken dimensioneras avskiljningsdelen individuellt för varje läge och situation samt förses med sådan regleringsutrustning att utsläpp vid olycka med farligt gods ej kommer att nå recipienten.

Kompensationsåtgärder

Skogvaktarkärret restaureras och kompletteras med öppen vattenspegel. Samordnas av Stockholms gatu- och fastighetskontor.

Lekvatten för grodjurslokaler ordnas. Samordnas av Stockholms gatu- och fastighetskontor.

Tillförsel av vatten till Igelbäcken. Samordnas av Stockholm Vatten.

Återplantering av träd och buskvegetation vid vägens kantzoner liksom på överdäckningarnas slänter. Samordnas av Vägverket.

Järvafältet

Framtid

Detaljplanen för E18 reglerar i huvudsak endast marken för vägområdet och nära anslutande parkmark. I frågor som rör Järvafältet i stort med de naturområden och akti-

viteter som finns där idag, tillsammans med frågor om framtida användning, får kontoret hänvisa till den framtidsbild för Järva friområde som kontoret håller på att utarbeta samt arbetet med naturreservatsbildning.

Tillgänglighet

Sträckan från Hjulsta Trafikplats till Rinkeby är ca 3 km. Genom ombyggnaden av E18 skapas flera nya större passagemöjligheter från stadsdelarna ut mot fältet. Dels via de båda överdäckningarna dels under den nya bron över parkstråket vid Elinsborgsskolan. Tillsammans med övriga broar och tunnlar för gående och cyklande förbättras kontaktmöjligheten betydligt. Sammanlagt kan direktkontakt mellan stadsdelarna och friområdet utökas till ca 1 km eller en tredjedel av den totala vägsträckan.

Gång- och cykelvägar

De gc-vägar som berörs av E18 projektet läggs om och illustreras på plankartan. Övriga gc-vägar liksom frågan om gc-vägarnas beläggning hanteras i arbetet med Järva friområde eller i arbetet med naturreservatsbildning.

Enligt vägverket kommer gång- och cykelpassagen under Kymlingelänken vid Hanstavägen under en viss tid av byggnadsskedet eventuellt att behöva stängas av. Gång- och cykeltrafik hänvisas i så fall till passagen under Kymlingelänken längs Igelbäcken.

Trafik, trafikplatserna

En av målsättningarna i projektet är att minimera markåtgången. Utformningen av trafikplatserna är därför mycket ytsnål med hänsyn taget till de stora trafikmängder som passerar.

Planskilda korsningar

Av säkerhets- och framkomlighetsskäl bör en ombyggnad av hela sträckan ingå i projektet.

Det finns idag 7 st befintliga korsningar mellan Hjulstakorset och infart till Rinkeby (vid OKQ8-macken). Om dessa skulle utföras planskilda med på- och avfarter kommer de att ligga för nära varandra och orsaka trafikfara eftersom korsnings- och växlingsrörelser kommer att bli för många och på för kort sträcka. Även vägvisningen kommer att bli svåröverblickbar och orsaka trafikfaror. Detta gäller vare sig man bygger en ny väg eller behåller vägen i sitt befintliga läge.

Hjulsta trafikplats

En illustration av "Förbifart Stockholm" genom Hjulsta trafikplats redovisas inte i detaljplanen. Kontoret får här hänvisa till den utställning av förslaget som Vägverket kommer att genomföra under våren 2005.

Den anslutning mellan Barkarby och Hjulsta trafikplats som Järfälla kommun önskar hanteras inte i denna detaljplan utan kommer att hanteras i ett särskilt ärende. Anslutningen har illustrerats på plankartan för att redovisa att anslutning kan göras.

Kista trafikplats

På begäran av gatu- och fastighetskontoret breddas passagen för Torshamnsgatan anslutning med väg E4 under Kymlingelänken på plankartan del 4.

Angående önskan om att rondellen i korsningen Hanstavägen - Kistavägen byggs om samtidigt som Ärvinge trafikplats. Kontoret får i frågan hänvisa till den omfattande översyn av hela Kista, "Kista Science city", som kontoret arbetar med tillsammans med gatu- och fastighetskontoret. I arbetet ingår bl a en översyn av trafikstruktur, parkeringslösningar, kollektivtrafik mm. Frågan hanteras av gatu- och fastighetskontoret som meddelar att ombyggnaden sker i särskild ordning utan koppling till E18-projektet.

In- och utfarten från Kista arbetsområde har varit föremål för många utredningar och den redovisade utformningen bedöms vara den optimala. Kymlingelänken kommer att gå i sin nuvarande sträckning och bullerskyddas.

Under en kortare tid i byggskedet kommer Kymlingeområdets anslutning till Torshamnsgatan eventuellt att behöva stängas.

Ärvinge trafikplats

En framtida anslutning till Ärvinge trafikplats från naturreservatet och Kymlinge är möjlig.

Förbindelse mellan Tensta och Rinkeby

En gatuförbindelse mellan Tensta och Rinkeby är i dagsläget ej aktuell.

Av miljöskäl är det olämpligt med en väg i den värdefulla Spångadalen. En sådan förbindelse har ingen koppling till E 18-projektet.

Norrgående trafik i Tensta trafikplats

Ramper i trafikplats Tensta för norrgående trafik har studerats men det är små trafikströmmar norrut från Tensta och de skulle innebära stora intrång i Järvafältets natur varför sådana ramper ej har föreslagits.

Trafik på Rinkebysvängen

Förnyad genomgång av nuvarande trafikmängder samt trafikmängder efter ombyggnad för Rinkebysvängen visar att trafikökningen där blir måttlig.

Den måttliga trafikmängdsökning som beräknats medför inga mätbara förhöjda bullernivåer eller avgashalter.

Redovisningen av trafikmängderna i samrådsmaterialet var otydlig och delvis felaktig. Detta kommer att rättas till samt redovisas tydligare i det kommande utställningsmaterialet och även kommenteras i miljökonsekvensbeskrivningen. Trafikökningen är inte av den storleksordningen att den ger hörbara skillnader i bullernivåer.

Det är idag inga höga luftföroreningshalter utefter vägen och de kommer även efter ombyggnaden hålla sig långt under miljökvalitetsnormerna.

Trafiksäkerhetsåtgärder på Rinkebysvängen

Frågan om åtgärder på Rinkebysvängen hanteras av gatu- och fastighetskontoret som meddelar att de önskade åtgärderna inte har någon koppling till E18 projektet då projektet inte medför någon väsentlig ökning av trafiken på Rinkebysvängen.

Gestaltning och kvalitet

Den ombyggda vägsträckan berör vitala delar av både stads- och naturmiljö. Trafikplatserna är i flertalet fall entrén till intilliggande stadsdelar och vägens sträckning går genom en av Stockholms viktigaste grönområden. Projektets storskalighet gör att särskild omsorg har lagts på gestaltning och landskapsanpassning. Det valda ytalternativet, där tillkommande körbanor, stora trafikplatser, murar och bullerskärmar ingår, kommer att förändra både vägen och landskapet. Trafikplatsernas storlek har tillkommit för att hantera de stora trafikmängderna på ett trafiksäkert sätt. Även behovet av att förbättra bullersituationen medför förändringar i landskapsbilden då bullerskärmar sätts upp på långa delar av sträckan.

Efter programsamrådet har staden tillsammans med Vägverket arbetat med gestaltungs- och utformningsfrågor. De flesta av de frågor som då kom upp har i stort behandlats vilket avspeglas i det gestaltungsprogram som redovisades under plansamrådet. En stor fråga har varit utformningen av brostöden och där har kontoret och vägverket efter programsamrådet enats om en smäckrare konstruktion och runda stödpelare. Här har en avvägning gjorts mellan form och funktion.

Utformning av Kista trafikplats studeras vidare. Vägverket och övriga berörda kommuner diskuterar om trafikplatsen bör få en annan utformning än den som presenterades under plansamrådet.

Även frågan om utformning av överdäckningarna och överdäckningarnas mynningar återstår liksom murarnas utseende.

Överdäckningar, bebyggelse m m

Kommunfullmäktige fattade i oktober 2003 beslut om att E 18-projektet ska utformas med två överdäckningar om 300 meter vid Rinkebystråket och vid Tensta vattentorn. Däcken ska utformas för att kunna bebyggas. Finansiering sker genom att ta i anspråk kommunala medel för infrastrukturella projekt.

Planering för eventuell bebyggelse hanteras inte i denna detaljplan utan behandlas i särskilda planer.

Enda möjligheten för angoring till överdäckningarna synes vara via redovisade gator. Bästa lösningar får detaljstuderas i samband med planering för bebyggelse på däcken.

Staden har diskuterat frågan om hur däckens redovisas på plankartan med länsstyrelsen och kommit överens om att planförslagets lösning gäller.

Överdäckningarna kan av trafiktekniska skäl endast placeras på redovisade ställen och med den längd på 300 meter som föreslagits.

Ekonomi

En fråga ställdes om kostnaden för att glasa in hela vägen. Att glasa in vägen helt skulle sannolikt bli mycket dyrare än att lägga vägen i en tunnel.

Övriga frågor

Lantmäteriet

Lantmäteriets önskemål om kompletteringar på plankarta och i genomförandebeskrivning kommer att tillgodoses.

TVÄRBANAN

Tvärbanan påverkar i första hand E18-projektet på de ställen banan eventuellt skulle korsa vägen eller löpa parallellt med. Stadsbyggnadskontoret, gatu- och fastighetskontoret har på remiss fått en förstudie om alternativa dragningar av sträckan Rissne – Kista. På plankartan del 3 ges möjlighet att dra tvärbanan under Kymlingelänken. Området för tvärbanans dragning under Kymlingelänken breddas för att ge möjlighet till en alternativ sträckning.

Berörda ledningar och nya tekniska anläggningar

Frågan om framtida ledningsomläggningar sker i samråd mellan Vägverket och respektive huvudman. Eventuella behov av att säkra rätten till luft- och markområden regleras i detaljplanen. Bygglov för tryckstegringsstation för vatten har inkommit till kontoret. Eventuellt övergår området för stationen till en egen detaljplan för att möjliggöra en snabbare hantering.

Basstation för Vodafone

Frågan om ny basstation har diskuterats med Vodafone. Frågan lämnas i dagsläget utan åtgärd.

Bensinstation för OKQ8

Efter ombyggnad är det inte längre möjligt med infart från E 18 vid Rinkeby Allé. All infart kommer att ske via den nya trafikplatsen vid Rissne. OKQ8 arrenderar i dag tomten av Stockholms Stad. Frågan om eventuellt ersättningsläge hanteras av gatu- och fastighetskontoret.

Fornminnen

Beskrivningen av berörda fornminne har diskuterats tillsammans med länsstyrelsen. Kontorets redovisade beskrivning anses tillräcklig.

Busshållplatser

Hållplatser på ramperna i Rissne och Hjulsta trafikplatser är ej möjliga. I samråd med SL och berörda kommuner kommer hållplatser för omstigning att istället föreslås på det lokala vägnätet vid Rissne och Hjulsta.

Knutbybollplan

Idrottsområdet utvidgas enligt idrottsförvaltningens önskemål.

Genomförandeavtal

Vilken part som ansvarar för finansiering och genomförande av föreslagna miljöåtgärder redovisas i genomförandeavtalet. Genomförandeavtal ska vara beslutat innan detaljplan vinner laga kraft.

Trafikplatsernas markering på plankartan

På grundkartan (som utgör en del av plankartan) benämns trafikplatserna Hjulstamotet, Tenstamotet etc. Benämningarna kommer att synliggöras bättre på plankartan.

3. Hur programsamrådet bedrivits

Programsamråd hölls under tiden 6/2 - 30/3 2001. Samrådshandlingarna skickades till sedvanliga samråds- och remissinstanser.

Allmänheten informerades om programsamrådet genom annons i Dagens Nyheter, Svenska Dagbladet och i lokaltidningar samt genom att lappar sattes upp i närområdet. Programförslaget presenterades med samrådsvisning i Tekniska nämndhuset och i lokaler i de berörda stadsdelar. Programmet redovisades även på kontorets hemsida. Samrådsmöten hölls den 20/2 i Tensta och den 22/2 i Kista. Mötena besöktes av sammanlagt 70-talet personer.

En remiss- och samrådsredogörelse från programsamrådet har upprättats.

4. Hur plansamrådet bedrivits

Plansamråd hölls under tiden 29/3 2003 - 24/5 2004. Samrådshandlingarna skickades till:

Länsstyrelsen i Stockholms län, Vägverket, Region Stockholm, Lantmäterimyndigheten, Regionplane- och trafikkontoret, AB Storstockholms lokaltrafik, Vattenfall, Svenska Kraftnät, Stockholms gatu- och fastighetskontor, Miljöförvaltningen, Idrottsförvaltningen, Stadsmuseiförvaltningen, Stockholms brandförvar, Rådet till skydd för Stockholms skönhet, Stockholms näringslivskontor, Kista stadsdelsförvaltning, Rinkeby stadsdelsförvaltning, Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning, Stadsbygg-

nadsnämndens handikappråd, Hyresgästföreningen, Region Stockholm, Stockholm Vatten AB, Fortum Distribution AB, Telia AB, Stokab, Stoseb, Järfälla kommun, Sollentuna kommun, Sundbybergs stad, Naturskyddsförening i Stockholms län, Föreningen Storstockholms koloniträdgårdar, Stockholms läns hembygdsförbund, Föreningen rädda Järvafältet, Kista företagsgrupp, Rinkeby företagarförening, Stockholms handelskammare samt fastighetsägare enligt förteckning.

Allmänheten informerades om plansamrådet genom annons i Dagens Nyheter, Svenska Dagbladet och i lokaltidningarna "Mitt i..." samt genom att lappar sattes upp i närområdet. Planförslaget presenterades med samrådsvisning i Tekniska nämndhuset och medborgarkontoren i Kista, Tensta och Rinkeby. Informationsmaterial fanns även på biblioteket i Spånga. Planförslaget har dessutom redovisats på kontorets hemsida. Samrådsmöten hölls den 15 april i Kista, 20 april i Tensta och den 22 april i Rinkeby. Mötena besöktes av sammanlagt ca 90 personer.

På samrådsmötet informerades om att synpunkter från allmänheten som skickas in till respektive Vägverket eller stadsbyggnadskontoret kommer att redovisas av båda myndigheterna.

5. Länsstyrelsen

Länsstyrelsen framför i sitt yttrande att:

Den kommande arbetsplanen måste överensstämma med detaljplanen. Ett nära samarbete mellan Vägverket och staden måste därför bedrivas. Länsstyrelsen förutsätter att så sker. Det är också viktigt att i det fortsatta detaljplanearbetet de eventuella villkor och erforderliga kompensationsåtgärder som regeringen genom Miljödepartementet kan komma att föreskriva i samband med tillåtlighetsprövningen beaktas.

Samordning mellan staden och Vägverket måste också ske så att det klargörs vem det åligger att säkerställa och genomföra de åtgärder som i övrigt erfordras för att projektet ska bli acceptabelt från miljösynpunkt. De områden som här avses berör t.ex. buller- och vibrationer, luftföroreningar och miljökvalitetsnormer, omhändertagandet av trafikdagvatten / kvalitet och kvantitet på vatten som tillförs Igelbäcken / vattenmagasineringskapacitet hos våtmarksarealen inom avrinningsområdet samt förbättring av Igelbäckens dalgång som spridningskorridor / minskning av barriäreffekter för människor, djur och växter.

Under den tidigare planprocessen har diskussioner förevarit om att uppföra bostadsbebyggelse på överdäckningarna. I den nu aktuella detaljplanen har överdäckningarna redovisats men utan någon markanvändning på dessa. Trots detta har i planbeskrivningen, sid 5, redovisning skett hur en eventuell överdäckning skulle kunna se ut. Detta kan vara förvirrande. Länsstyrelsen tar i denna detaljplan inte ställning till om och i så fall hur en eventuell överdäckning med byggnadsrätter skulle kunna se ut. Olösta frågor beträffande risk- och miljöfrågor kvarstår här liksom avtalsfrågor med Vägverket. Länsstyrelsen anser att staden, av bl.a. plantekniska skäl, bör överväga att markera något slag av markanvändning på överdäckningen eller på annat sätt

klargöra hur det på planen skrafferade överdäckningsområdet kommer att utformas och användas.

Lufthkvalitet / Miljökvalitetsnormer

Enligt 2 kap i PBL skall miljökvalitetsnormerna iakttas vid planläggning och denna får inte medverka till att en miljökvalitetsnorm enligt 5 kap. miljöbalken överträds. Regeringen har fastställt särskilda miljökvalitetsnormer för bland annat kvävedioxid och partiklar vilka därför måste aktualiseras i denna detaljplan. Då det kan befaras att dessa båda normer inte kommer att klaras i delar av Stockholmsregionen har Länsstyrelsen på regeringens uppdrag utarbetat förslag till åtgärdsprogram för att klara normerna.

Länsstyrelsen kommer enligt redovisningen av förslaget till åtgärdsprogram för att klara partiklar PM(10) enbart att pröva detaljplaner där det finns ett tydligt samband mellan den föreslagna åtgärden och det kan befaras att beslutet innebär att en miljökvalitetsnorm inte iakttagits. Det kan gälla en planeringssituation då en förslagen bebyggelse minskar ventilationen genom att sluta gaturummen. I en sådan situation behövs ett bedömningsunderlag som klargör vilken inverkan bebyggelsen har för att normen ska anses ha iakttagits.

Enligt den till planärendet hörande miljökonsekvensbeskrivningen klaras idag miljökvalitetsnormen för kvävedioxid inom planområdet men överskrider längs delar av E4:an (Uppsalavägen) och invid Ulvsundavägen. Normen för partiklar, PM 10, klaras i dagsläget dock också med samma undantag för E4:an och Ulvsundavägen.

Det kan konstateras att efter ombyggnad av E18 kommer normen då det gäller kvävedioxid att klaras, även för den gemensamma sträckningen via E4:an, i huvudsak beroende på den successiva förnyelse av bilparken som sker. Beträffande partiklar klaras ombyggnaden med undantag för Ulvsundavägen samt E4:an om inga särskilda åtgärder vidtas för att minska partikelhalterna. Ett genomförande av E18-projektet kommer att ge stora förbättringar vad gäller luftkvalitet för de många boende och verksamma längs Enköpingsvägen på grund av det lägre trafikflödet. I gengäld skulle föroreningsbelastningen öka något för de fåtaliga boende och verksamma längs E4:an på grund av överflyttning av trafiken. Under senare tid har det vid vetenskapliga studier framkommit att mycket tyder på att även små sänkningar av partikelhalten på platser där människor vanligtvis vistas har stor betydelse ur hälsosynpunkt för de exponerade. Enligt Länsstyrelsens bedömning innebär det att man i huvudsak kommer att klara gällande miljökvalitetsnormer. Detaljplanen motverkar inte möjligheterna att genomföra förslaget till åtgärdsprogram utan är snarare en förutsättning för att klara en godtagbar luftkvalitet i stora delar av berört område. Sammanfattningsvis anser Länsstyrelsen att staden därför i planläggningen iakttagit miljökvalitetsnormerna.

Tvårbana Norr

Storstockholms Lokaltrafik (SL) har i förstudie för Tvårbana Norr (december 2001) studerat alternativa sträckningar för fortsatt utbyggnad av Tvårbanan (snabbspårvägen). Kistagrenens båda alternativa sträckningar korsar den i planförslaget redovisade aktuella delen av E18. Rissnealternativet – enligt dagens bedömning det mest troliga – skulle innebära att spårvägssträckningen skulle ske i nära anslutning till vägutbyggnaden i delarna Rinkeby – Rissne och Kymlingelänken – Kista samt korsa E18 någonstans mellan Rissne och Kista trafikplatser. Vid den fortsatta planläggningen bör samplanering ske mellan berörda kommuner, Vägverket och SL så att utbyggnad av Tvårspårvägen inte omöjliggörs och så att en ytterligare fragmentering av grönområdet kan undvikas.

Risker

Länsstyrelsen anser att planbeskrivningen bör kompletteras med en bestämmelse om att en skärm, som kan fungera som en brandvägg, skall placeras mellan ny vägsträckning och bebyggelse samt allmänna platser som uppmuntrar till vistelse och som ligger inom ett avstånd av 40 meter från nämnda väg. För bostadsbebyggelse bör gälla 75 meter.

Kultur

Det avsnitt i planbeskrivningen som handlar om fornlämningar (sid 7) är inte korrekt. Beskrivningen i Vägverkets MKB (sid 25-28) är här riktig. Justering bör här ske.

6. Lantmäterimyndigheten

Kompletteringar på plankartan och i genomförandebeskrivningen vad gäller administrativa bestämmelser samt bestämmelser för fastighetsplan, fastighetsbildning och servitut m m önskas.

7. Sakägare, boende

Banverket Östra banregionen

Spårinnehavet berörs inte direkt av detaljplanen då spåren ligger i Sollentuna kommun. Banverket utgår från att berörda delar behandlas i Vägverkets arbetsplan och i detaljplan för Sollentuna.

Norrvatten har ledningar i området. Förhandlar med Vägverket om omläggning. Har en omkopplingsstation i området och avser bygga en tryckstation.

Stockholmshem äger fastigheterna Kvarndrängen 1, Kvarnvingen 1 samt Kvarntratten 1 i Rinkeby. Opponerar mot planförslaget då de befärar starkt ökad trafik längs Rinkebysvängen vilket kraftigt skulle försämra boendemiljön för deras hyresgäster.

Vodafone Sverige AB har en basstation för mobiltelefon vid Rinkeby trafikplats. Önskar nytt läge för teknikbod.

OKQ8 har en av sina största serviceanläggningar i Stockholm vid Rinkebysvägen. Anläggningen sysselsätter 27 personer. Har en viktig social funktion och kan erbjuda miljövänlig service. Förslaget att ta bort av- och påfartsmöjligheten till anläggningen innebär ett dräpslag för anläggningen med en halvering av omsättningen som följd. En av- och påfart mellan Rinkeby och E18 måste ordnas. Om inte detta är möjligt bör ett ersättningsläge planeras.

Ljungberggruppen AB förvaltar kommersiella lokaler och hyreslägenheter i Ärvingeområdet. Har i huvudsak inget att invända mot detaljplanen. Tvärbanans dragning i området bör dock ses över. Med redovisat läge kommer ett parkeringsdäck med ca 400 platser att behöva rivas. Goda parkeringsmöjligheter till rimliga priser är en konkurrensfördel i Ärvinge. Möjlighet till flera alternativa dragningar för tvärbanan i detta läge bör ges och spårområdet breddas i detaljplanen.

För att underlätta tillfartsmöjligheter och orientering i området med bil är det av stor vikt att den planerade ombyggnaden av rondellen vid Kistavägen - Danmarksgatan - Hanstavägen genomförs samtidigt som utbyggnaden för E18.

Kapaciteten och utformningen av infarten till Igelbäcksgatan måste utredas så att korsningen får en attraktiv gestaltning med god framkomlighet.

Brf Päronet nr 7, 163 67 Spånga har tomträtterna för kvarteren Vissinge 1, Mellinge 1 och Islinge 1. Har inga allmänna invändningar mot detaljplanen. Ser positivt på förbättringen för tillgängligheten från Hagstråket som den nya dubbelriktade huvudgatan innebär. Även bron vid Elinsborgskolan är av värde för de boende med ökad tillgänglighet till fältet. Är även positiv till föreslagna bulleråtgärder. Förutsätter att fönsterbyten görs innan byggstart i samarbete med föreningen.

Angöring till överdäckningen måste lösas via Föllingebacken. Vissingebacken har inte tillräcklig kapacitet. Gc-trafiken från centrala Tensta bör hänvisas till gångvägarna väster om vattentornet. Vid en eventuell bebyggelse på däckan bör det bli låg för att inte försämra utsikten över Järvafältet.

Byggnadsfirma Olov Lindgren AB

En utbyggnad av E 18 som inte sker i tunnel strider mot en massiv opinion och kommunens och Vägverkets miljömål. Långsiktiga miljövinster kan nås med en tunnelförläggning: Bättre luft, minimerat trafikbuller, direktkontakt mellan bostäder/arbetsplatser och naturreservatet vid Igelbäcken. Befintlig vägyta kan bebyggas. De båda överdäckningarna är en missriktad kompensation för en tunnel. Den typen av lösningar skapar mer problem än fördelar t ex ökade avgasutsläpp vid tunnelmynningarna bl a vid fastigheten Valskvarnen 1 som innehas av Olov Lindgren AB. Gestaltungsprogrammets principer för ljudvallar, murar m m bör vidareutvecklas och

utföras. Ogynnsamma lägen bör kompenseras med dubbla bullerskärmar samt att fasader och balkonger kompletteras med ljudglas och ljudisolerade tilluftsdon.

AB Borätt har uppfört 21 bostadsrättsradhus på fastigheten Handkvarnen. Etapp två är planerad på fastigheten Kvarnvingen 2, belägen vid Rinkebysvängen/Rinkebystråket. Önskar en utredning om kommande trafikmängder och bullernivåer på Rinkebysvängen. Redan idag upplevs trafikmiljön som osäker och otillfredsställande. Borätt önskar en redovisning av vilka trafiksäkerhetsåtgärder som avses utföras. Man förutsätter att en tidigare planerad rondell i korsningen Rinkebysvängen/Rinkebystråket byggs i samband med att förslaget genomförs.

Rinkeby Park 1, Rinkebystråket 1-41, 163 71 Spånga

Det vore bättre av miljö- och bullerskäl om den nya E18 lades under jord. Att ta en mycket stor del av Järvafältet i anspråk för vägbygge vore förödande för detta vackra rekreationsområde. Det går inte att kompensera med att bygga konstgjorda rekreationsplatser. Likaså vore bullerskärmar, även om de görs genomskinliga, ett störande inslag i den visuella miljön. Det som oroar mest är trafikökningen på Rinkebysvängen. Redan dagens trafiknivåer ger upphov till betydande nackdelar med flera olyckor som följd. Föreningen kräver en fungerande trafikmiljö i hela Rinkeby. Hastigheten måste dämpas, trafikljus anordnas m m. Önskar information om hur trafikmiljön kommer att ordnas.

Lokala hyresgästföreningen Kvarndrängen

Opponerar mot förslaget och finner det anmärkningsvärt att Vägverket inte utrett eventuellt höjda bullernivåer i Rinkebydalen. Ökade trafikmängder på Rinkebysvängen och Rinkebystråket skulle kraftigt försämra boendemiljön där.

Lennart Johansson, Mellingebacken 6, 163 67 Spånga

Vägens dragning i ytläge kommer inte att uppfylla fastställd bullernorm i Stockholm. Önskar därför ett tunnelalternativ då Järvafältet har stort skyddsbehov. Tunnelalternativet har redovisats tidigare men är inte längre beaktat i samrådsmaterialet eller i mkb:n.

Yvonne Peelen-Pel, Kronborgsgränd 10, 164 46 Kista

Cykelvägen mellan Rinkeby och Kista över Järvafältet bör asfalteras.

Rebwar Hassan, Västerby backe 7-6 är rädd för bullernivåerna i hela området och i grönområdet. Önskar tunnelalternativet för att få bättre tillgång till fältet. Bostäder och lokaler kan byggas på tunneln. Vill att tunnelalternativet redovisas i mkb:n.

Ann-Marie Klingström, Västerby backe 7 vill ha tunnelalternativet då bruset redan idag är tämligen starkt.

Kerstin Bergström, Lollandsgatan 31, 164 43 Kista önskar att man under byggtiden inte tar bort möjligheten att lätt ta sig från Kista till Kymlingeområdet.

Mats Jonsson, Åvingeggränd 9 vill behålla en grön oas i storstaden. Allt annat än E18 i tunnel är förkastligt.

Ragnar Rosell, Föllingebacken 21, 163 67 Spånga bor vid vattentornet i Tensta och vill att vägen helst byggs under jord. Skälen till detta är fler och uppenbara, - Järvafältet förstörs för all framtid, ökat buller och bullervallarna stjälar mark från fältet. Överdäckningarna är bra men bygg inte bostäder som förstör utsikten.

Ann-Margrethe Livh, Stavbygränd 5, 167 75 Spånga

En stark majoritet i Tensta / Rinkeby är för tunnelalternativet. Trots att samrådsförfarandet har varit undermåligt finns en glasklar opinion för tunnelalternativet. Beslutet för ytalternativet bör rivas upp och en ordentlig kostnadsanalys av tunnelalternativet bör göras. Det är uppenbart att vägbygget drivs igenom endast av kostnadsskäl. En sexfilig motorväg så tätt intill ett bostadsområde är inte förenligt med en modern bostads- och miljöpolitik. Ytalternativet ger en sämre miljö, ökad segregation och mindre mark att bygga bostäder på. Det förlorade förtroendet för politiker och tjänstemän kommer förmodligen inte heller att kunna repareras.

Marja Lång och Björn Erdal, Föllingebacken 25, 163 67 Spånga säger ja till kraftfull upprustning av nuvarande väg men nej till nya vägfiler. Förslaget är förlegat storskaligt. För att åtgärda problem med framkomlighet, säkerhet och miljö behöver man inte bygga nya vägfiler. Det räcker med planskilda korsningar och in/utfarter. Bygg ingen högbro. Öppna en liten separat gatuförbindelse mellan Tensta och Rinkeby rätt över Spångadalen som kan avlasta E18 en del av den allra lokalaste trafiken.

Ingen hänsyn tas till tidigare inlämnade skrivelser eller till nya strömningar inom stadsbyggande från bl a Jerker Söderlind och Färgfabriken om utveckling av Järvaområdet.

En bättre beskrivning av vägens effekter på möjlighet till integration och utveckling bör göras. Vägen kommer att fungera som en mur och försvåra integrationen. Ett sätt att minska segregationen är att möjliggöra för norrgående trafik i Tensta trafikplats.

Att bygga bostäder på överdäckningarna är extremt dyrt och knappast attraktivt. Bättre att istället bygga arbetsplatser centralt i Tensta.

Johan Hörnquist, Rinkebysvängen 71, 163 74 Spånga, Svetlana Maksimovic och Jonas Ljungstedt, Föllingebacken 29, 163 67 Spånga är boende vid E18 i Tensta och Rinkeby och irriteras över att bara det så kallade "ytalternativet" utretts och presenterats. I området finns en stark opinion för ett tunnelbygge vilket manifesterats på flera sätt (namninsamlingar, möten m m). Vardagsmiljön i området kommer att bli sämre med högre buller och grönområden beskärs ytterligare. När Södra länken byggdes så

grävdes den ner, trots att det kostade ca 3 gånger mer än vad en tunnel förbi våra områden skulle kosta.

Under fler år har det talats om att satsa på Järvaområdet där standarden blivit lägre och där arbetslöshet och fattigdomen ökar. Det är svårt att tro annat än att den olika behandlingen vittnar om att boende här värderas lägre än de som bor i rikare och svenskare områden. Hur stadsbyggnadskontoret, regeringen och Vägverket agerar i frågan kan få stor betydelse för hur boende i Hjulsta, Tensta och Rinkeby kommer att se på samhället framöver. Detta är en unik chans att visa att man menar allvar med snacket om att satsa på förorterna. - Lagg E 18 förbi boendeområdena i Järvaområdet.

Ann-Margret Lindborg, Föllingebacken 21, 163 67 Spånga protesterar mot breddning av E18 då bullret och avgaser kommer att öka och grönområdet kommer att användas för biltrafik. Bygg tunnel med avfarter i olika plan vilket skulle minska avgasutsläppen. Fotgängare och cyklister ska fortsättningsvis ha lika många möjligheter att korsa E18 som idag.

Paula Petersen, Ovanbygränd 4, 163 70 Spånga vill förbättra Rinkeby och Tensta och höja statusen. Öka integrationen och minska segregationen. Lagg E 18 i tunnel. I andra delar av staden byggs tunnlar utan diskussion, varför inte här? Många har bara Järvafältet som rekreationsområde. Försämrade inte möjligheten till naturupplevelser.

Annalisa Bäckman, Degerbygränd 15, 163 70 Spånga vill att gc-vägen från Rinkeby mot Kista får förbli grusväg. Det är lättare att gå på för den som har ont i både ben och knän. Den bör även slingra sig som nu. Om den stora vägen ska byggas om så slopa överbyggnaderna. Det är tillräckligt med folk på den här plätten ändå. En tunnel är att föredra då den förstör mindre av Järvafältet.

Birgitta André Åstrand, Brf Rinkeby Park oroar sig för trafikökning på Rinkebysvängen och önskar förtydliganden i redovisning av trafikvolymerna.

8. Allmänhet, intresseföreningar m fl

Kommittén lagg E18 i tunnel önskar att E18 läggs i tunnel för att skydda de boende från avgaser och buller. I andra delar av stan lägger man nästan alltid vägen i tunnel men inte här. De föreslagna överdäckningarna är för små och ger ringa effekt i förhållande till kostnaderna.

Svensk-grekiska föreningen är mycket oroade över planerna och kräver att vägen läggs i tunnel. Buller och avgaser är idag mycket kraftiga och blir bara värre. I andra delar av stan gräver man ner vägar varför inte här?

Stockholms handelskammare anser att förslaget är bra och har inga invändningar. Det är synnerligen angeläget att projektet verkligen blir av utan ytterligare förseningar.

Understryker projektets stora betydelse för ökad trafiksäkerhet och bättre framkomlighet i en del av stockholmsregionen som är synnerligen viktig för hela Sveriges tillväxt.

Kista är centrum för den svenska IT- och telekomsektorn och måste kunna hävda sig i ett internationellt perspektiv som en intressant etableringsort. Ett av Kistas stora problem är den dåliga kapaciteten på infarten med besvärliga köproblem som följd. En ombyggnad av Kymplingelänken med ny infart till Kista bör ordnas snarast.

Föreningen rädda Järvafältet avråder bestämt från att driva arbetet med en ombyggnad av E18 i ytläge vidare. En ombyggnad av E18 förbi Tensta/Rinkeby är mycket angelägen på grund av höga olyckstal och höga bullerstörningar. Är dock mycket oroad över den föreslagna ombyggnaden och vill upprepa tidigare krav om tunnelförläggning. Kostnaderna för en tunnelloösning är inte nämnvärt högre än för det aktuella projektet. Vinsterna när det gäller att utveckla södra och norra Järvaområden är däremot mycket stora. Grönområdets friluftsvärden kan restaureras radikalt och en omfattande byggnation kan göras på delar av den nuvarande vägbanan.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Allmänt

Järvafältet har en fantastisk potential som rekreatjonsområde, natur- och kulturmiljö, en potential som tyvärr är på väg att erodera av flera skäl. Bullret gör att stora delar av området i praktiken inte är tillgängligt för friluftsliv. Igelbäcken, som rinner genom dalgången, är på väg att växa igen då man lett bort en stor del av den naturliga tillrinningen. Omgivande vägar utgör starka barriärer som begränsar tillgängligheten till området. Ett sätt att sanera området vore att bygga om nuvarande E18 som går längs bostadsområdena Hjulsta/Tensta/Rinkeby och förlägga vägen i tunnel. Samtidigt skapas utrymme för åtminstone 120-130 000 kvadratmeter bostadsyta i fantastiskt läge ut mot fältet. För detta krävs dock ytterligare ca en miljard kronor för att täcka extra-kostnaderna för en tunnelförläggning jämfört med ombyggnad i ytläge. När Stockholms stad hösten 2001 ändrade ståndpunkt och beslöt acceptera en ombyggnad av E18 Hjulsta-Rinkeby i ytläge var en förutsättning att projektet kompletterades med tre breda viadukter. Efterhand har denna lösning krympt till två viadukter till en sammanlagd kostnad på minst 6-700 miljoner kronor. Den verkliga investeringskostnaden för ytalternativet ligger därmed en bra bit över 2 miljarder kronor, och den samhälls-ekonomiska nettonuvärdeskvoten betydligt lägre än vad Stadsbyggnadskontoret uppgett i förslaget.

Tunnelalternativet bättre ur samhällsekonomisk och miljömässig synvinkel

Den ekonomiska nyttan av en tunnelloösning har underskattats. Planering för öppen motortrafikled i så centralt läge kan knappast vara försvarlig vare sig ur miljömässig eller ur ekonomisk synvinkel. Det är rimligt att anta att det om några år är så att en tunnelloösning ger en betydligt bättre totalekonomi. Detta genom möjligheten att bygga mer i kombination med stigande markpriser. Detta bör utredas innan beslut fattas.

Buller i stora delar av Järvafältet fortfarande över riktvärden för friluftsliv och rekreationsområde.

Buller har de senaste åren fått status som ett allvarligt hälsoproblem. Förslaget väljer att i vissa fall använda benämningen rekreationsområde och i vissa fall friluftslivsområde på samma område, dvs Järva friområde. Detta uppenbarligen för att Naturvårdsverkets riktvärden för rekreationsområde i tätort är betydligt högre än för friluftsområde. Det är oacceptabelt att negligera bullerproblemen. En tunnellsöning skulle få bort bullret. Ett sätt att minska bullret är att använda en särskild sorts asfalt för att ytterligare få ner bullret kring den nya vägen.

Kompensationsåtgärder ottydligt beskrivna

Den som förstör naturvärden vid en exploatering är ålagd att kompensera förlusten av dessa. Varje grönområde som exploateras ska ersättas med likvärdig natur. I förslaget redovisas vissa kompensationsåtgärder för groddjurslokaler och återplantering av träd och buskvegetation vid vägens kantzoner. Dessa åtgärder är både för få och för ottydligt beskrivna. Förslaget nämner ingenting, förutom nämnda groddjurslokal, om hur man ska ersätta berörda naturområden. Att återplantera träd vid den nya framskjutna vägzonen innebär inte att man ersätter den mark som exploaterats. Åtgärder för att ersätta Skogvaktarkärret bör i detalj redovisas. Kostnader för kompensationsåtgärderna måste inkluderas i vägprojektets budget och får givetvis inte ensidigt lastas över på andra samhällsaktörer. Även tidsplan och finansiering bör redovisas.

Utöka sträckor med överdäckningar och redovisa förslag till bebyggelse inklusive samhällsekonomisk nytta med detta

Överdäckningarna medför så betydande fördelar ur såväl landskaps- som stadsmiljösynpunkt att den borde kunna utvidgas till att omfatta längre sträckor av vägen. Ev bebyggelse på däckarna bör redovisas. En sammanställning av den samhällsekonomiska nyttan med nya bostäder på de planerade överdäckningarna skulle med största sannolikhet även visa vinsten med att förlägga vägen mellan främst Hjulsta och Rinkeby i tunnel och bygga bostäder på marken där den nuvarande vägen går.

Miljö kvalitetsnormerna uppnås inte på vissa delar av ombyggnaden

Den föreslagna ombyggnaden väntas leda till att trafiken på E4 Kista-Ulriksdal ökar med 12-14 procent. En konsekvens blir ökade halter av avgaser längs den aktuella vägsträckan. I förslaget antyds att en sådan förändring skulle vara tillåten dels eftersom ökningen blir marginell dels därför att det inte finns någon bebyggelse i direkt anslutning till vägen. Tolkning saknar stöd i gällande lagstiftning. I miljöbalken 16 kap 5 § sägs att "Tillstånd, godkännande eller dispens får inte meddelas för en ny verksamhet som medverkar till att en miljö kvalitetsnorm överträds. Verksamheten får dock tillåtas, om verksamhetsutövaren vidtar sådana åtgärder att olägenheterna från annan verksamhet upphör eller minskar så att möjligheterna att uppfylla miljö kvalitetsnormen ökar i inte obetydlig utsträckning." Förslagets bedömning är uppenbarligen att den föreslagna ombyggnaden leder till ökade halter av luftföroreningar längs en

vägsträcka där normerna redan väntas överskridas. Den planerade ombyggnaden torde därmed inte vara tillåten med mindre än att Vägverket och Stockholms stad samtidigt genomför åtgärder som kompenserar för den trafikökning den planerade ombyggnaden av E18 väntas orsaka. De beräkningar av kvävedioxidhalter och partikelhalter (PM₁₀) som redovisas är mycket osäkra. Säkra beräkningar krävs innan ombyggnad kan ske.

Namnlista om 69 namn

Namnlistan inkommen till stadsbyggnadskontoret. Som mottagare anges miljöminister Lena Sommestad. Tidningsartiklar medsända.

I skrivelsen framförs: Stoppa förslaget med 6-filig motorväg. E18 liksom andra stora vägprojekt i Stockholm måste läggas i tunnel. En stor del av Järvafältet försvinner. Bullret ökar. Det blir svårare att nå grönområdet.

Namnlistor, ca 3000 namn. Kopior på första sidan av tre olika namnlistor som överlämnades på markägarsammanträdet/samrådsmötet i Rinkeby. Kompletta listor finns hos Vägverket

Rädda Järvafältet lägg - E18 i tunnel. Förstör inte miljön i Rinkeby, Tensta och Hjulsta - Lägg E18 i tunnel.

Elisabet Widebäck, Helsingörsgatan 49, 164 44 Kista vill inte ha mer avgaser utan föreslår att man sätter forskare på att räkna ut vad det skulle kosta att glasa in bilvägarna i tätbebyggda områden och då lägga kostnaden mot vinsten av lägre hälsokostnader för de boende.

Zacharias Winnem, Tensta kräver att hela sträckningen av nya E18 läggs i tunnel då det är de boende som tvingas leva med eländet.

Johanna Langhorst befarar ökade bullernivåerna över 65 dBA. I de rika förorterna lägger man vägarna i tunnel men inte här. Många av barnen här växer upp med krigsskadade fattiga föräldrar i nedgångna bostadsområden. Få har råd att åka bort på semester eller har lantställe. Dessa barns livsmiljö ska nu försämrats ännu mer.

Jonas Wikström anser att Järvafältet ska vara intakt och att man ska göra mindre ingrepp och smartare lösningar i stället.

Helena Wikström, Anneli Westerberg, Eva Hallefors, Patrik Alwin, Cicil Näslund Rolf Carman, Miriam Wikström skriver i likalydande skrivelser att E18 ska läggas i tunnel.

Annika Grönkvist skriver att vi bör lyssna på människorna istället för på bilarna. Bygg en tunnel för en sexfilig motorväg så folk inte blir sjuka av buller och avgaser.

Tommy Lindberg vill att den nya vägen dras i tunnel.

Anki Erdman, Nybykroken 1, 163 70 Spånga skriver att Järvafältet är något av det finaste som Stockholm har och är en av anledningarna till att människor väljer att bo kvar eller flytta till området. Segregationen ökar om vägen byggs.

Monica Kronlund, Bergengatan 43, 164 37 Kista bor i Husby sedan 10 år tillbaka. Flyttade dit för den fina naturen och den rena luftens skull. Nu bullrar det mycket mer sedan kommunen sågat ner träden och luften har blivit sämre. Människan behöver äkta naturområden med skog och buskar för att må bra. Den stora avverkning av Sveriges skogar gör att vi snart inte har någon äkta nordisk skog kvar. Plantera mer träd på fältet istället för att ta bort. Nya E 18 ska överhuvudtaget inte byggas. Det enda rätta är att minska trafiken. Ta bort E18 och gör en promenadväg istället. Lägg eländet i tunnel med mycket tjocka väggar.

Anna Lindhagen, Dyvingegränd 12, 163 63 Spånga m fl boende på Dyvingegränd i Tensta. Ifrågasätter varför man inte gått vidare och utrett de övriga förslag som tidigare funnits. De torde kosta mindre. Det är viktigt att Hjulsta, Tensta och Rinkeby inte blir mer isolerade från omvärlden, förorter man bara åker förbi. Med det förslag som nu ligger med de två innersta filerna som "lokalgator" befarar vi att området blir mer isolerat vilket ökar segregationen.

Gunnar Andersson, Hillerödsgränd 15, 164 46 Kista ställer ett flertal frågor om bl a buller, avgaser, behov av etableringsytor, ev skador på byggnader. Han skriver att inga kraftfulla åtgärder vidtas för att dämpa det ökade bullret i Ärvingeområdet. Kontorsbyggnaden i Ärvinge kan inte anses utgöra ett bullerskydd då den har stora öppningar på ett flertal ställen. Den ombyggda vägen blir bredare och kommer att ligga både närmare och högre än dagens väg vilket ger ett stort och störande element i landskapet. Störningar under byggtiden påtalas. Nuvarande Kymlingelänk bör bevaras men få bullerskydd. Bättre hastighetsövervakning bör ske eller hastighetsbegränsning införas. Nuvarande E18 bör behållas men däckas över mellan Rinkeby och Hjulsta.

Markägarsammanträde och samrådsmöte i Tensta. Protokoll upprättat av Vägverket.

Under mötet framfördes sammanfattningsvis följande frågor och synpunkter: Varför läggs inte E18 i tunnel när man gör det på andra ställen i stan? Farhågor om ökat buller och ökade avgaser. Byggande av bostäder på överdäckningarna. Höjd och läge på ramper och vägar? Påverkan på Järvafältet och koloniträdgårdarna?

Markägarsammanträde och samrådsmöte i Rinkeby. Protokoll upprättat av Vägverket.

Under mötet framfördes sammanfattningsvis följande frågor och synpunkter:

Anslutning till och från Rinkeby? Trafikökningar? Kompletteringsbehov i MKB:n? Varför utreder och redovisar man inte längre tunnelalternativet. Positiv till ytförslaget men Tensta trafikplats för stor. Varför läggs inte E18 i tunnel när man gör det på andra ställen i stan? Det blir ökat buller och ökade avgaser. Påverkan på Järvafältet och kolonitradgårdarna? Varför överdäckningar? Hur blir det med cykelvägar?

Markägarsammanträde och samrådsmöte i Kista. Protokoll upprättat av Vägverket.

Under mötet framfördes sammanfattningsvis följande frågor och synpunkter:

Varför läggs Södra och Norra länken i tunnel men inte E18? Vilka bullernivåer beräknar man? Vilka mål för buller har man i Kista - Ärvinge. Vilken trafikmängd räknar man med? Motorvägen stänger av, försämrar integrationen. Hur många liv sparas? Det är viktigt att kunna njuta av naturen. Hur mycket av synpunkterna i tidigare samråd har ni tagit till er? Hur har stadsdelsförvaltningen ställt sig till förslaget? Vilka frågor har miljödepartementet ställt. Vad kommer att göras för att undvika grundvattensänkning. Beskrivning av störningar under byggtiden?

9. Remissinstanser

Vägverket är väghållare till E18. Har ingen erinran mot samrådsförslaget.

Detaljplanen reglerar bl a överdäckningarna. Merkostnaden för dessa finansieras av Stockholms stad. Finansieringsfrågorna m m kommer att regleras i genomförandebeslut mellan Vägverket och Stockholms stad.

Gatu- och fastighetskontoret tillstyrker generellt det framlagda planförslaget.

Genom beslut i kommunfullmäktige i oktober 2003 om överdäckningarna har staden ställning till viktiga delar av projektet lagts fast.

Ett genomförandebeslut mellan staden och vägverket tas fram för beslut under hösten 2004. Här regleras bland annat ansvarsfördelning mellan parterna vid utbyggnad och i färdigskedet. I detta ingår frågor kring ersättning för kommunal mark som upplåts permanent eller tillfälligt. Frågor som gäller slänter och avsättningsmagasin diskuteras för närvarande i särskild ordning. Eventuella förändringar kan påverka detaljplanen.

Gestaltningen av nya Kista trafikplats diskuteras för närvarande mellan berörda parter. Inriktningen bör vara att ge denna plats en utformning som svarar mot dess roll som entré till Kista Science City. Kontoret anser att detta inte uppnås i det förslag som redovisas i gestaltungsprogrammet.

Med hänsyn till det stora behovet av den nya förbindelsen är det av stor vikt att det fortsatta arbetet bedrivs så att den nu gällande tidplanen kan hållas.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker förslaget. Förordar att de kompensations-, skadeförebyggande- och miljöförbättrande åtgärder som redovisas i planhandlingarna genomförs. Därutöver anför man följande:

"En ny sträckning av väg E18 är nödvändig och det är oerhört viktigt att den nu genomförs. Men placeringen av den nya sträckningen, som vi ställer oss bakom, innebär en så kraftig ökning av bullret i det berörda området att vi vill understryka vikten av att effektiva bulleråtgärder vidtas."

Miljöförvaltningens yttrande sammanfattas nedan:

Vägprojektet i sin helhet innebär märkbara förändringar i landskapet, stora intrång i friområdet, biotopförluster och stor påverkan på randvegetationen närmast vägen. Under förutsättning att de kompensations-, skydds-, skadeförebyggande och miljöförbättrande åtgärder som redovisas i detaljplanen och de till detaljplanen hörande handlingarna är vägprojektet, enligt förvaltningens bedömning, miljömässigt genomförbart.

Betonar behovet av kompensationsåtgärder för de intrång och den biotopförlust som projektet innebär. Stor hänsyn krävs under byggskedet och skyddsåtgärder för den vegetation som ska sparas är nödvändig. Skydd av Igelbäcken har hög prioritet. Är positiv till de förslag som innebär möjlighet att ta omhand och rena vägdragvattnet och skaffa kontroll över oönskade utsläpp. Är tveksam till det utanför planområdet föreslagna läget för anslutningsväg mot Järfälla. Stora krav ställs på utformningen av den nya anslutningsvägen till Akallälänken för att undvika påverkan på brynzonen.

Bullerminskningen beror främst på ett omfattande åtgärdsprogram för att minska bullerspridningen. De avvägningar i fråga om bullerskyddens höjder m m som gjorts är i huvudsak rimliga, dock bör förbättringar vid Skogvaktarkärret studeras. De bostäder som beräknas få 60 dBA ekvivalentnivå utanför fasad efter vägombyggnaden och därför är berättigade till fönsteråtgärder, bör få dessa åtgärder redan innan eller i nära anslutning till det att byggprocessen startar.

Det är viktigt att kvaliteten på befintliga passagemöjligheter kraftigt förbättras vad gäller bredd och ljusinsläpp för att kompensera att dessa blir längre. Det är också viktigt att upprätthålla passagemöjligheter under byggskedet. I avvaktan på eventuella framtida bebyggelseplaner på de två överdäckningarna ska dessa utföras med möjlighet till plantering. En viss översyn av miljökonsekvensbeskrivningen kan behövas för att öka läsbarhet och förståelse av planens konsekvenser. En redovisning av andelen park- och naturmark som omvandlas till huvudgata och område för genomfartstrafik jämfört med andelen gatumark som blir park kan vara ett sätt att förtydliga vägprojektets konsekvenser för frytorna.

Kista stadsdelsnämnd överlämnar och återoppar förvaltningens yttrande. Därutöver anføres att den ökade föroreningsbelastningen längs E4/Uppsalavägen och Ulvsundavägen inte kommer att klara normen för partikelhalterna (överskrider 50 mikrogram/kubikmeter) utan åtgärder. Önskar även en detaljerad beskrivning av hur den besvärliga byggnationstiden ska klaras och trafikökningarna inverkan. Kommunövergripande planering för en cykelled mellan Kista - Solna - Sundbyberg bör ske.

Den ökade trafiken på Kymlingelänken ställer stora krav bullerdämpning på sträckan. Förlängningen av bron över Igelbäcken är positiv för att öka sambandet på Järvafältet och minska viltolyckorna. Den funktionella och estetiska utformningen av

Kista trafikplats blir oerhört viktig då både Sollentuna och Sundbyberg planerar för exploatering i närområdet.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd tillstyrker förslaget till ny detaljplan med hänvisning till förvaltningens yttrande.

Förvaltningen kommenterar hur förslaget lever upp till intentionerna i den överenskommelse för planeringen av E 18 på hela sträckan Hjulsta – Ulriksdal undertecknades i augusti 1998. Överenskommelsen undertecknades av Vägverket, region Stockholm, och företrädare för Stockholms stadsbyggnadsnämnd, berörda stadsdelar samt kommunerna Järfälla, Solna, Sundbyberg och Sollentuna. och de frågor som har speciell betydelse för de boende i området. Hit hör bl.a. frågor om buller, luftföroreningar, tillgänglighet, Järvafältet med Igelbäcken.

Nedan redovisas de punkter som är av relevans för planförslaget.

Den yta som används för trafikändamål får endast öka marginellt m m

Förslaget tar i anspråk ca 6 ha av ytor med höga naturvärden inom Järva friområde. Detta ska kompenseras i viss grad av de åtgärder för landskapsanpassning som föreslås inom arbetsplanen. Ökningen av yta för trafikändamål är koncentrerad till de nya planskilda trafikplatserna Hjulsta, Tensta, Rinkeby, Kista samt i viss mån Ärvinge och Rissne. Eftersom en stor del i att åstadkomma en trafiksäkrare väg med bättre framkomlighet är förknippad med utbyggnad av planskilda trafikplatser går det inte att undvika att ytan för trafikändamål ökar vid dessa platser. Utan trafikplatserna ökar vägytan med c:a 6 ha, inkl trafikplatser med c:a 20 ha. Vägområdet ökar med c:a 5 ha utanför trafikplatserna och med c:a 31 ha inkl trafikplatserna och instängda ytor i samband med dessa. Friytor tillkommer där nuvarande Kymlingelänk rivs och nuvarande Enköpingsväg kan smaltas av. Annan kompensation sker genom att öka kvaliteten på befintliga friytor genom reducering av buller och förbättrad tillgänglighet. En bullersänkning till under 55 dBA sker på en yta av c:a 215 ha. Om den utökade ytan kan sägas vara marginell, kan förvaltningen inte bedöma, men konstaterar att ingen verkar ha reagerat på uppgiften sedan den kom 1999, varför förvaltningen accepterar uppgiften.

Bullernivån längs E 18 ska minskas

Bullersituationen förbättras betydligt med 3-7 dB(A) både i bostadsområden och i Järva friområde efter ombyggnad. Aktuella riktvärden för bostäder klaras med några undantag utomhus i markplanet. För att detta riktvärde även ska kunna uppnås vid de högre våningsplanen skulle mycket höga bullerskydd, upp till 6 meters höjd, behöva anläggas, vilket inte ses som realistiskt. Kompletterande fasadåtgärder behöver utföras på vissa bostadshus för att riktvärden inomhus ska klaras. På Järvafältet kommer ytor med ekvivalenta (ständiga) bullernivåer under 50 dB(A) att ligga 200 meter närmare E 18 efter ombyggnaden, d.v.s. bullernivån sänks inom detta område.

När det gäller Rissne trafikplats, som inte tillhör E 18, men väl ingår i förslaget, framgår det av miljökonsekvensbeskrivningen, att ljudnivån blir oförändrad jämfört med nuläget.

Avgasemissionerna längs E 18 ska minskas

Luftkvaliteten förbättras, trots att trafikflödet ökar. Detta sker genom att stora trafikflöden flyttas längre från bebyggelsen, att trafikrytmen blir jämnare och genom den generellt förbättrade avgasreningen.

Igelbäcken ska skyddas

Mängden föroreningar i ytvatten till vattendrag och sjöar minskar jämfört med dagsläget, då vägdagvattnet kommer att renas. Det vägvatten som idag leds till Igelbäcken kommer istället att till största delen ledas till Edsviken via Järvaunneln. Risken för föroreningar av bäckens vatten i samband med olyckor minskar därmed.

Tillgängligheten till grönområden ska förbättras m m

Tillgängligheten till grönområdena förbättras genom bl.a. passagen vid Elinsborgsskolan vilken skapar en väsentligt förbättrad passage mellan bostadsområdet och Järvafältet. En gångtunnel vid Hjulstastråket ersätts med en ny gc-bro. Det blir lättare att resa till, från och mellan stadsdelarna och kommunerna. Den lokala huvudgatan gör det lättare att färdas med bil mellan Tensta och Rinkeby. Mellan Hjulsta och Kista kommer den nya motorvägen att underlätta kommunikationerna. Att varje stadsdel ska vara synlig vid till- och avfarter ingår också som krav i den gemensamma överenskommelsen. Av gestaltningsprogrammet att döma verkar kravet bli uppfyllt.

Samhällsnyttan ska redovisas bl.a. med avseende på näringsliv och sysselsättning

En samhällsekonomisk kalkyl har gjorts i arbetsplaneskedet. Kalkylen visar enligt vägverket på en mycket god samhällsekonomisk lönsamhet.

Medborgarsamråd med modeller och tydliga beskrivningar av utbyggnadens konsekvenser ska genomföras

Samråd genomförs enligt ovan.

Trafikplats Hjulsta ska utformas som planskild korsning och i sin slutlösning kunna kopplas samman med yttre Tvärleden

Förslaget till utformning av Trafikplats Hjulsta överensstämmer med vad som står i överenskommelsen.

Övrigt

Bollplanen vid Elinsborgsskolan kan behöva minskas till hälften för att skapa ett inbjudande och attraktivt parkstråk från Tensta och ut på fältet. Förvaltningen accepterar den mindre storleken på fotbollsplanen.

Vägsträckan, där överdäckningen planeras, ingår i det av länsstyrelsen rekommenderade vägnätet för transport av farligt gods. För att reducera riskerna vid olyckor görs speciella konstruktioner vid byggandet av överdäckningarna. Förvaltningen kan inte bedöma om det som görs är tillräckligt, utan nöjer sig med att konstatera, att olycksrisken torde minska efter ombyggnaden, eftersom antalet trafikolyckor beräknas minska betydligt p.g.a. att plankorsningarna ersätts av planskilda trafikplatser.

Stockholms näringslivsnämnd överlämnar näringslivskontorets kontorsyttrande som svar. Näringslivskontoret skriver att i "Framtidsbild för Kista Science City" som kommunfullmäktige fastställde i oktober år 2001 anges bättre vägförbindelser och utbyggd kollektivtrafik som avgörande förutsättningar för den framtida utvecklingen av Kista Science City.

Det är glädjande att det efter många års utredningsarbete nu finns ett konkret förslag till ombyggnad av vägen då det har stor betydelse inte bara för den framtida utvecklingen av Kistas Science City, utan också för grannkommunerna längre utefter E 18. Även stora företagsområden i Stockholm nordväst såsom Veddesta, Lunda och Vinsta kommer att bli mer attraktiva för företagsetableringar när den nya E 18 är färdigställd.

Vad gäller vägprojektets tekniska utformning är standarden på både vägvsnitten och trafikplatserna är genomgående hög och anpassad till omgivningen.

Stockholms brandförsvär

Brandförsvaret har granskat de två rapporter som behandlar riskfrågor i E18-projektet.

Rapport 1: Riskanalys över farligt gods på väg, Utbyggnad E18, Hjulsta-Kista, SWE-CO VBB VIAK AB, 2003-02-20

Den övergripande riskanalysen för projektet bör vara att ge en helhet av riskbilden i området. Vid tidigare granskning av riskanalysen har omfattande brister i omfång och kvalitet påtalats. Den nuvarande versionen har trots detta ej reviderats till en acceptabel nivå och kan därmed ej anses ge tillräcklig information om aktuella risknivåer. Riskanalysen bör därmed revideras.

Rapport 2: Överdäckning av E18 vid Rinkeby och Tensta, Riskanalys över farligt gods-olyckor, 031015, Tyréns

Riskanalysen beskriver påverkan på bebyggelse ovanpå överdäckningarna vid olyckshändelser på vägbanan. Brandförsvaret anser att denna rapport på ett föredömligt sätt redovisar riskbilden för de olika överdäckningsalternativen och därmed utgör ett bra underlag för beslut om överdäckningsalternativet samt inledande underlag för den kommande projekteringen. Brandförsvaret har ingen avvikande uppfattning än de

förekommande slutsatserna i rapporten. Ett viktigt konstaterande är att rapporterna inte belyser säkerheten för trafikanter i tunnelmiljö.

Projektet bedöms generellt bidra positivt till en minskad samhällsrisk, dels genom en högre trafiksäkerhet, dels genom att trafikleden kommer längre ifrån befintlig bebyggelse. En förbättrad riskbild innebär dock inte med automatik en acceptabel riskbild. Bristerna i Rapport 1 medför att det är svårt att värdera de faktiska risknivåerna längs vägen. Detta innebär också att det är svårt att avgöra om risken verkligen är acceptabel eller enbart lägre. Revidering av Rapport 1 är därmed viktig att genomföra för att kunna ge ett svar på om ytterligare åtgärder behövs.

I *Rapport 2* konstateras att överdäckningarna kan uppföras med ovanpåliggande bebyggelse. Utifrån riskanalysen framgår att åtgärder kan vidtas för att begränsa skada på dess bebyggelse vid olyckshändelser med farligt gods. Det är dock viktigt att understryka att större olyckshändelser kan komma att medföra allvarliga konsekvenser på bebyggelsen med stora skadeutfall. Detta är något som stadsbyggnadsnämnden får beakta vid sammanvägningen av projektet. Tunnelmiljön som överdäckningarna medför kan också i vissa situationer öka risken för trafikanter som befinner sig i tunneln vid olyckor. Tunnelmiljön kan också innebära problem för räddningstjänsten att genomföra vissa typer av räddningsinsatser.

I riskanalyserna, MKB:n samt planbeskrivningen föreslås olika former av riskreducerande åtgärder. Brandförsvaret konstaterar dock att de saknas i de föreslagna planbestämmelserna. Om detta påverkar möjligheten till säkerställande av åtgärderna önskar Brandförsvaret att stadsbyggnadskontoret överväger att ta med åtgärderna i planbestämmelserna.

Skönhetsrådet ställer sig positivt till ett fortsatt planarbete och är synnerligen positivt till förslagets miljövårdande och bullerdämpande aspekter. Rådet ifrågasätter dock starkt om planering för öppen motorled är försvarlig ur miljömässig eller ekonomisk synvinkel och önskar att frågan om förläggning av Hjulstavägen i tunnel eller med utsträckta överdäckningar prövas.

Landskapsanalys

I samband med att trafiken läggs om sker en större landskapsanpassning än vad som tidigare karaktäriserat sträckan. Dagens problem med stora nivåskillnader mellan vägen och Järvafältet löses med en kombination av murar och naturligt modulerade slänter. Vinsten är inte bara en variation i gestaltningen av vägen utan också ett bättre och naturligare bullerskydd.

Rådet ställer sig positivt till förslagets förhållande till den redan utnyttjade marken men vill skärpa fokuseringen på Järvafältet. Det är enligt rådet självklart att naturområdets alla biotoper måste värnas. Igelbäcken är ett riksintressant vattenflöde med stor betydelse för kulturmiljön. De kompensationsåtgärder som vägdragningen medför bör säkerställa tillförseln av renat dagvatten och en upprustning av Skogvaktarkärret. Med hänsyn till områdets stora natur- och kulturvärden är det nödvändigt att vägdragningen i volym inte tillåts dominera landskapet eller medföra ökad negativ påverkan på naturlandskapet och dess ekosystem.

Förhållande motortrafikled och stadsbygd

En skickligt utformad upphöjd motortrafikled som slingrar sig genom ett öppet landskapsrum kan vara stilig som arkitektonisk upplevelse. Landskapet som ligger intill en upphöjd motortrafikled kan vara vackert för trafikanterna som rör sig på denna. Men landskapet blir inte, hur väl det än utformas, njutbart för promenader och annan rekreation för de människor som bor i närheten. Det blir en barriär mellan kringliggande stadsdelar som i mörkret blir särskilt obehaglig att ta sig igenom.

Detta gäller särskilt sträckan söder om Rinkeby trafikplats som går genom ett redan idag tätbebyggt område. Det finns även planer för stadsutveckling fram mot denna sträcka från Sundbybergs kommuns sida. Den trafikled som redovisas kommer således inom en relativt snar framtid ställas mot en stadsbygd som blir tätare; ett problem som t ex kan belysas med bebyggelsefronten mot Söderleden. Om man tittar några år fram i tiden är det rimligt att anta att en tunnellsnör ger en betydligt bättre totalekonomi än man kanske ser idag genom möjligheten att bygga mer i kombination med stigande markpriser. Man kan då åstadkomma en mer sammanhängande stadsbygd som formas utifrån de boende och arbetande människornas behov av god funktion och miljö, platsens historiska identitet och landskapets topografiska förutsättningar. Bygger man motorleden i ytläge är man låst för mycket lång tid framåt. Dessa frågor måste enligt rådets mening utredas innan beslut fattas.

Övergripande utformning

Gestaltningssprogrammet redovisar en sammanvägning av individuellt utformade trafikplatser och en sammanhållen trafikmiljö. Ett av de tydligaste och mer dominerande inslaget blir de broar som bär trafiken över sänkor eller trafikplatser. Broarna utformas med hel undersida, flack anslutning och runda pelare. Rådet anser att pelarna ser något ”stubbiga” ut, möjligtvis beroende på en hög armeringsgrad och den låga frihöjden. Det är dock viktigt för miljön, för de som passerar invid och framför allt under trafikleden, att pelarna upplevs som än mer slanka än i förslagen.

Murarnas beklädnad är en viktig gestaltungsfråga. De ibland upp till sju meter höga murarna riskerar dominera landskapet på ett förödande sätt och utformningen av dessa blir viktig för upplevelsen av vägrummet. Rådet vill i sammanhanget dock påpeka att det är viktigt att bullervallarna ändå varierar med murar. De skapade slänterna kan i vissa förhållanden ändra landskapets naturliga topografi på ett sätt som riskerar bli främmande i kulturlandskapet.

Trafikplatser

Utformningen av trafikapparaten kommer att dominera landskapet under en mycket lång tid framåt. Här skapas ett ”autoscape” med en trafikmiljö jämförbar med de trafikapparater som är vanliga i bl.a. USA. Det är enligt rådet därför synnerligen viktigt att redan på ett tidigt stadium i planeringen värna och hävda de rena skönhetsvärdena.

Utformningen av *Hjulsta trafikplats* sker i en enklare gestaltning med hänvisning till att trafikanten passerar platsen i hög fart och att platsen påverkas av en framtida

möjlig koppling till både Förbifart Stockholm och till en anslutning till Barkarbystaden.

Avfarten från Stockholm till *Tensta trafikplats* förläggs på en ramp som tydligt naggar Järvafältet i kanten. Trafiklösningen i detta avsnitt bör vidarestuderas för att säkerställa att påverkan på miljön blir så liten som möjligt.

Rinkeby trafikplats är ett vägningsnitt där av- och påfarter till Ulvsundavägen förlagts till ramper. Trafikapparatens stora volymer riskerar dominera landskapet. Utformningen av broarna spelar stor roll för hur passagen under de dominerande vägbarna upplevs och rådet önskar en vidare bearbetning av pelarnas utformning för att kunna erhålla en smäckrare karaktär.

Ärvinge trafikplats är den del av vägningsnittet som tydligast utgör en port in till en stadsdel. Rådet har inget att erinra mot trafikplatsens utformning, men vill här särskilt hänvisa till betydelsen av samspel mellan stadsbygd och trafikmiljö.

Kista trafikplats visar ett vägmöte som idag är en hård trafikmiljö men som förslaget genom en grön gestaltning avser ge en mildare karaktär. Rådet anser att det träd-raster som skissats inte är en tillfredställande lösning utan att gestaltningen bör ske med andra medel. Platsen är en korsning av två europavägar i en yttor och svårt bullerstörd trafikapparat. Rådet önskar en omstudering av förslaget mot en lösning som tydligare lyfter fram landskapets karaktär och samtidigt ger ett bättre skydd för den stadsmiljö som här utvecklas.

Rissne trafikplats hör inte till E18 utan är en koppling mellan E18, Ulvsundavägen och Enköpingsvägen men är som sådan en viktigt anslutning i området.

Överdäckningarna medför så betydande fördelar ur såväl landskaps- som stadsmiljösynpunkt att den borde kunna utvidgas till att omfatta längre sträckor av vägen.

PASSAGEN VID IGELBÄCKEN

Naturområdet måste skyddas från all negativ påverkan omdragningen av vägsträckan kan medföra. Likaså måste de kompensationsåtgärder som föreslås verkligen genomföras och ske i sådan utsträckning att de medför högre kvaliteter i naturområdet.

Passagen vid Elinsborgsskolan ersätter vägens dragning på vägbank med en lång bro. Brons sträckning skapar ett brett genomsläpp som tydligt förbättrar kommunikationen mellan Tensta och friområdet.

Tunnel

Skönhetsrådet imponeras av kvalitén i det stora och mycket spännande projektet. Problematiken med miljövård och bullerproblem medför att rådet åter vill initiera frågan om vägsträckans dragning i tunnel. Frågan är så viktig och miljövinster så övervägande att staden bör pröva en alternativ lösning. De lovvärda aspekterna skulle få ett långt bättre resultat med Hjulstavägen och sträckan söder om Rinkeby trafikplats förlagda i tunnel eller med utsträckta överdäckningar. Sådana åtgärder skulle helt bemästra de betydande bullerstörningar, som trots kostsamma åtgärder kommer att kvarstå

enligt föreliggande förslag, och påtagligt öka såväl den kringliggande stadsmiljöns kvaliteter som landskapets naturvärden.

Stadsmuseinämnden överlämnar och åberopar stadsmuseiförvaltningens tjänsteutlåtande. Redovisade fornlämningar och lämningar som ej har formell status ska bevakas. En arkeologisk utredning bör göras av området för att konstatera om ytterligare fornlämningar berörs. Med hänsyn till Järvafältets odlingslandskap med fornlämningar och gårdsbildningar och till 1960-talets bebyggelse är det mycket angeläget, att överdäckningar, murar och ramper m.m. utformas på ett sådant sätt att inverkan blir acceptabel för landskapsbilden. Stor hänsyn måste sålunda tas till kulturlandskapet så att ingreppet på Järva friområde blir så minimalt som möjligt. Utformningen av "däcken" måste noga studeras liksom en eventuellt framtida bebyggelse i dessa lägen avseende dess påverkan på den befintliga kulturmiljön. Förvaltningen finner det positivt att ett gestaltungsprogram har upprättats.

Sundbybergs stad är positiv till den nya dragningen av E18 som på sikt medför minskad genomfartstrafik på Enköpingsvägen och därmed möjliggör förändringar i Stora Ursvik, Rissne-Hallonbergen-Ör samt Västerjärva-Brotorp. Det är väsentligt att nya E18 kan förverkligas snarast för att inte förhindra eller försena dessa utbyggnadsplaner.

Sollentuna kommun skriver att detaljplanen inte berör Sollentuna annat än att den gränsar mot kommungräns i Kista tpl. Som svar överlämnas remissvar för arbetsplanen. De synpunkter som framförs är inte specifika planfrågor.

Järfälla kommun överlämnar och åberopar kommundirektörens skrivelse.

inga erinringar framförs mot planförslaget. Järfälla kommun förutsätter att Stockholm medverkar till att anslutningsvägen mot Barkarby kan byggas ut för att klara trafikmatningen av Barkarbyfältets södra utbyggnad.

Storstockholms lokaltrafik

Förslaget innebär förbättringar för busstrafiken ur framkomlighetssynpunkt. Anslutningen av Rinkeby till Ulvsundavägen kommer att ske via en ny trafikplats i höjd med Enköpingsvägen. Detta innebär att de boende i nordöstra delen av Rinkeby får längre till bussen jämfört med idag.

Utformningen av Hjulsta trafikplats ger i den föreslagna utformningen en krånglig körväg för lokala bussar mellan Hjulsta och Akalla/Kista. Om "Förbifart Stockholm" byggs inrättas nya regionala linjer som förmodligen även kommer att beröra Hjulsta trafikplats. För att möjliggöra byten mellan regionala busslinjer och lokala linjer föreslås att utrymme reserveras för hållplatser för trafik norrut och söderut. Hållplatser kan även behövas på Bergslagsvägens anslutning till trafikplatsen. Även vid Rissne trafikplats bör man möjliggöra byten mellan regionala busslinjer och lokala linjer. Hållplatserna skulle även kunna nyttjas av framtida boende och arbetande i Stora Ursvik. Ut-

rymme bör reserveras för en hållplats för norrgående respektive för södergående trafik. Utöver markutrymme för hållplatser behövs utrymme reserveras för gångvägar till hållplatserna.

Regionplane- och trafiknämnden lämnar genom regionplane- och trafikkontoret yttrande enligt delegation och tillstyrker ovanjordslösning då merkostnaderna för en tunnelförläggning under Tensta-Rinkeby svårigen kunde uppvägas av möjliga miljövinster. Man ser med tillfredsställelse att den nya trafikplatsen utformas så att en framtida Förbifart Stockholm kan anslutas. Önskar dock att planhandlingarna redovisar möjlig utformning av anslutningen.

Idrottsnämnden överlämnar och åberopar idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande. Förvaltningen önskar en utbyggnad av fotbollsplanen till totalmått 66 x 106 m. Det medger att spel kan ske samtidigt på två planer för 7-mannalag. Förskjutningen av Knutby bollplan är en konsekvens av vägprojektet, vilket innebär att viss parkmark måste ianspråktagas för utbyggnad av bollplanen. Förvaltningen förutsätter att samtliga kostnader för flyttning av idrottsanläggningarna belastar vägprojektet. Drift- och underhållsansvaret för den föreslagna gång- och cykelvägen som passerar genom idrottsområdet ska helt åvila berörd stadsdelnämnd.

Fortum och SISAB har inga synpunkter.

Stockholm Vatten AB (SV) har flera ledningar i området och nya planeras. Projektet föranleder flytt av vissa ledningar. Hantering av dagvatten ska ske enligt "Dagvattenstrategi för Stockholms stad (2002)". Rening av dagvattens kan ske i Järvadagvattentunnel som fungerar som avsättningsmagasin. Avtal om hantering ska slutas mellan Vägverket och SV. Inget dagvatten får ledas till Igelbäcken. Till Spångaån får dagvatten föras efter föreslagen rening. Under byggtiden ska åtgärder vidtas för att minimera negativ påverkan på recipient. Åtgärder tas fram i samråd med SV. Spolvatten från överdäckningarna ska hanteras separat.

Kommunförbundet Stockholms län svarar för Stoseb AB som var en samarbetsorganisation för kommuner och energiföretag i Stockholms län. Företaget har likviditerats och existerar ej mer. Vissa av Stosebs funktioner har dock övertagits av Kommunförbundet Stockholms Län.

Kraftledning

Planen berör områden där idag en av de viktigaste 220 kV kraftledningarna dragits fram för att föra elkraft till centrala Storstockholm. Vidare finns i området delar av den s k Stockholmsringen. Detta är en kraftledningsring på 220 kV runt regionens centrum som är av stor betydelse för att garantera en tillräcklig nivå för tillförlitligheten i elförsörjningen. För närvarande pågår diskussioner om flyttning och kablifiering av delar av denna ring. Det är viktigt att man inför arbetena med E 18:s ombyggnad håller

kontakt med Svenska Kraftnät och att man beaktar att tillförlitligheten i eltillförseln inte får ändras under byggnadsarbetena och speciellt i samband med tillfälliga ledningsflyttningar.

Fjärrvärme

Idag finns ingen fjärrvärmeförbindelse mellan Stockholmsområdets centrala delar och norra/nordvästra Storstockholm. Ett naturligt startområde för en sådan hopkoppling är Akalla. Det här är något som i framtiden kommer att beröra E 18, Kymlingelänken eller E4 och det finns skäl att redan nu fundera hur en sådan förbindelse förverkligas utan att man i framtiden behöver göra kostsamma ingrepp i vägkonstruktionerna?

Naturgaskorridorer

Stockholmsområdet har inte naturgas och det är osäkert om den kommer att bli tillgänglig. En ledning över Järvafältet är dock hela tiden ett viktigt alternativ för tillförsel av gas till regionens centrala delar. I området av Hjulsta trafikplats finns gasledningskorridorer utlagda. Det finns skäl att diskutera sträckningar och förutsättningar för att korsa motorvägen och dess tillfarter.

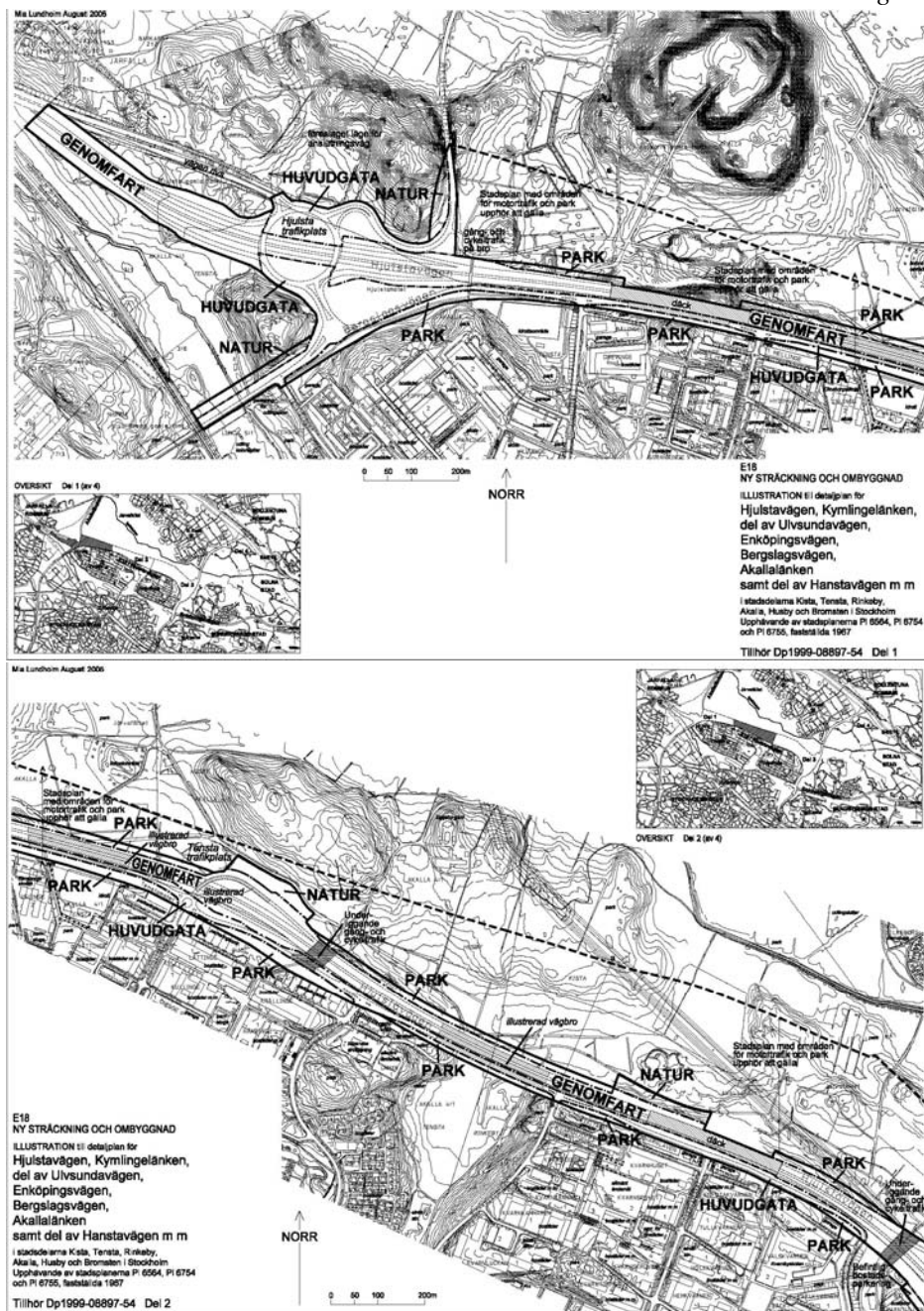
Stadsbyggnadsnämndens handikappråd ser med oro på att kraftledningarna ligger nära vägen och anser att de ska grävas ner.

Namnberedningen önskar att trafikplatserna på plankartan benämns Hjulstamotet, Tenstamotet etc.

Bengt Andrén

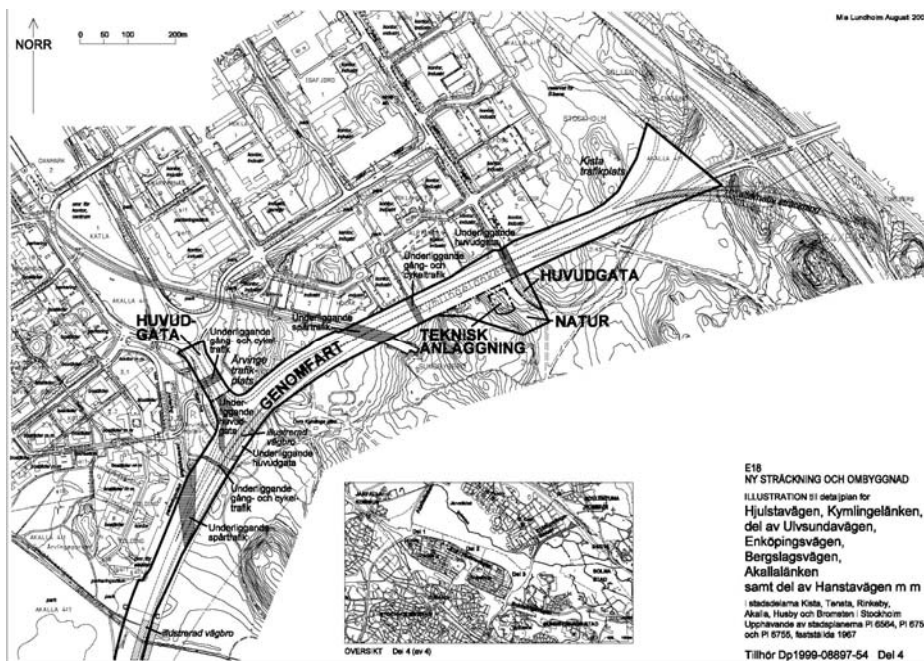
Eva Strömbäck

Bilaga 5





E16
 NY STRÄCKNING OCH OMBYGGNAD
 ILLUSTRATION till detaljplan för
 Hjulstavägen, Kymlingeälken,
 del av Ulvsundavägen,
 Enköpingsvägen,
 Bergslagsvägen,
 Akaälken
 samt del av Hanstavägen m m
 i stadsdelarna Kista, Tensta, Rinkeby,
 Åkalla, Hjulsta och Bromsten i Stockholm
 Upphävande av stadsplanerna P1 6564, P1 6754
 och P1 6766, fastställda 1967
 Tillhör Dp1999-08897-54 Del 3



NY STRÄCKNING OCH OMBYGGNAD
ILLUSTRATION S1 delplan för
Hjulstavågen, Kymingelänken,
del av Ulvsundavågen,
Enköpingsvägen,
Bergslagsvägen,
Akallälänken
samt del av Hanstavägen m m
i stadsdelarna Kista, Tensta, Rinkeby,
Åkalla, Huseby och Bromsten i Stockholm
Upphävande av Brottenplan nr 6564, P 6754
och P 6755, fastslådd 1967

Tillhör Dp1999-08897-54 Del 4