

Sammanfattning

E18, som även är Stockholms västra infart, har utretts sedan början av 1970- talet. I det tidiga förstudiearbetet har alternativa sätt att lösa E18: ns sträckning studerats. Förutom de korridorer som föreliggande vägutredning analyserat har även sträckningen via Yttre Tvärleden studerats. De senaste utredningarna från 1995-1996 resulterade i tre vägutredningar med tillhörande miljökonsekvensbeskrivningar. I dessa utredningar var det, med hänsyn till bl. a. olycksbelastning och miljöstörningar, viktigt att avlasta korsningarna utefter Hjulstavägen och att slippa genomfartstrafik på Enköpingsvägen i Sundbyberg och Solna.

I denna föreliggande miljökonsekvensbeskrivning sammanfattas de olika vägutredningsdelarnas miljökonsekvenser. På sträckan mellan Hjulsta och Rissne har två alternativa korridorer studerats. Ett alternativ innebär en ombyggnad i ytläge och till största delen i samma läge som befintlig väg. Det andra är ett tunnelalternativ under bebyggelsen i Tensta och Rinkeby. Sträckningen från passagen av Igelbäcken längs Kymlingelänken fram till E4: an är den samma i båda alternativen.

Under arbetets gång har samråd hållits med både politiker och tjänstemän från de berörda kommunerna. Detta har bl. a. resulterat i studierna av tunnellostning samt trafikplatsplaceringar. Samråd har även genomförts med allmänhet och föreningar genom att en rad miljömöten och öppna hus hållits.

Då vägsträckningen från Ulriksdals trafikplats via Kista trafikplats till bron över Igelbäcken i de två utbyggnadsalternativen är lika sammanfaller både de positiva och de negativa konsekvenserna av ombyggnad och ökad trafikering på denna sträcka. Även vid Hjulsta trafikplats sammanfaller konsekvenserna i stort.

Med en utbyggnad kommer Enköpingsvägen och de boendemiljöer som finns längs den att avlastas från genomgående trafik medan trafiken ökar längs Uppsalavägen mellan Ulriksdals trafikplats och Kista trafikplats samt längs Kymlingelänken. Trafiken på lokalgatan längs Tensta/Rinkeby blir i Tunnelalternativet cirka fem gånger större än i Ytalternativet bland annat p. g. a. sämre möjligheter till anslutningar i det förra.

Båda utbyggnadsalternativen påverkar landskapsbilden vid passagen av Järvafältet. Kymlingelänken har olika höjdläge i de olika alternativen vilket gör att påverkan inte är den samma men den del av Järvafältet som vetter mot Ursvik kommer att förändras. Sett i ett sammanhang med en trolig exploatering av Ursvik utgör den negativa påverkan ingen påtaglig skada utan vägen kommer bilda en gräns mellan Järvafältets miljö och bebyggelsen.

Tunnelalternativets tunnelmynningar vid Rissne, Tensta och Hjulsta kommer att göra ingrepp i den befintliga miljön men kan till stora delar gestaltas för att bättre smälta in i miljön. Den nya körbanan och sänkta profilen på den yttre av dagens körbanor på Hjulstavägen kommer i Ytalternativet att påverka landskapsbilden framförallt sett från Järvafältet. I Ytalternativet kommer den på dagens vägbank uppvuxna vegetationen att tas bort i samband med byggandet och vägen exponeras mot friområdet, vilket på sikt med åtgärder kan repareras.

För möjligheten att röra sig mellan Tensta-Rinkeby-Rissne och Järvafältet blir möjligheterna de samma, oavsett alternativ, eftersom i båda alternativ kommer Hjulstavägen i någon form att finnas kvar liksom nivåskillnaden mellan bebyggelse och Järvafältet. Däremot kommer Ytalternativets gångtunnlar bli längre än i dag vilket delvis kompenseras genom bredare tunnlar med ljusinsläpp mellan körbanorna. Möjligheten att sammanbinda Tensta-Rinkeby med t ex kollektivtrafik över Järvafältet mot Akalla-Kista bedöms vara lika i alternativen.

Kulturmiljön på Järvafältet påverkas endast ringa oavsett utbyggnadsalternativ då förutom Kymlingelänkens ombyggnad man i stort sett antingen bygger inom i dag redan av vägianspråktagen mark eller förlägger vägen under mark. Oavsett val av alternativ kommer dock fornlämningar att behöva grävas ut och tas bort. Ingen av dessa bedöms som omistliga.

För bullersituationen på Järvafältet och för de boende i Tensta-Rinkeby innebär Tunnelalternativet med avlastning av ytvägnätet en stor förbättring. I förhållande till en situation med dagens vägnät innebär även Ytalternativet att en klar förbättring kan erhållas p.g.a. sänkt profil samt genom att bullerskyddsåtgärder kan genomföras. För nationalstadsparken medför trafikökningen längs Uppsalavägen marginella skillnader närmast vägen i förhållande till Nollalternativet.

Luftsituationen förbättras i båda förslagen dels p.g.a. bättre "flyt" i trafiken dels p.g.a. den förbättrade avgasreningen av bilarna, vilket gör att luftsituationen kommer att successivt förbättras trots den allmänna trafikökningen. Även E4:an får en förbättrade luftsituation jämfört med idag. Vid tunnelmynningar kan lokalt högre halter av luftföroreningar uppkomma.

För grönstrukturen i Storstockholm innebär en ombyggnad av Kymlingelänken med en längre bro över Igelbäcken att man förstärker kopplingen och förbättrar passagemöjligheten i det idag svaga sambandet mellan Järvakilens delar i snittet vid Igelbäcken. För naturmiljön innebär en ombyggnad dessutom att man får möjlighet att ta hand om det vägdagvatten, som idag går orenat mot recipienterna bl. a. Igelbäcken, och att man kan göra förebyggande

åtgärder mot olyckor med farligt gods. Även för friluftslivet innebär en ombyggnad att man kommer att förstärka sambandet mellan Järvafältet och områdena sydost om detta.

Genom utbyggnad avlastas Enköpingsvägen från transporter med farligt gods. I Ytalternativet minskar riskerna bl. a. genom att vägen flyttas längre från bebyggelsen och att trafiksäkerheten ökar. I tunnelalternativet förbättras situationen för de boende längs Hjulstavägen väsentligt om transporterna kan ske i tunneln, däremot försämras den för de trafikanterna.

Med en utbyggnad av en tunnel åstadkoms ett mycket stort massöverskott som måste transporteras ut ur området, medan en utbyggnad av Ytalternativet innebär ett underskott av massor som måste transporteras in. Energiförbrukningen för driften av tunneln är cirka 13 gånger större än för Ytalternativet.

Bättre tillfarter till Kista och Sollentuna kommer att öppna möjligheter att förtäta dessa områden. Översiktligt betraktat går utbyggnadsalternativen att förena med de planer som finns i området. Några konflikter med något riksintressen föreligger inte.

Under byggskedet som beräknas vara i cirka fyra år kommer diverse provisoriska lösningar vara nödvändiga för att oavsett alternativval bygga ut vägen. Tunneldrivningen under bebyggelsen kommer att skapa olägenheter för de boende i Tensta och Rinkeby.

Båda utbyggnadsalternativen bedöms i stort vara förenliga med miljö kvalitetsmålen för luft, grundvatten, sjöar och vattendrag, våtmarker, odlingslandskap samt bebyggd miljö. Enligt utredningarna bedöms de två alternativa lägena för utbyggnad vara lämpliga utifrån lokaliseringsprincipen medan tunnelalternativet är ett sämre val utifrån hushållnings- och kretsloppsprinciperna.