



**GEMENSAMT  
TJÄNSTEUTLÅTANDE**

1(6)

2002-03-21

Stadsbyggnadskontoret  
Ytterstadsavdelningen  
Eva Strömbäck  
Tfn 508 282 52  
Dnr 01-14560-32

Strategiska avdelningen  
Ulrika Egerö  
Tfn 508 267 99

Gatu- och fastighetskontoret  
Region Ytterstad  
Rolf Gäfvert  
Tfn 508 263 27  
Dnr 01-512-513:8

Stadsbyggnadsnämnden  
Gatu- och fastighetsnämnden

**E18 Hjulsta – Ulriksdal. Vägutredning inför beredning för tillåtlighets-  
prövning. Remiss .**

---

**FÖRSLAG TILL BESLUT**

Stadsbyggnadsnämnden och gatu- och fastighetsnämnden överlämnar och återoppar detta tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Kontoren begär omedelbar justering av detta ärende.

Ingela Lindh

Olle Zetterberg

**SAMMANFATTNING**

Vägverket har till bl a Stockholms stad för yttrande översänt vägutredning för väg E 18 delen Hjulsta – Ulriksdal. Remissen ingår i beredningen för tillåtlighetsprövning av projektet enligt 17 kap. miljöbalken. Remissmaterialet består av karta med avgränsad vägkorridor, vägutredningar för ytläge mellan Hjulsta

- Bilagor: 1 Vägkorridor  
2. Vägdragningar förbi Tensta och Rinkeby  
3. Sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivningen för vägutredning

och Kista resp för tunnel mellan Hjulsta och Rinkeby. Till vägutredningarna hör en miljökonsekvensbeskrivning.

Gatu- och fastighetsnämnden och stadsbyggnadsnämnden beslutade i december 2000 att låta ytalternativet ligga till grund för stadens planering då det är det enda som Vägverket bedömer ryms inom den ekonomiska ramen för projektet. Alternativet är även det enda som från planerings- och projekteringssynpunkt tidsmässigt kan genomföras enligt Vägverkets tidsplan med byggstart tidigast 2004.

Kontoren finner att en ombyggnad av sträckan är mycket angelägen bl a med anledning av den planerade kraftfulla utvecklingen i Kistaområdet. Kontoren anser att med bearbetning av ytalternativet kan acceptabla förhållanden uppnås. Projektet berör vitala delar av både stads- och naturmiljö varför stor omsorg bör läggas på vägens landskapsanpassning, trafikplatsernas gestaltning och åtgärder för att minimera vägens negativa miljöpåverkan.

## UTLÅTANDE

### Remissen

Vägverket har till bl a Stockholms stad för yttrande översänt vägutredning för väg E 18 delen Hjulsta – Ulriksdal. Remissen ingår i beredningen för tillåtlighetsprövning av projektet enligt 17 kap. miljöbalken.

Remissmaterialet består av vägutredning innehållande karta med vägkorridor för vilken tillåtlighet söks (bilaga 1), Vägverket Region Stockholms ställningstagande till alternativ, samrådsredogörelse samt länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan och länsstyrelsens godkännande av vägutredningens miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Som bilagor till remissmaterialet har utsänts vägutredning för delarna Kymplingelänken – Kista (juni 1996), Hjulsta – Rinkeby – Rissne, ytalternativ (aug 1997) och Hjulsta – Rinkeby – Rissne, tunnelförläggning (maj 1997) samt MKB:n (juni 2001). En sammanfattning av MKB:n återfinnes i bilaga 3. (*Remissmaterialet finns tillgängligt hos handläggarna*)

### Bakgrund

#### *Allmänt*

Det finns ett stort behov av att utifrån framkomlighets- och trafiksäkerhetssynpunkt förbättra väg E 18 på delen Hjulsta – Ulriksdal. En ombyggnad av vägen ingår i Vägverkets nationella investeringsplan för åren 1998 – 2007 med avsedd byggstart år 2003. Vägutredningen var i början av år 1998 remitterad till bl a Stockholms stad. I och med miljöbalkens tillkomst år 1999, med krav på tillståndsprövning, måste vägutredningen nu remitteras på nytt. Vägverket har bl a med anledning av försenad hantering av den MKB som skall ligga till grund för tillåtlighetsprövningen, reviderat tidplanen och bedömer nu tidpunkt för byggstart till tidigast 2004.

#### *Tidigare ställningstaganden i Stockholm*

Vid remissen år 1998 avlämnade staden inget svar.

Stadsbyggnadsnämnden uppdrog i februari 1999 åt stadsbyggnadskontoret bl a att ”parallellt med ytalternativet planlägga ett tunnelalternativ”.

Gatu- och fastighetsnämnden godkände i december 2000 ramavtal med Vägverket om ombyggnad av väg E 18. I ramavtalet tas inte ställning till frågan om yt- eller tunnelförläggning. I samma ärende godkände nämnden kontorets förslag till principer för ombyggnad av E 18. Kontoret förordade ett modifierat ytalternativ, då endast ett sådant bedömdes kunna rymmas inom Vägverkets ekonomiska ramar och det var enda som från planerings- och projekteringssynpunkt tidsmässigt kunde genomföras enligt Vägverkets flerårsplan med en byggstart år 2003. Ett modifierat ytalternativ bedömdes som fullt acceptabelt från trafik- och miljösynpunkt.

Mot bakgrund av ovanstående beslutade i december 2000 stadsbyggnadsnämnden och gatu- och fastighetsnämnden, att låta ytalternativet ligga till grund för stadens planering och därmed avföra tunnelalternativet. I nämndernas beslut ingick även att studera möjligheten att däcka över delar av sträckan längs Tensta och Rinkeby.

Planarbetet har härefter inriktats på att få ombyggnadsförslaget miljömässigt, trafikmässigt och gestaltningsmässigt så tilltalande som möjligt.

## **Remissmaterialet**

### ***Väggkorridor***

I remissmaterialet anges att den väggkorridor som Vägverkets ansökan till regeringen om tillåtlighet gäller grundar sig på vägutredningarnas ytalternativ. I avgränsningen av korridoren anges att man tagit hänsyn till de förslag till förändringar av ytalternativet som tillkommit under samrådet. Sådana förändringar är t ex trafikplats vid Tensta istället för vid Rinkebysvängen, förskjutning av Rinkeby trafikplats söderut och ändrad anslutning av Akallavägen till Hjulsta trafikplats. Korridoren anges också ha avgränsats mot grönområdena så att den kan inrymma av berörda kommuner efterfrågade bullervallar och terrängmodelleringar. I det ursprungliga utredningsförslaget ingick endast bullerskärmar. Även de av Stockholms stad föreslagna överdäckningarna rymms inom korridoren.

### ***Vägutredningen***

För sträckan mellan Hjulsta och Rissne/Igelbäcken består vägutredningen av ett ytalternativ och ett tunnelalternativ. För sträckan mellan Igelbäcken och väg E 4 vid Kista presenteras ett samlat alternativ som ligger på ytan.

Vägverket uppskattade år 1997 byggkostnaden för ytalternativet till drygt 1 Mdkr och för tunnelalternativet till drygt 2 Mdkr. Driftskostnaden för ytalternativet bedömdes till drygt 4 Mkr per år och för tunnelalternativet till drygt 30 Mkr per år.

*Ytalternativet* innebär i princip att E18 längs Tensta och Rinkeby utformas som en motorväg med två körfält i vardera riktningen och i huvudsak för 70 km/tim. Mellan Hjulsta och Rinkeby föreslås E18 att utgöras av två av körfälten i dagens Hjulstaväg och av två nya körfält som anläggs i slänten mot Järvafältet. De två återstående befintliga körfälten vilka ligger närmast bebyggelsen i Tensta och Rinkeby blir lokalväg för trafik till och mellan stadsdelarna. Vid Rinkeby föreslås en trafikplats med östgående ramper från Rinkebysvängen vilket innebär att hela det område där den nuvarande Hjulstavägen ligger hamnar inom

motorvägsutrymmet. Istället föreslås att lokalgator i norra Rinkeby binds samman till en ny huvudgata för stadsdelen.

Kontakter mellan det övergripande och det lokala vägnätet sker i trafikplatserna Hjulsta, Rissne och Rinkeby.

Trafikplats Rinkeby, som förenar E18 med Kymlingelänken, har i förslaget getts en trafikmässigt god standard med direkta körningar och hastighetsstandard 70 km/h i alla riktningar.

*Tunnelalternativet* innebär att motorvägen går i bergtunnel under Tensta och Rinkeby mellan Hjulsta trafikplats i väster och Rissne trafikplats i sydost respektive Kymlingelänken i nordost. Rinkeby trafikplats ligger i detta alternativ helt under jord.

Tunneln ansluts till det lokala vägnätet i trafikplatserna Hjulsta, Tensta och Rissne.

I tunnelalternativet kan det lokala vägnätet i stadsdelarna inklusive Hjulstavägen ligga kvar som idag. En minskad bredd minskar vägens barriäreffekt och ger utrymme till viss kompletterande bebyggelse.

### ***Miljökonsekvensbeskrivningen***

I det material Vägverket lämnar in till regeringen för tillståndsprovning enligt miljöbalken ingår en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som en del av särskild betydelse. Den utgör en sammanställning och komplettering av det MKB-material som 1997 togs fram för vägutredningarna. De vägalternativ som behandlas är ytalternativet, tunnelalternativet och ett skollalternativ. Inverkan på omgivningen behandlas vad gäller stads- och landskapsbild, rekreation och friluftsliv, kulturmiljö, buller och vibrationer, luft, naturmiljö, samt ytvatten och grundvatten. Därtill behandlas frågor kring farligt gods, hushållning med mark och vatten, problem i byggskedet och projektets förenlighet med miljömål. En sammanfattning av MKB:n redovisas i bilaga 3.

### **Kontorens synpunkter och slutsatser**

#### ***Allmänt***

Stockholms stad har accepterat en ombyggnad av aktuell vägsträcka enligt ytalternativet. Ytalternativet är det enda som Vägverket bedömer ryms inom den ekonomiska ramen för projektet och är det enda som från planerings- och projekteringssynpunkt tidsmässigt kan genomföras inom avsedd tidsperiod. Behovet av en ombyggnad accentueras av den planerade kraftfulla utvecklingen av Kistaområdet. Trafiksystemet kring Kista lider redan idag av avsevärda framkomlighetsproblem i högttrafik. Kontoren vill därför framhålla betydelsen av att nuvarande tidplan för byggstart hålls, så att projektet inte drabbas av ytterligare förseningar.

Den aktuella ombyggnadssträckan berör vitala delar av både stads- och naturmiljö. Trafikplatserna utgör i flertalet fall entré till intilliggande stadsdelar och vägsträckan berör ett av Stockholms viktigaste grönområden. Staden arbetar för närvarande med ett ambitiöst program för att upprusta och utveckla stadsdelarna norr och söder om Järvafältet för att förbättra för boende och verksamma där. Det valda ytalternativet, där tillkommande körbanor, stora trafik-

platser, murar och bullerskärmar ingår, kommer att medföra påtagliga förändringar i närmiljön, framförallt för boende i Tensta och Rinkeby.

Mot denna bakgrund och med tanke på projektets storskalighet bör stor omsorg läggas vid placering och gestaltning av trafikplatser, broar/ramper, väg- och landskapsrum längs hela sträckan. Omsorg bör även läggas på en god landskapsanpassning med t ex släntmodellering och skyddsplantering mot friområdet med dess välbevarade och unika odlingslandskap med anor från vikingatid och medeltid. Detta för att minska vägens inverkan på omgivningen. Kontoren anser att den höga ambitionsnivå vad gäller gestaltning och utformning som Vägverket visade vid byggandet av trafikplatsen vid Haga Norra självklart bör gälla även här.

Kontoren anser att ett i förhållande till utredningsplanen bearbetat ytalternativ kan, tillsammans med överdäckningar, göras miljömässigt acceptabelt och i stort innebära en väsentlig förbättring jämfört med idag. Kontoren har därför sedan 1998 då vägutredningen lades fram fortsatt ett intensivt planeringsarbete tillsammans med Vägverket och övriga berörda kommuner och instanser. Den vägkorridor som Vägverket presenterar bör vara anpassad till de bearbetningar av vägutredningens ytalternativ som hittills gjorts.

### **Miljöfrågor**

Stadsbyggnadskontoret och gatu- och fastighetskontoret arbetar intensivt med att utveckla Järva friområde. Avsikten är att ytterligare höja dess biologiska, sociala och kulturhistoriska kvaliteter. Resultatet blir en kultur- och naturpark med aktivitetszoner mot bebyggelsen och ett brukat odlingslandskap kring Igelbäcken.

Kontoren finner att stora delar av MKB:n numera är inaktuell eftersom vägutredningen utfördes 1997 och planeringen, framför allt av ytalternativet, gått vidare efter det. Detta gäller t ex placering och utformning av trafikplatser, överdäckningar, och dagvattenhantering.

I MKB:n sägs att en trolig exploatering av Stora Ursvik gör att vägens negativa påverkan på landskapsbilden minskar. Kontoren menar här att de sammantagna förändringarna kring Ursvik gör att kraven på vegetationsbehandling och skyddsplantering snarast ökar ytterligare. För att friområdet även fortsättningsvis skall kunna upplevas som ett rymligt landskapsrum.

Järvafältet mellan södra och norra Järva anges i stadens översiktsplan som ett natur- och friluftsområde. I stadens miljöprogram är ett av de långsiktiga målen att bullret i sådana områden inte skall överskrida 40 dB(A). Uppställda mål är dock knappast möjligt att nå för det aktuella området oavsett utbyggnadsalternativ. I miljöprogrammet anges också att bullernivån på rekreationsytor i tätbebyggelse inte skall överstiga 55 dB(A). Detta krav är utan tvekan applicerbart på E 18-projektet och bör uppfyllas.

I MKB:n anges att möjligheten att röra sig mellan Tensta-Rinkeby-Rissne och Järvafältet blir de samma oavsett alternativ. Enligt kontorens mening kan det inte undvikas att barriäreffekten av ytalternativet och nollalternativet blir större än tunnelalternativet. De planerade överdäckningarna i Tensta och Rinkeby bidrar dock i hög grad till att jämna ut skillnaderna i fråga om barriäreffekt.

I MKB:n anges att Järvafältet är en viktig spridningskorridor för det äldre odlingslandskapets växter. Kontoren anser att det också gäller djur, samt

skogsarter – inte minst med tanke på att skogspartier utmed E 4 tas i anspråk vid utbyggnaden av Kista Science City. Järvafältets funktion som spridningsväg mellan stadens och kranskommunernas grönområden får ej försämrats. Passagen över Igelbäcken bör därför göras bredare och högre för att kompensera att vägen blir bredare och passagen under den därmed längre.

En värdefull våtmark vid Rinkeby, med bland annat groddjur, tas i anspråk för E 18-projektet och måste enligt kontorens uppfattning därmed kompenseras. En föreslagen restaurering av Skogvaktarkärret vid Igelbäcken kan, vid sidan om andra funktioner, skapa en ny grodlokal och bör därför som kompensation tas med som en del av vägprojektet i en utsträckning som motsvarar förlusten av våtmarken vid Rinkeby.

Eftersom Igelbäckens tillrinningsområde är ett ekologiskt särskilt känsligt område får vattenkvaliteten i bäcken inte försämrats, och tillflödet till bäcken inte minska. Dagvattnet från vägen får av försiktighetsskäl inte föras till bäcken ens efter rening. Den minskning av tillflödet till bäcken som detta innebär behöver kompenseras, t.ex. genom tillförsel av dricksvatten, grundvatten eller rent dagvatten.