



Till
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

6. Remiss och plansamråd av förslag till detaljplan för ombyggnad och ny sträckning av väg E 18 mellan Hjulsta och Kista i Stockholm

Förslag till beslut

Stadsdelsnämnden tillstyrker förslaget till ny detaljplan för ombyggnad av väg E 18 med hänvisning till förvaltningens yttrande.

Jack Kindberg
stadsdelsdirektör

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom stadsdelsdirektörens kansli. Lokala Handikapprådet och Lokala Pensionärsrådet har fått möjlighet att yttra sig över förslaget.

Bilagor

1. Inbjudan till plansamråd
2. Planbeskrivning
3. Genomförandebeskrivning
4. Gestaltningprogram

Förutom bilagda handlingar har inkommit plankarta i fyra delar med bestämmelser, förändringskarta samt miljökonsekvensbeskrivning. Dessa handlingar finns bl.a. på medborgarkontoret i Tensta och hos förvaltningen, Tenstagången 55, 5 tr.

Bakgrund

En 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. Överenskommelsen innehåller följande utgångspunkter.

1. Den yta som används för trafikändamål får endast öka marginellt. Ökningen ska kompenseras genom att ytor för rekreation iordningställs. Inget intrång för trafikändamål får göras i berörda stadsdelars bebyggelse efter hela vägsträckan.
2. Bullernivån längs E 18 ska minskas.
3. Avgasemissionerna längs E 18 ska minskas.
4. Igelbäcken ska skyddas.
5. Tillgängligheten till grönområden ska förbättras. Det ska bli lättare att resa till, från och mellan stadsdelarna och kommunerna. Varje stadsdel ska vara synlig vid till- och avfarter.
6. Behövliga kompletteringar av kollektivtrafiken ska planeras parallellt och samordnas med vägplaneringen.
7. Samhällsnyttan ska redovisas bl.a. med avseende på näringsliv och sysselsättning.
8. Planeringen av utbyggnaden ska inriktas på att begränsa byggtiden och minimera störningarna.
9. Medborgarsamråd med modeller och tydliga beskrivningar av utbyggnadens konsekvenser ska genomföras.
10. Trafikplats Hjulsta ska utformas som planskild korsning och i sin slutlösning kunna kopplas samman med Yttre Tvärleden.
11. Miljö- och säkerhetsförbättringar redovisas för hela sträckan.

Stadsbyggnadsnämnden tog den 9 april 2002 ställning till redovisning av programsamråd, som hölls bl.a. i Tensta i februari 2001, och beslutade om inriktningen för det fortsatta arbetet. Stadsbyggnadskontoret har nu upprättat ett detaljplaneförslag som möjliggör ombyggnad och ny sträckning för väg E 18 mellan Hjulsta och Kista i Stockholm.

Detaljplaneförslaget innehåller utbyggnad och förbättring av vägen, nya trafikplatser, överdäckningar vid Tensta och Rinkeby m.m. Föreslagna

åtgärder syftar till att minska antalet bilolyckor, öka framkomligheten, förbättra tillgängligheten till Järvafältet samt förbättra bullersituationen. Vägverket är väghållare och har i uppgift att genomföra ombyggnaden.

Samrådsmöte har hållits bl.a. i Tensta Träff tisdagen den 20 april 2004, kl. 19.00-21.00.

Organisation av planeringsarbetet

Planeringsarbetet har bedrivits under ledning av Vägverket i en s.k. huvudgrupp/arbetsplane/detaljplanegrupp. I gruppen har ingått representanter för Stockholms stad (gatu- och fastighetskontoret och stadsbyggnadskontoret) och för Kista, Rinkeby respektive Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning samt representanter för övriga berörda kommuner.

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/E 18. I detaljplanen regleras anslutningar mellan E 18 och det lokala gatusystemet samt omläggning och nybyggnad av gång- och cykelvägar m.m. Se vidare stadsbyggnadskontorets planbeskrivning, som bifogas.

I planen ingår även upphävandet av ett äldre planlagt trafikområde på Järvafältet. Ursprungligen var det tänkt att motorvägen skulle dras fram här.

Tidplanen

Planen planeras antas av kommunfullmäktige våren 2005 och vinna laga kraft hösten samma år om den inte överklagas. Byggnadsarbetena kan då starta i juli 2006. Det beräknas pågå t.o.m. 2011. Arbetet startar med Hjulsta trafikplats.

Samrådsmötet

Samrådsmöte hölls den 20 april kl. 19 – 21. Till mötet kom ett 15-tal boende. Vägverket och stadsbyggnadskontoret gick igenom förslaget. Till sammans med gatu- och fastighetskontoret besvarade de sedan gemensamt de frågor som ställdes. De frågor och synpunkter som kom fram var följande.

Fråga kom upp om inte femvåningshus på överdäckningen vid vattentornet kommer att skymma utsikten från husen på Vissingebacken och Meltingebacken. Kommer garaget vid Vissingebacken att försvinna? Vagar ut på fältet?

Svaret blev att bebyggelsen inte ingår i nuvarande planförslag. Vissingebacken kan komma att drabbas men inte Mellingebacken, som inte får någon överdäckning framför huset. Garaget vid Vissingebacken blir kvar. En slingrande väg kommer att anläggas så att man kan ta sig över överdäckningen både före och efter att hus byggts där. Det tar kanske tio år innan det blir aktuellt med några hus där.

En annan fråga gällde Mellingebacken och farliga partiklar i luften från avgaser. Enligt Vägverket kommer den beräknade halten att ligga under normvärdena vid skolan och vägen. Miljöförvaltningen kommer att följa upp genom att ta prover på luften.

Mellingebacken togs också upp när det gäller buller. Bullerplank ansågs otillräckligt av den talande. Denne var också rädd för avgaser och buller på fältet. Svaret blev att bullret på fältet minskar. Det är längre avstånd till vägen från bebyggelsen (10 – 15 meter). Bättre fönster ger tystare innemiljö. På fråga när åtgärder som nya fönster ska vidtagas framkom, att Vägverket alltid försöker göra detta i början av ett projekt.

Hur mycket kommer vägarna att sänkas? Som mest sänks de vid överdäckningarna, där sänkningen blir 6 meter. Vid Elinsborgsskolan höjs vägen däremot ca 5 meter p.g.a. att vägen där planeras gå på en bro för att få en lång och ljus passage till fältet. Elinsborgsskolan är det enda stället där vägen höjs, annars sänks den överallt, mer eller mindre.

Hur mycket mark tas i anspråk? Enligt Vägverket handlar det för Tensta om marken vid Hjulsta trafikplats. Nya vägar läggs i slänten och bullervall flackar ut slänten, vilket gör att vägen får plats utan att så mycket ny yta tas i anspråk.

Hur påverkas koloniområdena? Markprover har tagits som visar förhöjda halter av föroreningar uppe vid vägen, men ute på fältet finns inga dylika. Inga nya föroreningar kommer att uppstå i jorden till följd av vägbygget. Ljudnivån på fältet sjunker utom för området runt Hjulsta trafikplats. Det framkom också att stadsbyggnadskontoret har för avsikt att se över möjlighet till byggrätt på kolonierna i samband med det fortsatta arbetet med Järvafältet och Igelbäckens naturreservat.

Tunnelalternativet togs upp av några personer. Dessa fick till svar att beslut fattats om ytalternativet av kommunfullmäktige. Vägverket framhöll att tunnelalternativet finns med hos regeringen inför tillåtlighetsprövningen.

Förvaltningens synpunkter

Inledning

Stadsdelsnämnden utgör remissinstans i föreliggande ärende. Ärendet kommer att ingå i det beslutsunderlag som stadsbyggnadsnämnden får inför ställningstagandet om ny detaljplan för ombyggnad av väg E 18. Förvaltningen kommenterar nedan hur förslaget lever upp till intentionerna i överenskommelsen, som redovisats ovan, och därvid koncentrera sig på frågor som har speciell betydelse för de boende i området. Hit hör bl.a. frågor om buller, luftföroreningar, tillgänglighet, Järvafältet med Igelbäck- en. Förvaltningen kommenterar enbart sådant, som gäller sträckningen från Hjulsta fram till Rinkeby.

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

När det gäller denna punkt i överenskommelsen har förvaltningen inte kunnat få fullständigt svar av materialet. Av stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande framgår på s. 9 att förslaget tar i anspråk ca 6 ha av ytor med höga naturvärden inom Järva friområde. Vidare sägs att detta kompenseras i viss grad av de åtgärder för landskapsanpassning som föreslås inom arbetsplanen. I en PM från 1999-03-25 ”Sammanställning av slutsatser och kommentarer kring de politiska utgångspunkterna per den 13e augusti 1998” redogör Vägverket för bl.a. den yta, som kommer att användas. Där framgår, bl.a. att 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 smalnas 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

Enligt miljökonsekvensbeskrivningen förbättras bullersituationen med 3-7 dB(A) både i bostadsområden och i Järva friområde efter det att E 18 byggts om. Detta innebär en betydande förbättring. Aktuella riktvärden för bostäder klaras med några undantag utomhus i markplanet. För att detta riktvärde även ska kunna uppnås vid de högre våningsplanerna skulle mycket höga bullerskydd, upp till 6 meters höjd, behöva anläggas, vilket inte ses som realistiskt. Man får dock komma ihåg att bullersituationen ändå förbättras betydligt jämfört med nuläget. 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

Enligt miljökonsekvensbeskrivningen förbättras luftkvaliteten, 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. Mottagare för aktuell vägsträcka är idag bl.a. Igelbäcken. Det vägvatten som idag leds till Igelbäcken kommer istället att till största delen ledas till Edsviken via Järva-tunneln. Risken för föroreningar av bäckens vatten i samband med olyckor minskar därmed.

Tillgängligheten till grönområden ska förbättras m.m.

Tillgängligheten till grönområdena förbättras genom ombyggnaden. Detta gäller bl.a. passagen vid Elinsborgsskolan, där E 18 och den lokala huvudgatan anläggs på ca 200 meter långa landskapsbroar, vilket skapar en väsentligt förbättrad passage mellan bostadsområdet och Järvafältet. Vidare kommer en gångtunnel vid Hjulstråket att ersättas med en ny gc-bro, vilket kommer att underlätta passagen.

Till denna punkt hör även viljeinriktningen att det ska bli lättare att resa till, från och mellan stadsdelarna och kommunerna. Den lokala huvudga-

tan kommer att göra det lättare att färdas med bil mellan Tensta och Rinkeby. Mellan Hjulsta och Kista kommer den nya motorvägen att underlätta kommunikationerna. I övrigt kan sägas, att kompletteringar av kollektivtrafiken skulle underlätta kommunikationerna ytterligare, se denna punkt nedan.

Att varje stadsdel ska vara synlig vid till- och avfarter ingår också som krav i den gemensamma överenskommelsen. Av gestaltungsprogrammet att döma verkar kravet bli uppfyllt.

Behövliga kompletteringar av kollektivtrafiken ska planeras parallellt och samordnas med vägplaneringen

Enligt uppgift från Vägverket sker fortlöpande samråd med SL, senast vad gäller eventuell tvärbana och eventuell påverkan på tunnelbanetraffiken under byggnadstiden. SL är också remissinstans för detaljplan och arbetsplan och kommer då med ytterligare synpunkter.

Samhällsnyttan ska redovisas bl.a. med avseende på näringsliv och sysselsättning
Nedanstående text (två stycken) är hämtad från Vägverkets PM 1999 som svar på överenskommelsen. Vägverket säger i övrigt, att det finns ingen vedertagen metod att beräkna samhällsnyttan på samma sätt som man beräknar andra effekter, som t.ex. utsläpp av luftföroreningar, tidsvinster o.dyl.

Företagarföreningar i området har under arbetets gång påpekat att en ombyggnad av E 18 spelar en betydande roll för regionens nordvästra del med ökad attraktion för såväl inhemska som utländska företag i utvecklingsområden som exempelvis Kista, Barkarbyfältet och Veddesta.

Dagens köer med E 18 med kapacitetsproblem under en stor del av dygnet utgör en begränsande faktor vid planering av utbyggnad av arbetsplatser och bostäder i Stockholms nordvästsektor.

Förvaltningen har vid kontakt med Vägverket erfarit att verket har gjort en ny samhällsekonomisk kalkyl i arbetsplaneskedet. Den kalkylen visar enligt verket på en mycket god samhällsekonomisk lönsamhet. Förvaltningen har inte tagit del av materialet.

Planeringen av utbyggnaden ska inriktas på att begränsa byggtiden och minimera störningarna

Nedanstående text är hämtad från Vägverkets arbetsplan.

Ombyggnadsentreprenaden kommer att genomföras under ca 5 år. Byggarbetena kommer att innebära olägenheter såsom buller och eventuel-

la vibrationer vid bankpålning och spontslagning samt att tillgängligheten mellan bostadsområdena och friområdena temporärt kommer att försvåras. Påverkan av buller, vatten och befintlig växtlighet kommer att begränsas genom aktiva åtgärder.

Därutöver har följande inhämtats från Vägverket.

Det finns ett antal föreskrifter som Vägverket måste följa under byggtiden., bl.a. finns det riktlinjer för byggbuller under produktionstiden från Naturvårdsverket. Ett kontrollprogram upprättas även tillsammans med miljöförvaltningen som också har tillsyn under byggtiden.

I övrigt håller Vägverket på med en detaljerad planering av hur bygget ska gå till.

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

Bron vid Elinsborgsskolan

Mellan Elinsborgsskolan och Åvingegränd planeras den nya vägen gå på en bro, som blir högre än vad den nuvarande vägen är. Vid Elinsborgsskolan blir vägen ca 2,5 meter högre och mitt för bollplanen ca 5 meter högre. Anledningen är att passagen under bron ska kännas så luftig som möjligt. Enligt uppgift från Vägverket ger planerade bullerskärmar mycket god effekt i detta område. I dag är det bullernivåer upp mot 60 dBA utanför Elinsborgsskolan. Efter ombyggnaden räknar man med att bullernivån utanför skolan kommer att sjunka under riktvärdet och ligga mellan 50 och 55 dBA, vilket är en kraftig sänkning.

Bollplanen vid Elinsborgsskolan kan enligt stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande komma att minskas i och med att den nya breda passagen under Hjulstavägen skapas. En ny stor bollplan föreslås istället anläggas på Järvafältet. Bollplanerna behandlas dock inte i förslaget. Förvaltningen har från stadsbyggnadskontoret inhämtat, att det för närvarande inte planeras någon ny bollplan ute på Järvafältet vid Elinsborgsskolan. Däremot planeras kortklippa aktivitetsytor, eventuellt med flyttbara fotbollsmål. Boll-

planen vid Elinsborgsskolan behöver minskas till hälften för att skapa ett inbjudande och attraktivt parkstråk från Tensta och ut på fältet. Eftersom planen enligt uppgift är ca 120x 100 meter, blir den efter minskningen ca 60x50 meter, vilket enligt stadsbyggnadskontoret ska jämföras med de planer, som låg- och mellanstadieskolor vanligen har, nämligen planer som är ca 40x20 meter.

Förvaltningen välkomnar den sänkta ljudnivån och accepterar den mindre storleken på fotbollsplanen.

Överdäckningarna

Två överdäckningar av E 18 planeras, varav den ena norr om Tensta och den andra norr om Rinkeby. Norr om vattentornet i Tensta ges byggrätt för en 300 meter lång överdäckning. Enligt stadsbyggnadskontorets planbeskrivning kan den lokala huvudgatans överdäckning inte göras lika lång som den över motorvägen av tekniska skäl. Denna överdäckning ges istället byggrätt med en längd på ca 260 meter. Överdäckningarna kan senare komma att bebyggas.

Vägsträckan, där överdäckningen planeras, ingår i det av länsstyrelsen rekommenderade vägnätet för transport av farligt gods. Enligt Räddningsverkets kartläggning passerar cirka 500 ton farligt gods varje dag på E 18 i höjd med aktuellt område. Det innebär att däcken måste utformas med hänsyn till de risker som detta medför. En riskanalys för däcken har gjorts.

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.

Fornminnen

Sex fornminnen berörs mer eller mindre av vägombyggnaden. Fem av dessa finns i Hjulsta. De är R95 och R96, gravfält från järnåldern väster om Akallalänken, R122, ett gravfält och R123, som består av stensättningar och terrassering, söder om Hjulsta trafikplats, R249 är Hjulsta gamla bytomt med minst 15 husgrunder och ett flertal terrasseringar. Det sjätte fornminnet ligger i Bromsten och berörs av byggandet av Rissne trafikplats. Det är R193, gravfält från järnåldern, beläget sydväst om den föreslagna trafikplatsen. I samband med vägarbetet ska förundersökningar och/eller utgrävningar av fornminnena göras.

Tillåtlighetsprövning

Ett ärende om tillåtlighetsprövning av den planerade utbyggnaden av E 18 bereds för närvarande i Regeringskansliet. Enligt miljöbalken är det regeringens uppgift att pröva om nya motorvägar och andra vägar med motsvarande påverkan på miljön ska tillåtas komma till utförande. Miljödepartementet har begärt in kompletterande uppgifter från Vägverket, som skickade in svar den 20 februari i år. Sedan dess har ingenting hänt. Innan regeringen ger klartecken kan bygget inte påbörjas.

Förvaltningens förslag

Förvaltningen föreslår, att stadsdelsnämnden beslutar att tillstyrka förslaget till ny detaljplan för ombyggnad av väg E 18 med hänvisning till förvaltningens yttrande.

SLUT