

Tid Torsdagen den 27 maj 2021 kl. 17.00 – 17.55
Plats Bolindersalen, Tekniska nämndhuset
Justering Torsdagen den 3 juni 2021, §§ 1-6, 8-12, 16, 18, 20-21

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 27 maj 2021, §§ 7, 13,-15, 17, 19, 22

Katarina Luhr

Emilia Bjuggren

Närvarande**Beslutande ledamöter:**

Katarina Luhr (MP) ordföranden

Emilia Bjuggren (S) vice ordföranden

Torbjörn Erbe (M)

Fritz Lennaárd (M) §§ 1-10, 12-22

Jonas Nilsson (M) §§ 1-21

Amelie Langby (M) §§ 1-21

Christoffer Jönsson (L) §§ 1-18, 20-21

Gunnar Caperius (C)

Felix Antman Debels (S) §§ 1-12, 14-21

Jakob Sahlin (S) §§ 1-21

Deniz Butros (V)

Rose-Marie Rooth (V) §§ 1-21

Tjänstgörande ersättare:

Tapani Juntunen (SD) för Urban Emson (SD)

Per Hagwall (M) för Fritz Lennaárd (M) § 11

Maja Boström (C) för Christoffer Jönsson (L) § 19

Ulrika Hoff (KD) för Amelie Langby (M) § 22

Heidi Lampinen (S) för Felix Antman Debels (S) § 13

Ersättare:

Per Hagwall (M) §§ 1-10, 12-21

Torbjörn Ebérus (M) §§ 1-21

Felix Schartner Giertha (MP) §§ 1-21

Maja Boström (C) §§ 1-18, 20-21

Ulrika Hoff (KD) §§ 1-21

Heidi Lampinen (S) §§ 1-12, 14-21

Isak Öhrlund (S) §§ 1-21

Sinikka Suutari (S) §§ 1-21

Maria Mustonen (V) §§ 1-21

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Anna Hadenius, Timmie Aspelin, Monika Gerdhem, Sara Högne, Gustaf Landahl, Mikael Lindell, Daniel Persson, Charlotta Porsö, Emily Tjäder, Malin Tappefur samt borgarrådssekreteraren Martin Solberg och personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-21

§ 19**Program E18 trafikplats Jakobsberg – trafikplats Hjulsta
Remiss från Trafikverket, TRV 2020/125933**

Dnr 2021-4345

Jäv

Christoffer Jönsson (L) har på grund av jäv inte deltagit i eller varit närvarande vid handläggningen av detta ärende.

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande från den 5 maj 2021.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

- 1) Torbjörn Erbe m.fl. (M), Gunnar Caperius m.fl. (C), vice ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) och Urban Emson (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Ordföranden Katarina Luhr (MP) föreslår att nämnden beslutar att:
 - 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden avstyrker Trafikverkets förslag av trafiklösning för Trafikplats Hjulsta av de skäl som framförs nedan.
 - 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden hänvisar till kontorens tjänsteutlåtande som svar på remissen i övrigt.
 - 3 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen, samt att därutöver anföra följande:

Miljöpartiet vill avstyrka Trafikverkets förslag i huvudsak av följande skäl.

- Att den av Trafikverket presenterade trafiklösningen gör omfattande intrång i Igelbäckens kulturresevat
- Att Trafikverket i sitt remissunderlag skriver att "Kulturmiljövärden knutna till Igelbäckens kulturresevat ska i möjligaste mån bibehållas" utan att presentera åtgärder för denna ambition
- Att Trafikverket inte på ett tillfredställande sätt kunnat redogöra för varför de valt den aktuella trafiklösningen bland de 7 som inledningsvis utretts samt varför ytterligare lösningar ej undersökts senare i processen.
- Att rekreationsmöjlighet, friluftsliv och stadsutveckling runt Hjulsta trafikplats ytterligare kommer att begränsas.
- Att ekologiska spridningsvägar och kulturhistoriska värden kommer begränsas.
- Att utbyggnaden riskerar att försämra luft och bullermiljö för närliggande bostadsområden, inom kulturresevatet och i det kringliggande området.
- Att utbyggnaden av Hjulsta trafikplats med ökad kapacitet riskerar att öka trafikflödet och trafiken både regionalt och lokalt och därmed ytterligare kan försvåra möjligheten att nå beslutade klimat- och miljömål.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är tillsynsmyndighet för kulturresevatet och bestämmelser i miljöbalken om bland annat buller, trafikdagvatten och luftkvalitet. Miljö- och hälsoskyddsnämnden kan därför komma att lämna ytterligare och självständiga synpunkter och villkor i den fortsatta processen, även om stadens yttrande är samordnat.

Stockholms natur- och kulturresevat är inrättade för att ge stadens mest värdefulla och skyddsvärda natur en garant för att den ska få stå orörd och kunna nyttjas av stockholmare under lång tid framöver. Området i anslutning till Hjulsta trafikplats har stort kulturhistoriskt värde och det är särskilt i anslutning till trafikplatsen som kulturhistoriskt värdefulla delar är koncentrerade. I takt med att staden växer, områden förtätas och att fler flyttar hit ökar behovet av stadsnära natur och att sammanhängande grönområden fortsatt har möjlighet för spridningsvägar och hög biologisk mångfald.

Därför är det av stor vikt att långsiktigt planera för att viktiga natur- och kulturvärden skyddas för att natur, kultur- och rekreationsvärden ska kunna finnas kvar för att möta behovet hos våra invånare. Detta är en anledning till att Igelbäckens kulturresevat fått ett resevatsskydd initialt. Inte minst pandemiåret har visat hur uppskattade stadens natur- och

kulturområden är som besöksmål, och det är glädjande att allt fler har hittat till dem än tidigare.

Utifrån detta ser jag det som ytterst allvarligt och dessutom förvånande att av de 7 alternativ som initialt studerades som trafiklösning för trafikplats Hjulsta har Trafikverket valt att gå vidare med det enda alternativ som gör intrång i Igelbäckens kulturresevat och samtidigt ökar fragmenteringen av Järvakilen. Vidare anser jag att myndigheten inte på ett tillfredsställande sätt har redovisat varför merparten av de andra 6 alternativen inte längre varit aktuella.

Om varför alternativ E valts bort citerar myndigheten i sin remiss följande del av Arbetsplan Förbifart Stockholm 2008-2009.

”Under arbetet med arbetsplanen sorterades några av alternativen bort. Alternativ E bl.a. på grund av att den innebar en lång, och framför allt, en sned bro, vilket inte bedömdes som tillräckligt bra från gestaltningssynpunkt. Dessutom innebär den en låg geometrisk standard, såväl i plan som i profil, i och med att den först korsade över cirkulationen och E18, för att sedan dyka ner på insidan av cirkulationen, och passera under den i riktning mot Barkarby.” Självklart anser jag att vår stad ska ha höga estetiska värden. Att däremot välja bort en trafiklösning för att den har lägre estetiska värden, för att istället välja en lösning som tar naturmark med höga värden däribland estetiska, ser jag som ett märkligt resonemang. Vidare skriver Trafikverket att lösningen har ”låg geometrisk standard” (mått på vägens lutning, hur skarpa svängarna är och vilken hastighet man kan färdas på vägen) utan att närmre redogöra för hur stort hastighetstapp och därmed hur stor eventuell köbildning som lösningen skulle orsaka. Är såväl tappet i snitthastighet på vägen samt köbildningen ringa hade detta alternativ kunnat vara att föredra.

Ett antal år senare i processen kring Trafikplats Hjulsta och Förbifarten presenterar Trafikverket *Åtgärdsvalsstudie 2017* där myndigheten landat i slutsatsen att samtliga lösningar utom alternativ F, markerat på bilden nedan, med tillhörande *öglä 1* som gör intrång i resevatet är det enda kvarvarande alternativet som undersöks. I samrådshandlingen (publicerat mars 2021) till det aktuella samrådet ordar myndigheten om vikten av att minimera intrången i Igelbäckens kulturresevat. Jag har svårt att tydligt förstå sambandet mellan dessa två resonemang i de två handlingarna.

Om Trafikverkets ambition både är att stärka kapaciteten vid trafikplatsen och bedömer en ögla i stil med *ögla 1* som nödvändig samtidigt som myndigheten vill minimera intrånget i reservatet ställer jag oss frågande till varför andra placeringar av nämnd ögla ej studerats mellan 2017 och 2021. Anledning till detta kan jag endast spekulera i, men det skulle kunna förefalla sig så att myndigheten under denna period har undersökt flera olika alternativ. Dessa har dock emellertid ej redovisats i Trafikverkets samrådshandling.

Avslutningsvis vill jag nämna att detta samrådsförslag från Trafikverket är ett ytterligare exempel som statuerar mönstret att när trafiklösningar är komplicerade och svåra att anordna är det den kringliggande naturen som får ge vika. Detta motiveras ofta med att fälla träd och bygga väg i dess ställe har en lägre ekonomisk kostnad än mer komplicerade lösningar som kan freda naturen. Ett sådant resonemang visar tydligt på att det offentliga Sverige fortsatt har en lång väg att gå för att på ett mer korrekt sätt värdesätta landets natur på ett mer rättvist sätt, så även i ekonomiska kalkyler.

3) Deniz Butros m.fl. (V) föreslår att nämnden beslutar att:

- 1 Avstyrka den föreslagna lösningen med klöverramp i Igelbäckens naturreservat.
- 2 Uppmana Trafikverket att ompröva lösningen, samt att därutöver anföra följande:

Vänsterpartiet instämmer med miljöförvaltningens och stadsbyggnadskontorets synpunkter och farhågor angående trafiklösningen där Igelbäckens kulturresevat inskränks av en motorvägsramp. Däremot delar vi inte förvaltningarnas uppfattning att lösningen är beklaglig men nödvändig. Vi finner lösningen inte acceptabel, och den borde aldrig kommit upp till samråd. Lösningen behöver göras om så att inskränkningen av kulturresevatet inte sker. Vi ser allvarligt på hur lösningen har tagits fram i en process där de berörda parterna inte har nått samsyn om den och där Trafikverket ändå går vidare med samråd.

Detta ärende visar tydligt att utbyggnaden av motorvägssystemet har följeffekter. Anledningen till att breddning av E18 planeras är det klimatskadliga projektet Förbifart Stockholm kommer att generera mer trafik på E18. Därför föreslås en ny anslutningsramp i ett kulturresevat med värdefulla fornlämningar och natur- och rekreationsvärden. Vi ställer oss frågande till varför denna ramp inte har behandlats

som en del av Förbifartsprojektet trots att det har varit uppenbart att en anslutning mellan Förbifarten och E18 behöver byggas. Alla berörda parterna har också varit medvetna om att Igelbäckens kulturresevat finns i den aktuella platsen eftersom det finns värden som ska bevaras med resevatet. Vänsterpartiet ser inte breddning av E18 som ett realistiskt alternativ i det klimatnödläge som vi befinner oss i.

Det berörda området kollektivtrafikförsörjning kommer att bli mycket bra i och med de stora satsningarna som Region Stockholm, Trafikverket, Järfälla kommun och Stockholms stad gör bland annat i form av tunnelbaneutbyggnaden och upprustningen av Mälarbanan. Vi vill påpeka att utökningen av motorvägskapaciteten kommer att ha en styrande effekt som genererar ännu mer biltrafik. Vi anser att infrastrukturens utbyggnad behöver tvärtom styra mot ökad användning av kollektivtrafiken och cykling, och tack vare de beslutade investeringarna finns goda förutsättningar till att styra utvecklingen åt rätt håll. Därför finner vi att hela projektet är onödigt och rent av skadligt. De negativa effekterna finns att läsa redan i samrådsunderlaget även om någon miljökonsekvensbeskrivning inte ens är gjord. Vi ställer oss frågande till hur klimateffekterna kommer att hanteras i miljökonsekvensbeskrivningen. Det konstateras att själva byggandet skulle generera klimatutsläpp och att det är viktigt att minimera dessa. Vi vill påminna att en eventuell miljökonsekvensbeskrivning behöver även belysa hur mycket koldioxidutsläpp projektet skulle generera inom sin livstid. Vi vet redan utan en djupare analys att denna beräkning inte kommer att visa projektet i ett fördelaktigt ljus.

Förvaltningen konstaterar i sitt utlåtande att hela det aktuella kilformade området kommer att bli oanvändbart för rekreation om den föreslagna klöverrampen byggs. Rampen kommer vara förödande för fornlämningar och den biologiska mångfalden och andra naturvärden som platsen besitter. Den föreslagna lösningen kommer att göra det ännu svårare att uppnå både våra klimatmål och god ekologisk och kemisk status i Bällstaån. Vi finner detta djupt beklagligt.

Vi är mycket bekymrade för de sociala konsekvenserna av den planerade lösningen. Järvaborna kommer redan att betala ett högt pris för Förbifart Stockholm i form av försämrade boendemiljö och hälsa. Vi vet att en stor andel av boende i Järva är låginkomsttagare som i högre utsträckning använder sig av kollektivtrafiken. Från Trafikverkets underlag framgår att den föreslagna lösningen gynnar bilåkande

höginkomsttagare, medan det är de närboende som får ta de direkta negativa konsekvenserna. Det är ett skolexempel på miljöorättvisa. Vänsterpartiet accepterar inte att Järvabornas närmiljö och vårt gemensamma kulturarv förstörs med den föreslagna klöverrampen och kräver att detta klimatvidriga projekt stoppas.

Beslutsgång

Ordföranden Katarina Luhr (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag som stöds av Torbjörn Erbe m.fl. (M), Gunnar Caperius m.fl. (C), vice ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) och Urban Emson (SD).

Reservation

Ordföranden Katarina Luhr (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Deniz Butros m.fl. (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Vice ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

I Stockholms översiktsplan är ett av de fyra målen en ”en sammanhängande stad”. Detta mål är formulerat utifrån insikten att en rumsligt integrerad stad är en mer socialt hållbar stad. Att lätt kunna ta sig till olika funktioner i staden är bevisat viktigt både för den individuella möjligheten att skapa ett bättre liv och för den gemensamma upplevelsen av en sammanhängande stad.

En rumsligt uppdelad stad är också en segregerad stad. Det som främst är viktigt är att på ett enkelt sätt och utan att behöva passera omfattande barriärer kunna röra sig till fots och med cykel mellan stadsdelar.

Den föreslagna utformningen av trafikplatsen vid Hjulsta innebär att möjligheterna att integrera Hjulsta med det växande Barkaby begränsas kraftigt. Utformningen innebär också ett intrång i det viktiga rekreationsområdet Järvafältet. Tyvärr verkar detta vara den enda tekniskt möjliga utformningen av den nya trafikplatsen. Det är en följd av att Förbifart Stockholm har planerats med ett begränsat socialt perspektiv och med allt för begränsade jämlikhetsambitioner. Det är slående att Förbifart Stockholm byggs på ett sådant sätt att den läggs i tunnel på de platser där invånarnas inkomster är som högst och förläggs i ytläge på de platser där invånarnas inkomster är som lägst. Hade en ordentlig social

konsekvensanalys gjorts under Förbifartens planering hade troligen denna visat på just denna ojämlikhet.

Att enbart ett av förslagen i åtgärdsvalsstudien går att genomföra accentuerar denna brist ytterligare. Det är därför av största vikt att både intrånget i Igelbäckens kulturresevat begränsas och att möjligheterna till stadsutveckling i området säkerställs. På sikt bör ambitionen vara att bygga ihop Hjulsta med Barkarby och skapa just en sådan sammanhängande stadsväv som vi vet är viktig för att överbrygga social och rumslig segregation.

Vid protokollet
Timmie Aspelin

Kontaktpersoner
Stadsbyggnadskontoret
Ulrika Egerö
Telefon: 08-508 26 799**Till**
Stadsbyggnadsnämnden
Miljö- och hälsoskyddsnämnden**Miljöförvaltningen**
Anna Isberg
Telefon: 08-508 28 753

Program E18 trafikplats Jakobsberg – trafikplats Hjulsta. Remiss från Trafikverket

Förslag till beslut

1. Nämnderna godkänner kontorens utlåtande som svar på remissen.
2. Nämnderna förklarar beslutet omedelbart justerat.



Anette Scheibe Lorentzi
Förvaltningschef
Stadsbyggnadskontoret



Anna Hadenius
Förvaltningschef
Miljöförvaltningen

Sammanfattning

Stadsbyggnadsnämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden lämnar ett gemensamt svar på remissen *Ombyggnad av väg E18 delen trafikplats Jakobsberg – trafikplats Hjulsta* till Trafikverket. Förvaltningarna har under arbetet med remissvaret samrått med exploateringskontoret, trafikkontoret samt kulturförvaltningen.

Förbifart Stockholm gör trafikplats Hjulsta till en viktig knutpunkt eftersom det är där trafiken på E4 och E18 möts. Enligt Trafikverket

Bilagor: Samrådsunderlag program E18
Missiv till samrådsremiss i Program E18
Schematisk skiss av åtgärder vid Hjulsta trafikplats med kulturresevarsgräns

behöver trafikplatsens utformning anpassas till de ökade trafikmängderna, bland annat med två nya direktramper mellan E4 och E18.

Kontoren bedömer att en förbättring av kapaciteten vid Hjulsta trafikplats är nödvändig och att de nu föreslagna åtgärderna är de som i nuvarande situation kan vara de mest motiverade. Kontoren delar också Trafikverkets bedömning att åtgärderna kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Stadens möjligheter att utveckla området kring Hjulsta trafikplats för såväl stadsbebyggelse som rekreation och friluftsliv kommer att begränsas och delar av Igelbäckens kulturresevat behöver upphävas på grund av åtgärderna. Det är av största vikt att Trafikverket utreder alla möjligheter till att minska markåtgången och skador på kulturmiljön samt natur- och rekreationsvärden, såväl inom som utanför kulturresevatet.

Kontoren föreslår att nämnderna godkänner kontorens utlåtande som svar på remissen.

Utlåtande

Ärendet

Stadsbyggnadsnämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden har fått remissen *Ombyggnad av väg E18 delen trafikplats Jakobsberg – trafikplats Hjulsta* från Trafikverket för yttrande senast den 1 april 2021. Staden har begärt och fått förlängd remisstid till den 28 maj 2021. Detta tjänsteutlåtande är framtaget av stadsbyggnadskontoret och miljöförvaltningen i samverkan. Kontoren har under arbetet med remissvaret samrått med exploateringskontoret, trafikkontoret samt kulturförvaltningen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är tillsynsmyndighet för kulturresevatet och bestämmelser i miljöbalken om bland annat buller, trafikdagvatten och luftkvalitet. Miljö- och hälsoskyddsnämnden kan därför komma att lämna ytterligare och självständiga synpunkter och villkor i den fortsatta processen, även om detta yttrande är samordnat.

Sammanfattning av remissen

När E4 Förbifart Stockholm är klar kommer resmönstren i regionen att förändras. Den nya dragningen av E4 gör trafikplats Hjulsta till en viktig knutpunkt eftersom det är där trafiken på E4 och E18

möts. Enligt Trafikverket behöver trafikplatsens utformning anpassas till de ökade trafikmängderna och E18 inom Järfälla byggas ut med fler körfält. Därför planerar Trafikverket att genomföra ett antal åtgärder längs sträckan av E18 mellan trafikplats Jakobsberg och trafikplats Hjulsta. Planerade åtgärder som berör Stockholms stad är en breddning av avfartsrampen västerifrån på E18 till cirkulationen i trafikplatsen, ett nytt läge för påfartsrampen från cirkulationsplatsen till E18 västgående riktning samt en klöverbladsformad ramp från Förbifart Stockholm norrgående riktning till E18 västgående riktning. Klöverbladet lokaliseras nordost om cirkulationsplatsen.

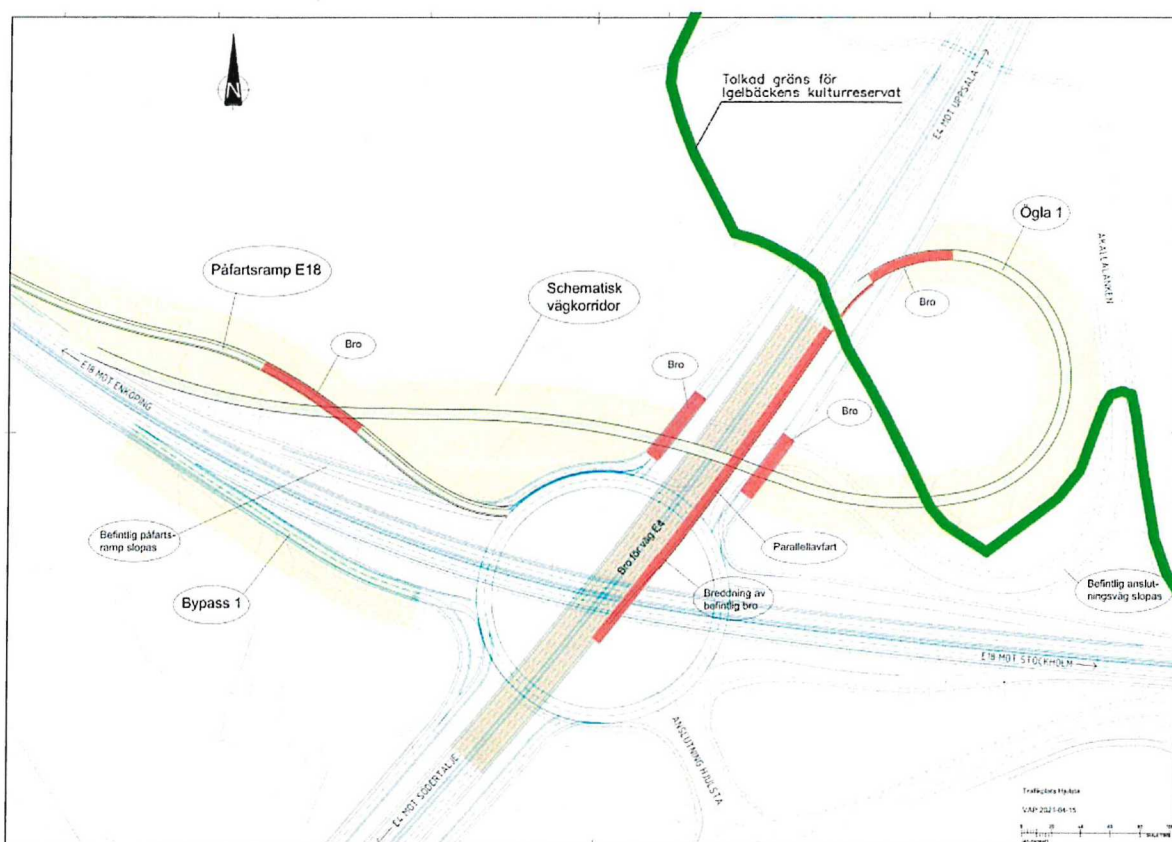


Bild: Schematisk skiss av föreslagna åtgärder inom Stockholms stad och gräns för Igelbäckens kulturresevat (grön linje)

De planerade åtgärderna utgår från den genomförda åtgärdsvalsstudien "Vägnät Hjulsta/Barkarby" som slutfördes år 2016. Tjänstemän från Stockholms stad deltog i arbetet med åtgärdsvalsstudien och framförde där behovet av att i största möjliga utsträckning bibehålla en bostadspotential samt natur- och kulturvärden kring Hjulsta trafikplats. Under arbetet med åtgärdsvalsstudien framkom att Trafikverket ansåg att bland annat direktramber norr om Hjulsta trafikplats var de enda möjliga för att lösa kapacitetsbristen och

därför aldrig övervägde att genomföra något av de övriga studerade alternativen. Staden har inte formellt ställt sig bakom åtgärdsvalsstudien. De nu planerade åtgärderna ingår till större delen också i den precisering av de anspråk riksintresset Hjulsta trafikplats ställer på markanvändningen som Trafikverket tog fram 2016.

Trafikverket har även före åtgärdsvalsstudien utrett olika alternativ till förstärkning av kapaciteten i Hjulsta trafikplats. Redan i arbetet med vägutredningen för Förbifart Stockholm konstaterades att trafiken i Hjulsta trafikplats förväntades bli så stor att vissa direktramper mellan Förbifarten och E18 rekommenderades. I arbetet med arbetsplanen för Förbifart Stockholm studerades olika alternativa direktramper. Inget av alternativen togs dock med i arbetsplanen för att inte försena Förbifarten. Förbifartens tunnlar och tunnelmynning utformades istället på ett sådant sätt att inget av de övriga alternativen är möjliga att genomföra, vilket innebär att Igelbäckens kulturresevat kommer att påverkas

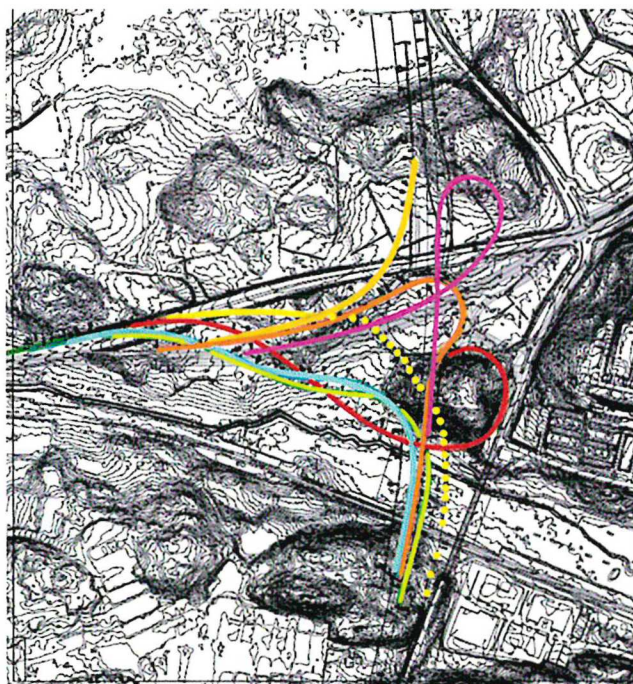


Bild: Olika alternativa direktramper som studerades i arbetet med arbetsplanen för Förbifart Stockholm. De flesta alternativ utom den lila, som i princip är den som nu är aktuell, är nu inte möjliga med den utformning som Förbifarten kommit att få.

Samrådet är ett första steg i arbetet med en vägplan för åtgärderna. Trafikverkets underlag för samrådet, tillsammans med de samråds-synpunkter som kommer in under det nu aktuella samrådet, ska också utgöra underlag för länsstyrelsens beslut om huruvida projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Samrådet behandlar både frågan om betydande miljöpåverkan och frågan om

utformning av och innehåll i en kommande miljökonsekvensbeskrivning.

Trafikverket bedömer att de planerade åtgärderna kan innebära negativa effekter för utpekade värden för naturmiljö, kulturmiljö och rekreation, exempelvis inom Järvakilen och Igelbäckens kulturreservat. Den befintliga vägens barriäreffekt bedöms förstärkas av åtgärderna, även om Trafikverket bedömer att effekten blir begränsad då E18 i dagsläget redan utgör en tydlig barriär.

Pågående och planerade exploateringar i närområdet, exempelvis stadsutveckling i Barkarbystaden och E4 Förbifart Stockholm, kommer också att ta mark i anspråk, skapa fragmentering, orsaka störningar och utsläpp samt ökade barriäreffekter i landskapet. Detta kommer tillsammans med de aktuella vägåtgärderna medföra negativa kumulativa effekter för miljön i området. I samrådsunderlaget föreslår Trafikverket att miljökonsekvensbeskrivningen till kommande samrådshandling ska behandla samma miljöaspekter som i samrådsunderlaget, dvs.

- Riksintresse för friluftsliv
- Markanvändning
- Naturresurser
- Befolkning och boendemiljö med avseende på buller, luftmiljö och barriärverkan
- Landskapsbild och stadsbild
- Kulturmiljö
- Naturmiljö
- Vattenmiljö
- Rekreation och friluftsliv
- Klimat
- Risk och säkerhet
- Markmiljö
- Ekosystemtjänster
- Byggtiden

Kontorens synpunkter

De nu föreslagna åtgärderna innebär att stadens möjligheter att utveckla området kring Hjulsta trafikplats för såväl stadsbebyggelse som rekreation och friluftsliv kommer att begränsas.

Kontoren bedömer dock att en förbättring av kapaciteten vid Hjulsta trafikplats är nödvändig och att de nu föreslagna åtgärderna är de som i nuvarande situation kan vara de mest rimliga. Trafikanalyser som trafikkontoret gjort visar precis som Trafikverkets analyser att kopplingen som uppfylls genom en klöverbladsformad ramp på

östra sidan om Förbifarten, nedan kallad ögla 1, behövs för att skapa en tillräcklig kapacitet i trafikplats Hjulsta. Om kapacitetsproblem uppstår i trafikplatsen kan framkomligheten för bland annat kollektivtrafiken och yrkestrafiken påverkas negativt i delar av västerort.

Kontoren instämmer också med Trafikverkets bedömning att åtgärdsförslaget kommer att innebära betydande miljöpåverkan och att Trafikverket behöver utreda på vilket sätt intrång och negativ påverkan kan minimeras ytterligare i den fortsatta processen. Även om det endast är ögla 1 som är aktuell i detta samråd framhåller Trafikverket i andra sammanhang att en liknande ramp på västra sidan, nedan kallad ögla 2, kan komma att bli nödvändig längre fram i tiden. Enligt trafikkontorets analyser kommer en sådan ramp få en så låg nyttjandegrad att den inte är motiverad. Kontoren förordar därför att ögla 2 utgår ur riksintressepreciseringen. Om Trafikverket bedömer att ögla 2 ändå kommer att behövas bör kumulativa effekter av båda öglorna beskrivas i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen för de nu aktuella åtgärderna.

Eftersom åtgärderna innebär negativ påverkan på stadsutvecklingsmöjligheter och natur-, kultur- och rekreationsvärden är det av största vikt att Trafikverket utreder alla möjligheter att minska markåtgången för och barriäreffekten av åtgärderna.

Kontoren bedömer att berörda delar av Igelbäckens kulturresevat behöver upphävas i och med föreslagna åtgärder. För ett upphävande krävs synnerliga skäl enligt miljöbalken. I detta sammanhang kan bedömningen att de föreslagna åtgärderna är av riksintresse för kommunikationer innebära att det finns synnerliga skäl för ett upphävande av delar av reservatet. För att motivera ett upphävande behöver åtgärderna utformas så att de gör minsta möjliga skada på kulturmiljön samt natur- och rekreationsvärden.

Sammanfattning av frågor att beakta vid utformningen av åtgärderna

- Trafikverket ska aktivt arbeta för att begränsa åtgärdernas intrång så att marken kan användas effektivt av samtliga parter.
- Kapacitetsökningen i Hjulsta bör utformas så att den inte ger några sådana trafikökningar i andra delar av västerort som kan medföra att stadens utbyggnadsmöjligheter kring Förbifartens övriga trafikplatser hindras eller omöjliggörs.

- Goda möjligheter till mellankommunala kopplingar mellan målpunkter i Stockholms stad och Barkarbystaden i Järfälla behöver säkerställas.
- Åtgärderna bör inte bidra till att Akallalänken får mer trafik.
- En bra samordning krävs mellan de statliga myndigheterna och bolagen som planerar för ny infrastruktur vid Hjulsta, i syfte att minimera såväl anspråk på stadens mark som intrång i natur-, kultur- och rekreationsvärden, inklusive den kommunala och regionala grönstrukturen.
- Åtgärderna behöver utformas så att de gör minsta möjliga skada på kulturmiljön samt natur- och rekreationsvärden, inklusive den kommunala och regionala grönstrukturen.
- Projektet måste samordnas väl med byggandet av Förbifarten och presentera en tydlig tidplan och avtal gällande vilket av projekten som bär ansvaret och kostnaden för byggnationen av Södra Akallalänken.

Sammanfattning av synpunkter på innehåll i kommande samrådsunderlag och MKB

Kontoren menar att kommande samrådsunderlag och miljökonsekvensbeskrivning behöver utformas så att följande aspekter blir belysta:

- Kumulativa effekter av de föreslagna åtgärderna tillsammans med ögla 2, om Trafikverket fortsätter att hävda att även ögla 2 är nödvändig på längre sikt och inte avser att ändra riksintressepreciseringen i denna del.
- Kumulativa effekter av den ökade trafikens påverkan på trafikflöden på stadens vägnät.
- Möjligheter till mellankommunala stråk och kopplingar mellan Stockholm och Järfälla.
- Påverkan på möjligheten att uppnå beslutade klimat- och miljömål bland annat genom att miljöeffekterna av tidigare utredda alternativ och utformningar utöver nollalternativ redovisas.
- Förutsättningarna för ett upphävande av del av kulturresevatet, inklusive konsekvenser, skyddsåtgärder och kompensationsåtgärder.
- Kompletterande utredningar och analyser om kulturhistoriska värden.

- Förslag till hantering av trafikdagvatten som säkerställer att miljökvalitetsnormer kan följas i mottagande recipient och att risker för översvämningar minimeras.
- Trafikbullersituationen inom närliggande bostadsområden, kulturrestatet, i Järvakilen i övrigt och på Järva begravningsplats, samt förslag på bullerskyddsåtgärder.
- Effekter på luftkvaliteten inom närliggande bostadsområden, kulturrestatet och Järvakilen i övrigt samt Järva begravningsplats.
- Förslag till skyddsåtgärder för att minimera påverkan på ekologiska, rekreativa och kulturhistoriska funktioner och värden i stadens blågröna infrastruktur och den regionala Järvakilen.
- Rikssintressets precisering och koppling till nu aktuellt förslag till ny trafikögla.
- Området där ögla 1 föreslås ska beskrivas som ett område med potentiella rekreativvärden.
- Konsekvenserna av att åtgärderna bidrar till ytterligare barriäreffekter i ett område som redan nu är i stort behov av att minska befintliga och tillkommande, beslutade barriärer.

Påverkan på stadsutvecklingen

I översiktsplanen för Stockholms stad är området vid trafikplats Hjulsta utpekade som ett framtida omvandlingsområde där utveckling kan ske med blandad bebyggelse och med möjlighet till att stärka kopplingen till Barkarbystaden och Barkarby station. Även om staden för närvarande inte bedriver någon aktiv planering bedömer kontoren att det finns förväntningsvärden för användningen av markområdet. I den tidigare planeringen för den så kallade Stockholmsporten bedömdes att området skulle kunna rymma 4 000 nya bostäder inom Stockholms stad. Det är därför väsentligt att intrånget av Trafikverkets vägområde begränsas för att inte förhindra eller omöjliggöra en framtida stadsutveckling av området och att Trafikverket aktivt arbetar för att begränsa sitt intrång så att marken kan användas effektivt av samtliga parter.

Utbyggnaden av Hjulsta trafikplats innebär ökad trafikkapacitet för Förbifarten, vilket kommer att påverka trafiken på det kommunala vägnätet. En ökad kapacitet kan öka trafikflödet och därmed även trafiken på kommunalt vägnät. Alternativt kan kapacitetsökningen leda till att trafiken omfördelas så att det kommunala vägnätet avlastas. Kontoren menar att det är viktigt att utbyggnadsmöjligheter kring Förbifartens trafikplatser inte hindras eller omöjliggörs på

grund av eventuella trafikökningar på det lokala vägnätet, till exempel i det pågående programarbetet för Vinsta-Johannelund.

För att få en helhetsbild och bättre förståelse för den planerade utbyggnadens konsekvenser för stadens utvecklingspotential behöver kumulativa effekter av den ökade trafikens påverkan på trafikflöden på stadens vägnät redovisas i kommande samrådsunderlag. Förutom simuleringar för Hjulsta trafikplats behöver trafikanalysen innefatta trafikplatser i Vinsta och Akalla. Detta för att få bättre förståelse för den planerade utbyggnadens helhetsverkan när det gäller framtida trafikflöden och deras påverkan på bebyggelseutvecklingspotential i yttre västerort.

Goda möjligheter till mellankommunala kopplingar mellan målpunkter i Stockholms stad, såväl i kulturreseptatet som i bebyggelseområdena, och Barkarbystaden i Järfälla behöver säkerställas. Möjligheter till mellankommunala stråk och kopplingar mellan Stockholm och Järfälla bör redovisas i samrådsunderlaget.

Svenska Kraftnät planerar parallellt för markförläggning av en 400 kV kraftledning som kommer att passera Hjulsta trafikplats. Staden önskar en bättre samordning mellan de statliga myndigheterna och bolagen i syfte att minimera anspråken på stadens mark. Den planerade infrastrukturens påverkan på landskapsbild och natur- och kulturvärden behöver minimeras i största möjliga utsträckning. Kontoren bedömer att staden inte kan acceptera lösningar där inte samlokalisering av infrastruktur kan ske.

Klimatpåverkan och klimatanpassning

Staden har högt ställda ambitioner för miljö- och klimatarbetet, vilket framgår av Stockholm stads miljöprogram med mål om ett klimatanpassat Stockholm och ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040.

Samrådsunderlaget och MKB:n bör redovisa möjligheten att klara beslutade miljö- och klimatmål på såväl regional som nationell nivå. Enligt samrådsunderlaget finns en klimatkalkyl gjord avseende anläggningens konstruktion och drift samt resonemang kring effekten av klimatförändringar som kan komma påverka den nya trafiklösningen. Kontoren ser positivt på att sådana gjorts, men hade önskat en jämförelse mellan tidigare alternativa utformningar och det aktuella samrådsförslaget för att få inblick i mest fördelaktigt alternativ ur klimatsynpunkt.

Bällstaån som föreslås som mottagande recipient för vägdagvattnet från de planerade ramperna är känslig för översvämningar. Enligt samrådsunderlaget förväntas andelen dagvatten öka på sikt med kommande exploatering och förväntade klimatförändringar. Det ökade flödet av dagvatten från Hjulsta trafikplats behöver hanteras inom projektet så att tillskottet av dagvatten inte bidrar till ökad risk för översvämningar i Bällstaån.

Igelbäckens kulturresevat

Samrådsunderlaget och MKB behöver särskilt utreda och redovisa förutsättningarna för ett upphävande av del av kulturresevatet, inklusive konsekvenser, skyddsåtgärder och kompensationsåtgärder enligt 7 kap. 7§ och 16 kap. 9§ miljöbalken. I redovisningen av konsekvenser behöver projektets totala påverkan på, och intrång i, kulturresevatet redovisas, både under byggtid och efter projektets färdigställande. Förslag till skyddsåtgärder ska redovisas både för bygg- och driftskede. För den kvarstående påverkan på kulturresevatet behöver förslag på tillräckliga kompensationsåtgärder tas fram. Exempel på sådana åtgärder kan vara att förlägga del av Akallavägen på landskapsbro över Igelbäcken eller utöka kulturresevatet i någon annan del av Järvakilen. Förslag till skyddsåtgärder och kompensationsåtgärder bör tas fram i samråd med berörda nämnder inom Stockholms stad, på motsvarande sätt som inom processen för Förbifarten. Samordning av upphävandet av kulturresevatet med andra anmälningar, dispenser och tillstånd kommer att krävas.

Den nu aktuella ögla 1 ligger i det kilformade området mellan E18, Akallalänken och Förbifartens kommande sträckning. I tidigare åtgärdsvalsstudie placerades den helt inom riksintresseområdet för förstärkning av Hjulsta trafikplats. I nuvarande förslag ligger delar av vägöglan utanför riksintresseområdet och tar i anspråk större delen av det kilformade kulturresevatetsområdet mellan nämnda vägar. Kontoren bedömer att en sådan utformning innebär att det kilformade området i praktiken tas i anspråk i dess helhet och att de intressen som kulturresevatet är avsett att bevara i detta område i allt väsentligt utsläcks eftersom sambanden upphör när området genomkorsas av öglan.

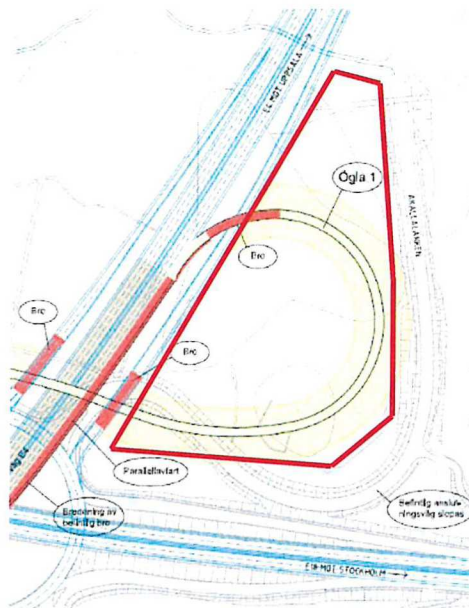


Bild: Det kilformade området mellan E18, Akallalänken och Förbifarten där ögla 1 föreslås.

I samrådsunderlaget finns en karta som beskriver områdets värden för rekreation och friluftsliv. Där anges en mindre yta öster om Akallalänken som ett område med potentiella rekreationsvärden. Kontoren menar att hela området öster om Akallalänken redan idag har höga rekreationsvärden och att den aktuella kilen mellan Akallalänken, Förbifarten och E18 är ett område som har potentiella rekreationsvärden, i och med att Akallalänken planeras för ett relativt lågt trafikflöde.

Det är angeläget att de kulturlämningar och kulturlandskap som finns inom området sparas i största möjliga utsträckning och att det säkerställs att människor kan besöka platsen, till exempel genom en gångtunnel. Även om det därigenom skulle vara möjligt att besöka enskilda kulturlämningar innanför ögla 1, bedömer kontoren att området i övrigt inte kommer att bibehålla några kvaliteter för allmänheten.

I samrådsunderlaget framgår inte om de föreslagna åtgärderna kommer att påverka trafikmängderna på Akallalänken. Den för Trafikverket kostsamma satsningen med att lägga Förbifarten i tunnel under Järvakilen för att minska barriäreffekterna för människor och djur motverkas om Akallalänken får en trafikmängd som är lika stor eller större än idag.

Kulturmiljö

Området i anslutning till Hjulsta trafikplats är i flera avseenden av mycket stort kulturhistoriskt värde. Järvafältet med Igelbäckens kulturresevat är ett av regionens mest intressanta kulturlandskap, vittnar om en mångtusenårig kontinuitet och har varit bebott sedan bronsåldern. Värdena uttrycks bland annat genom bevarade odlingslandskap, gårdar som legat på samma plats i över tusen år, en sällsynt stor mängd fornlämningar samt vägstrukturer och vattendrag med tusenårig kontinuitet.

I direkt anslutning till befintlig trafikplats präglas ytorna av den åldriga odlingsmarken, de många fornlämningarna och det värdefulla utbredda kulturlandskapet. De kulturhistoriskt värdefulla delarna är särskilt koncentrerade till trafikplatsens nordöstra sida, mot Igelbäckens kulturlandskap. Även i sydöstlig riktning finns områden som kulturhistoriskt sett är av stor betydelse. Tensta bebyggelseområde, med grund i 1965 års generalplan för Tensta-Rinkeby, är utpekad som en *kulturhistoriskt värdefull miljö* i Stockholms stads kulturhistoriska klassificeringskarta. Bebyggelsen i Tensta besitter som helhet ett stort byggnadshistoriskt värde.

I åtgärdsvalsstudiens hänsynskarta ingår kulturresevatet och fornlämningarna i klass 2 "Stor hänsyn". Kontoren saknar en tydlig motivering till denna klassificering och menar att de kulturhistoriska värdena i Igelbäckens kulturresevat och fornlämningarna bör motivera klass 1 "Undvik". Kontoren ser allvarligt på att nuvarande förslag riskerar att leda till att delar av Igelbäckens kulturresevat behöver upphävas.

Övriga natur-, rekreations- och kulturhistoriska värden
Samrådsförslaget innebär intrång i och påverkan på allmänna intressen även utanför kulturresevatet i form av ekologiska, rekreativa och kulturhistoriska funktioner och värden i stadens sammanhängande blågröna infrastruktur, den regionala Järvakilen och det kulturhistoriska landskapet.

Tydlig redovisning av alternativ och skyddsåtgärder för minskad påverkan på dessa funktioner och värden krävs därför i MKB:n. I den fortsatta processen kan det också bli aktuellt med kompensationsåtgärder enligt 16 kap. 9§ miljöbalken för det kvarstående intrånget i dessa allmänna intressen.

Dagvattenhantering – MKN Vatten

Kommande samrådshandling behöver tydliggöra vilka ytor som avsätts för hantering av dagvatten och vilken reningsteknik som

kommer användas. I förslaget bör ingå en redovisning av hur drift och skötsel av anläggningen ska utföras. Dagvattenlösningen ska utformas så att exploateringen inte leder till att vare sig vattenförekomsten Bällstaån eller Igelbäcken påverkas negativt så att miljökvalitetsnormerna i ån inte kan följas. Ytan som avsätts för dagvattenhanteringen ska både klara att rena och fördröja dagvatten och lokaliseras med hänsyn till de höga kultur- och naturvärden som finns inom området.

Buller och luftkvalitet

Kontoren bedömer att samrådsförslaget kan innebära ökade störningar i form av buller från vägtrafik och att den ekvivalenta ljudnivån för närliggande bostäder, rekreationsområde, kulturresevat samt Järva begravningsplats riskerar att öka. Dessa är redan idag utsatta för bullerstörningar från trafikplatsen. Trafikbulleraspekten för driftskedet samt under byggtiden behöver utredas vidare, dels för att klara trafikbullerförordningens riktvärden men även säkerställa en god ljudmiljö för närboende och besökare som vistas i friområdet.

Luftkvaliteten behöver beaktas och säkerställas så att inte miljökvalitetsnormen överskrids. Målet om ett Stockholm med frisk luft och god ljudmiljö bidrar särskilt till globala målen *11 Hållbara städer och samhällen* och *3 Hälsa och välbefinnande* och det nationella miljökvalitetsmålet *Frisk luft*, som innebär att luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas.

Miljökonsekvensbeskrivning och betydande miljöpåverkan

Kontoren delar Trafikverkets bedömning att åtgärderna kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Omfattningen av projektet och dess sammanvägda miljöpåverkan bedöms som betydande, med tyngdpunkt på intrång och fragmentering i Järvakilen och Igelbäckens kulturresevat med höga värden för kulturmiljö, naturmiljö och rekreation. Intrång sker även i vattenförekomsten Bällstaåns avrinningsområde som är förorenad och känslig för översvämningar. Planerade åtgärder kan även komma att påverka fornlämningar, rödlistade och fridlysta arter samt områden som omfattas av det generella biotopskyddet.

Detaljplan

Den planerade utbyggnaden strider mot två gällande detaljplaner för området och en planändring behövs därför. Kostnaden för planbesked och planarbete bekostas av den som ansöker om planändring



och avgiften beräknas enligt stadsbyggnadsnämndens taxa för planbesked och planavgift.

Tillsynsmyndighetens roll

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är tillsynsmyndighet för kulturreservatet och bestämmelser i miljöbalken om bland annat buller, trafikdagvatten och luftkvalitet. Miljö- och hälsoskyddsnämnden kan därför komma att lämna ytterligare och självständig synpunkter och villkor i den fortsatta processen, även om detta yttrande är samordnat.

Kontorens förslag till beslut

Kontoren föreslår att nämnderna godkänner kontorens utlåtande som svar på remissen.

SLUT