

**PM Rotel I (Dnr KS 2022/58)**

## **Inbjudan till samrådsmöte för ombyggnad av E18, Jakobsberg - Hjulsta, kapacitetsförstärkning, Järfälla kommun och Stockholms stad i Stockholms län**

Remiss från Trafikverket

Remisstid den 11 mars 2022

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

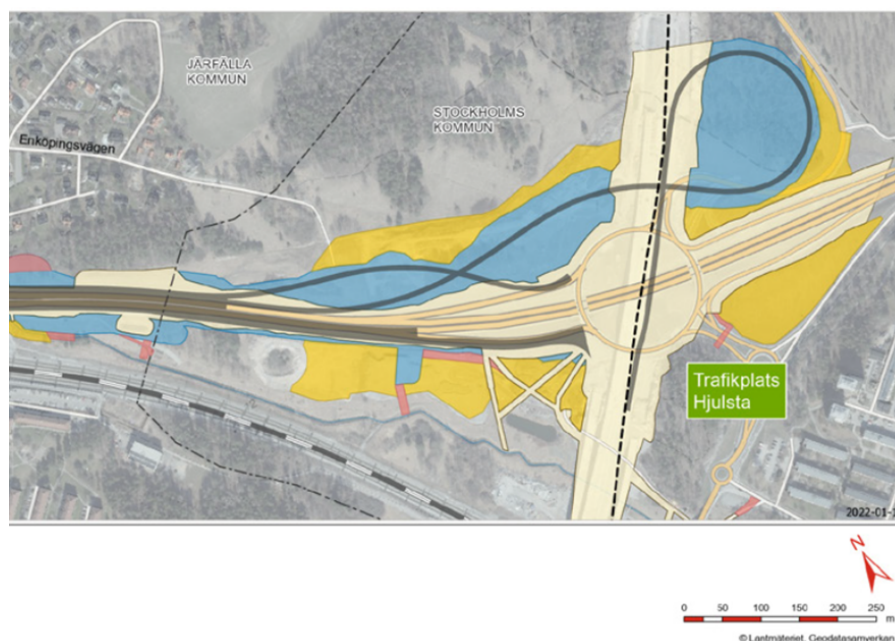
**Föredragande borgarrådet Anna König Jerlmyr** anför följande.

Ärendet

Den nya dragningen av E4:an i och med Förbifart Stockholm gör trafikplats Hjulsta till en viktig knutpunkt eftersom det är där trafiken på E4 och E18 kommer att mötas. Trafikplatsens utformning behöver anpassas till de ökade trafikmängderna i området och E18 behöver byggas ut med fler körfält.

Ändamålet för program E18, Jakobsberg - Hjulsta, kapacitetsförstärkning är att öka kapaciteten längs E18 och i trafikplatserna Hjulsta och Barkarby. Därigenom uppnås förbättrad framkomlighet och tillgänglighet, förkortade restider och förbättrad trafiksäkerhet för person- och godstransporter samt kollektivtrafik.

Planerade åtgärder som berör Stockholms stad är en breddning av avfartsrampen västerifrån på E18 till cirkulationen i trafikplats Hjulsta, ett nytt läge för påfartsrampen från cirkulationsplatsen till E18 i västgående riktning samt en klöverbladsformad ramp från Förbifart Stockholm i norrgående riktning till E18 i västgående riktning. Klöverbladet lokaliseras nordost om cirkulationsplatsen. De föreslagna åtgärderna ingår till större delen i det aktuella riksintresset för trafikplats Hjulsta.



*Bild: Föreslagna åtgärder inom Stockholms stad*

I samrådshandlingarna ingår kartor som visar åtgärdernas placering och höjdsättning och områden för permanent, inskränkt respektive tillfällig nyttjanderätt. Områdena där Trafikverket önskar inskränkt vägrätt är områden för till exempel permanenta ledningar under mark eller driftsvägar till tekniska anordningar, det vill säga där staden kommer ha en viss fortsatt rättighet till användning av marken så länge det inte stör ledningarnas eller vägarnas drift och skötsel. Områden med tillfällig nyttjanderätt är områden som Trafikverket bedömt att de behövs endast under genomförandet av åtgärderna. Därutöver ingår ett samrådsdokument med en översiktlig bedömning av åtgärdernas miljöpåverkan.

## Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, kultur- och miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden. På grund av kort remisstid har de inkommit med ett gemensamt kontorsyttrande.

*Förvaltningarna* konstaterar att de föreslagna åtgärderna innebär att stadens möjligheter att utveckla området kring trafikplats Hjulsta för såväl stadsbebyggelse som rekreation och friluftsliv kommer att begränsas samt att en förbättring av kapaciteten är nödvändig och att de nu föreslagna åtgärderna, som principlösning, är de som i nuvarande situation kan vara de mest rimliga.

## Mina synpunkter

Stockholm ska ha en infrastruktur som möjliggör för människor att effektivt och bekvämt ha möjlighet att resa i vår region. Som utgångspunkt för stadsplanering är snygga, trygga och tillgängliga parker liksom kollektivtrafik, cykel- och gångbanor.

De föreslagna åtgärderna innebär att stadens möjligheter att utveckla området kring trafikplats Hjulsta för såväl stadsbebyggelse som rekreation och friluftsliv kommer att begränsas, samt att delar av Igelbäckens kulturresevat behöver upphävas. En förbättring av kapaciteten vid trafikplats Hjulsta är nödvändig och de nu föreslagna åtgärderna är de som i nuvarande situation kan vara de mest rimliga.

Trafikverket behöver utreda alla möjligheter till att minska markåtgången och skador på kulturmiljön samt natur- och rekreationsvärden, såväl inom som utanför kulturresevatet.

I övrigt hänvisar jag till vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 9 mars 2022

ANNA KÖNIG JERLMYR

Bilaga

Inbjudan till samrådsmöte

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarråden Daniel Helldén och Katarina Luhr (båda MP) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Att remiss *Ombyggnad E18 trafikplats Jakobsberg – trafikplats Hjulsta* besvaras med vad som sägs i nedanstående yttrande.

Trafikverkets presenterade trafiklösning innebär ett omfattande och oåterkalleligt intrång i värdefull natur- och kulturmiljö samt kommer att medföra försämrade luft- och bullermiljö för boende i Hjulsta. Dessa negativa effekter tillkännagavs i Trafikverkets effektbedömning 2013 som angav att utbygganden av förbifarten bedöms *”ge ett negativt bidrag till den långsiktiga ekologiska hållbarheten då den innebär intrång i natur- och kulturmiljöer och bidrar till ökad biltrafik, ökad energiförbrukning och ökade utsläpp av växthusgaser.”*

De tillkommande begränsningarna av rekreationsmöjligheter, friluftsliv och stadsutveckling runt Hjulsta trafikplats medför en försämrade livskvalité för de boende, i dag och i framtiden. Dessa allvarliga ingrepp skulle aldrig accepteras i någon annan del av Stockholm stad och bör inte accepteras i det här fallet.

Trafikverket angav i tidigare samrådsunderlag att *”Kulturmiljövärden knutna till Igelbäckens kulturresevat ska i möjligaste mån bibehållas”*. Då inga konkreta åtgärder presenterats för denna ambition så är det svårt att se hur kulturmiljöerna ska bevaras, särskilt med tanke på det stora antal fornlämningar som finns i kulturresevatets sydvästra hörn.

Vi ser allvarligt på att av de sju 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. Trafikverket

har inte på ett tillfredställande sätt kunnat redogöra för varför de valt den aktuella trafiklösningen.

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. Trafikverkets planer försämrar markant dessa värden och de boendes möjlighet att ta del av dem.

Utbyggnaden innebär även en ökad kapacitet och riskerar att öka trafikflödet och trafiken både regionalt och lokalt och därmed ytterligare försvåra möjligheten att nå beslutade klimat- och miljömål. Detta är högst oansvarigt givet de senaste årens forskning om klimatförändringarnas omfattning och inte minst med tanke på IPCC:s AR6-rapport som nyss publicerats. Förslaget innebär även att ekologiska spridningsvägar kommer begränsas.

Vi avstyrker därmed förslaget till ombyggnad av trafikplats Hjulsta.

### **Kommunstyrelsen**

**Reservation** anfördes av Daniel Helldén (MP) med hänvisning till Miljöpartiets reservation i borgarrådsberedningen.

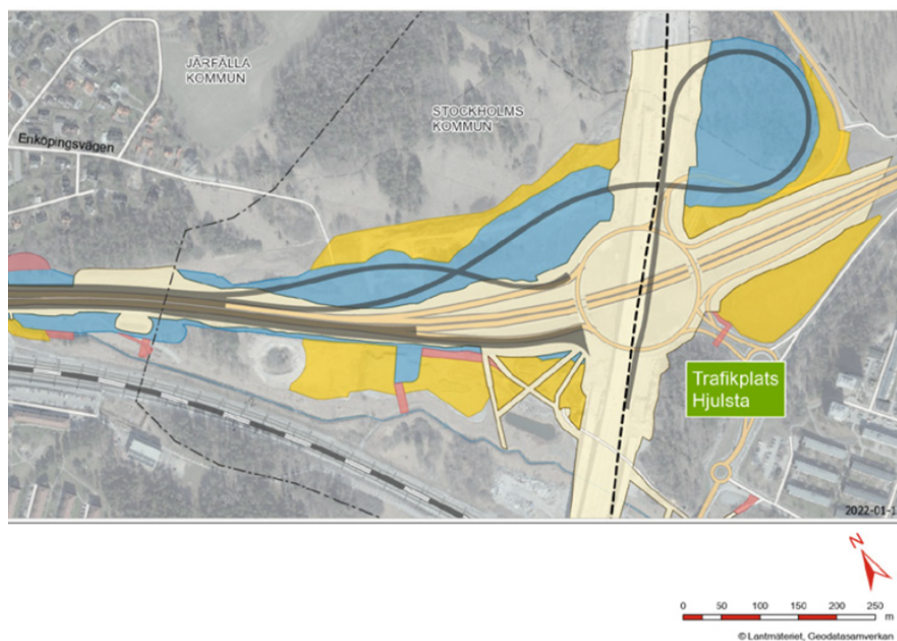
## Remissammanställning

### Ärendet

Den nya dragningen av E4:an i och med Förbifart Stockholm gör trafikplats Hjulsta till en viktig knutpunkt eftersom det är där trafiken på E4 och E18 kommer att mötas. Trafikplatsens utformning behöver anpassas till de ökade trafikmängderna i området och E18 behöver byggas ut med fler körfält.

Ändamålet för program E18, Jakobsberg - Hjulsta, kapacitetsförstärkning är att öka kapaciteten längs E18 och i trafikplatserna Hjulsta och Barkarby. Därigenom uppnås förbättrad framkomlighet och tillgänglighet, förkortade restider och förbättrad trafiksäkerhet för person- och godstransporter samt kollektivtrafik.

Planerade åtgärder som berör Stockholms stad är en breddning av avfartsrampen västerifrån på E18 till cirkulationen i trafikplats Hjulsta, ett nytt läge för påfartsrampen från cirkulationsplatsen till E18 i västgående riktning samt en klöverbladsformad ramp från Förbifart Stockholm i norrgående riktning till E18 i västgående riktning (öglå 1). Klöverbladet lokaliseras nordost om cirkulationsplatsen. De föreslagna åtgärderna ingår till större delen i det aktuella riksintresset för trafikplats Hjulsta.



*Bild: Föreslagna åtgärder inom Stockholms stad*

I samrådshandlingarna ingår kartor som visar åtgärdernas placering och höjdsättning, områden för permanent, inskränkt respektive tillfällig nyttjanderätt. Områdena där Trafikverket önskar inskränkt vägrätt är områden för till exempel permanenta ledningar under mark eller driftsvägar till tekniska anordningar, det vill säga där staden kommer ha en viss fortsatt rättighet till användning av marken så länge det inte stör ledningarnas eller vägarnas drift och skötsel. Områden med tillfällig nyttjanderätt är områden som Trafikverket bedömt att de behövs endast under genomförandet av åtgärderna. Därutöver ingår ett samrådsdokument med en översiktlig bedömning av åtgärdernas miljöpåverkan.

## Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, kultur-  
nämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden. På grund av kort remisstid har de inkommit med ett gemensamt kontorsyttrande.

### **Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, kulturförvaltningen, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret**

**Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, kulturförvaltningen, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 17 februari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Av kommunfullmäktiges budget 2022 framgår att Stockholm är en av Europas snabbast växande huvudstäder. Det behöver byggas en infrastruktur som gör att människor snabbt och smidigt kan resa i hela regionen. Det behövs en inkluderande stadsplanering där parker, kollektivtrafik och cykel och gångbanor planeras med utgångspunkt i att de ska vara tillgängliga och trygga för alla. Infrastruktur och samhällsplanering måste utformas för att gynna klimatsmart resande i form av kollektivtrafik, cykelbanor, och transportsnåla resmönster.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret och kulturförvaltningen konstaterar att de föreslagna åtgärderna innebär att stadens möjligheter att utveckla området kring trafikplats Hjulsta för såväl stadsbebyggelse som rekreation och friluftsliv kommer att begränsas.

Förvaltningarna bedömer att en förbättring av kapaciteten vid trafikplats Hjulsta är nödvändig och att de nu föreslagna åtgärderna, som principlösning, är de som i nuvarande situation kan vara de mest rimliga. Trafikanalyser som Stockholms stad genomfört visar, precis som Trafikverkets analyser, att en klöverbladsformad ramp på östra sidan om Förbifarten, ögla 1, behövs för att skapa en tillräcklig kapacitet i trafikplats Hjulsta. Om kapacitetsproblemet uppstår i trafikplatsen kan framkomligheten för bland annat kollektivtrafiken och yrkestrafiken påverkas negativt i delar av västerort.

Även om det endast är ögla 1, nordöst om trafikplatsen som är aktuell i detta samråd ingår även ögla 2, nordväst om trafikplatsen i Trafikverkets riksintresseprecisering. I samrådet för riksintresseprecisering (våren 2021) påpekade staden att trafikprognoser visar på att ögla 2 inte kommer få någon nämnvärd trafik och att den bör utgå ur riksintresseprecisering. Enligt Trafikverkets samrådsredogörelse kommer Trafikverket att se över riksintresseprecisering. Förvaltningarna vidhåller att ögla 2 bör utgå ur preciseringen och ser fram emot en sådan översyn. Förvaltningar anser dock att så länge den nuvarande riksintressepreciseringen gäller bör de samlade effekterna av båda öglorna redovisas av Trafikverket, till exempel i kommande miljökonsekvensbeskrivning.

Området i anslutning till trafikplats Hjulsta är i flera avseenden av mycket stort kulturhistoriskt värde. Järnvälfältet med Igelbäckens kulturresevat är ett intressant kulturlandskap och vittnar om en mångtusenårig kontinuitet och har varit bebott sedan bronsåldern. Värdena uttrycks bland annat genom bevarade odlingslandskap och gårdar, stor mängd fornlämningar samt äldre vägstrukturer. Så som framgår av Trafikverkets samrådshandling kan förvaltningarna konstatera att planerade åtgärder vid trafikplats Hjulsta på ett ingripande sätt påverkar kulturmiljön och kulturresevatet. Förlusterna av kulturhistoriska värden bedöms bli betydande.

Förvaltningarna bedömer att berörda delar av Igelbäckens kulturresevat, inklusive ytan innanför ögla 1, behöver upphävas i och med föreslagna åtgärder. För ett upphävande krävs synnerliga skäl enligt miljöbalken. I detta sammanhang kan Trafikverkets bedömning vara att de föreslagna åtgärderna är av riksintresse för kommunikationer och att det därmed finns syn-

nerliga skäl för ett upphävande av delar av reservatet. Så som ögla 1 nu är utformad ligger den dock delvis utanför området för riksintressepreciseringen för trafikplatsen. För att motivera ett upphävande behöver åtgärderna utformas så att de gör minsta möjliga skada på kulturmiljön samt natur- och rekreationsvärden. Förvaltningarna ser allvarligt på att nuvarande förslag innebär att delar av stadens enda kulturresevat behöver upphävas.

Kommande granskningshandling och miljökonsekvensbeskrivning behöver särskilt utreda och redovisa förutsättningarna för ett upphävande av en 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. Förvaltningarna konstaterar också att upphävandet av kulturresevatet behöver samordnas med andra miljöbalksprövningar.

Förvaltningarna vill lyfta fram att översiktsplanen för Stockholms stad pekar ut området vid trafikplats Hjulsta som ett framtida omvandlingsområde med blandad bebyggelse och möjlighet att till mellankommunala kopplingar mellan målpunkter i Stockholms stad och Barckarbystaden i Järfälla. I stadens strategiska planering har bedömts 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 mellankommunala kopplingar. Vidare bör Trafikverket aktivt arbeta för att begränsa sitt intrång så att marken kan användas effektivt av samtliga parter.

Förvaltningarna vill också framföra att flera stadsutvecklingsprojekt redan planeras och genomförs i området: utbyggnaden av Järva begravningsplats, flytten av södra Akallälänken och ny bostadsbebyggelse vid Tenstaterassen. Den föreslagna utformningen av trafikplats Hjulsta kommer att förstärka platsens nuvarande karaktär med tung trafikinfrastruktur och förvaltningarna anser att de föreslagna åtgärderna behöver utformas så att de gör minsta möjliga påverkan på stads- och landskapsbilden.

Eftersom föreslagna åtgärder innebär negativ påverkan på stadsutvecklingsmöjligheter och natur-, kultur- och rekreationsvärden anser förvaltningarna att det är av största vikt att Trafikverket utreder alla möjligheter att minska markåtgången och barriäreffekten. Det gäller för såväl åtgärder med permanent vägrätt, som åtgärder där Trafikverket behöver inskränkt eller tillfällig vägrätt. Vidare behövs en tydlig redovisning av skyddsåtgärder för minskad påverkan på ekologiska, rekreativa och kulturhistoriska funktioner och värden i stadens blågröna infrastruktur och den regionala Järvakilen.

I samrådsunderlaget framgår att den planerade ögla 1 har anpassats och getts en stor radie för att bättre passa in topografiskt och mildra de visuella effekterna av skärningen. Förvaltningarna anser att ögla 1 istället bör ges en så liten radie som möjligt, med acceptabel standard ur trafiksäkerhetssynpunkt. Om ögla 1 får den föreslagna radien tar den mer av natur- och kulturlandskapet i anspråk och försvårar troligen bullersituationen i den sydvästra delen av kulturresevatet. Innan Trafikverket tar ställning till utformning anser förvaltningarna därför att Trafikverket behöver studera ett alternativ med minsta möjliga radie, med hänsyn till landskapsbilden och andra miljöeffekter.

Förvaltningarna bedömer att det troligen är viktigare att minimera öglans utbredning in i kulturresevatet, än att delar av befintliga fornlämningar kan bevaras inom öglan. Eftersom besöksvärdet inom öglan kommer vara närmast obefintligt bedöms kulturmiljövärdena inom öglan att bli ytterst begränsade. Vidare skulle en mindre ögla öka möjligheterna för att inrymmas inom riksintressepreciseringen, vilket skulle underlätta motiveringen av ett upphävande av reservatet.

Vidare anser förvaltningarna att Kapacitetsökningen i trafikplats Hjulsta bör utformas så att den inte ger några trafikökningar i andra delar av västerort som kan medföra att stadens utbyggnadsmöjligheter kring trafikplats Hjulsta eller Förbifartens övriga trafikplatser hindras eller omöjliggörs. Det är viktigt att utbyggnadsmöjligheter kring Förbifartens trafikplatser, till

exempel i det pågående programarbetet för Vinsta – Johannelund, inte hindras eller omöjliggörs på grund av eventuella trafikökningar på det lokala vägnätet.

Ombyggnation av trafikplats Hjulsta kommer även att påverka trafiken på Akallalänken. Förvaltningarna anser att utformningen av trafikplatsen inte ska bidra till att Akallalänken får mer trafik. Det är viktigt att Trafikverket studerar hur Akallalänken ska utformas för att underlätta för gående och cyklister att ta sig över och för att fordonstrafikanterna ska välja Förbifarten. Vidare måste projektet samordnas med byggandet av Förbifarten och presentera en tydlig tidplan och avtal gällande vilket av projekten som bär ansvaret och kostnaden för ombyggnationen av Södra Akallalänken.

Förvaltningarna förutsätter också att projektet trafikplats Hjulsta inte stänger av nuvarande södra Akallalänken innan den omlagda södra Akallalänken är färdig, övertagen av staden och öppnad för trafik. Föreslagna åtgärder i det aktuella samrådet syftar till att öka kapaciteten i trafikplats Hjulsta och tekniska lösningar som kräver schakt i den omlagda södra Akallalänken bör därför inte väljas.

Förvaltningarna vill även framhålla att det krävs en bra samordning mellan de statliga myndigheterna och bolagen som planerar för ny infrastruktur vid Hjulsta trafikplats, i syfte att minimera såväl anspråk på stadens mark som intrång i natur-, kultur- och rekreationsvärden, inklusive den kommunala och regionala grönstrukturen. Till exempel efterfrågar förvaltningarna en god samordning mellan Trafikverket och Svenska Kraftnät avseende den planerade markförläggningen av en 400 kV kraftledning i området, i syfte att minimera anspråken på stadens mark. Förvaltningarna menar att staden inte kan acceptera lösningar där inte samlokalisering av infrastruktur kan ske.

Skyddsåtgärder för att minska åtgärdernas negativa miljöpåverkan behöver studeras brett. Om till exempel bullerskyddsåtgärder får bäst effekt om de placeras på någon annan av Trafikverkets vägar i området ska sådana kunna ingå i projektet.

För den kvarstående påverkan på kulturrestatet behöver förslag på tillräckliga kompensationsåtgärder tas fram. Trafikverket har under hösten 2021 påbörjat processen med att ta fram förslag till kompensation i samråd med berörda förvaltningar inom staden. Berörda förvaltningar anser att fokus bör vara större insatser som motverkar barriäreffekter inom Järvakilen och stärker kulturlandskapet istället för många små åtgärder.

Förvaltningarna anser vidare att ytan inuti ögla 1 är en del av vägområdet och att Trafikverket därför blir väghållare för ytan. Åtgärderna bör inte heller innebära ökade driftkostnader för reservatsförvaltaren eller staden i övrigt inledningsvis, varför en viss initial skötsel bör ingå i Trafikverkets åtaganden för åtgärderna. Samtliga kompensationsåtgärder ska fortsatt stämmas av med berörda förvaltningar inom Stockholms stad.

Enligt samrådshandlingen har markföreningar påträffats inom vägplansområdet. En underrättelse om de påträffade markföreningarna behöver göras till Stockholms stads miljöförvaltning som tillsynsmyndighet.

Strax norr om E18 vid södra Akallalänken planerar staden växtbädd för vägdagvatten. Växtbädden med tillhörande ledningar och anordningar är känslig och hänsyn behöver tas till dessa.

I övrigt menar förvaltningarna att kommande vägplan och miljökonsekvensbeskrivning behöver utformas så även kumulativa effekter av den ökade trafikens påverkan på trafikflöden på stadens vägnät blir belyst. Det skulle ge en helhetsbild och bättre förståelse för den planerade utbyggnadens konsekvenser avseende barriäreffekter och påverkan på stadens bebyggelseutveckling i västerort. I redovisningen bör också framgå om de föreslagna åtgärderna kommer att påverka trafikmängderna på Akallalänken. Förutom simuleringar för trafikplats Hjulsta behöver trafikanalysen innefatta trafikplatser i Vinsta och Akalla.

Området där ögla 1 föreslås ska i sin helhet beskrivas som ett område med potentiella rekreationsvärden. Även den del av vägområdet som ligger inom kulturrestatet har möjligheter till stärkta rekreationsvärden när Förbifarten är färdigbyggd, om den nu aktuella ögla inte skulle komma till, i och med att Akallalänken planeras för ett relativt lågt trafikflöde. Oavsett öglans radie bedömer förvaltningarna att rekreationsvärdena inom hela det aktuella området



mellan Förbifarten och Akallalänken kommer att förlora sin betydelse och potential för rekreation.

Förvaltningarna vill även att Trafikverket tar fram förslag till hantering av trafikdagvatten som säkerställer att miljö kvalitetsnormer kan följas i mottagande recipient och att risker för översvämningar minimeras. Placeringen och utformningen av dagvattenåtgärderna samt hur vattnet leds dit bör framgå av granskningshandlingarna. Även en redovisning av anläggningarnas drift och skötsel bör ingå. Tillskottet av dagvatten får inte bidra till ökad risk för översvämningar i Bällstaån eller leda till att miljö kvalitetsnormerna för Bällstaån eller Igelbäcken inte kan följas. Möjligheter att samlokalisera rening och fördröjning av väg dagvatten från Förbifart Stockholm, de aktuella förstärkningsåtgärderna samt Akallalänken bör utredas, inklusive hur sådana skulle kunna ges en rationell drift.

Förvaltningarna vill framföra att det i förslag till lokalt åtgärdsprogram för Bällstaån i Stockholm finns en utpekad yta för flödesutjämning och rening i det triangelformade området mellan E18, Bergslagsvägen och järnvägen. Denna åtgärd bör samordnas med de dammar och översilningsytor som Trafikverket föreslår vid den nya trafikplatsen. Eventuella förekomster av sulfid i grundvattnet behöver också beaktas. Förvaltningarna vill i detta skede framföra att det vid sprängning under anläggningsskedet blir höga kvävehalter i länshållningsvattnet. Detta vatten bör därför inte ledas ut i Bällstaån, utan till reningsverk. Trafikverket anger vidare att sediment ska saneras och tas om hand vid omgrävning av Bällstaåns å-fåra, vilket är positivt.

Trafikbullersituationen inom närliggande bostadsområden, kulturresevatet, i Järvakilen i övrigt och på Järva begravningsplats, samt förslag på bullerskyddsåtgärder bör presenteras. Dialog med miljöförvaltningen som tillsynsmyndighet behövs kring de avvägningar Trafikverket gör om vilka riktvärden för buller som är rimliga att uppnå. Bedömning av bullerpåverkan på Igelbäckens kulturresevat, Järvakilen och Järva begravningsplats bör göras mot Naturvårdsverkets riktlinjer för bullerspridning till friluftsområde. Det bör även utredas hur bullerpåverkan på kulturresevatet och dess värden kan minimeras.

Förvaltningarna anser även att ett kontrollprogram för omgivningspåverkan under byggtiden ska tas fram i samråd med berörda tillsynsmyndigheter. Kontrollprogrammet bör minst omfatta buller, vibrationer, masshantering, hantering av länshållningsvattnet, kemikaliehantering och utsläpp till luft.

Förvaltningarna vill även informera om att planerade åtgärder, i vissa delar, strider mot gällande detaljplaner för området och kräver en planändring enligt plan- och bygglagen. För frågor som behöver hanteras i kommande detaljplanläggning hänvisar stadsbyggnadskontoret till planbesked, dnr 2021-13027. En planändring är förenad med kostnader för den som ansöker om planändring och avtal om ersättning skrivs mellan parterna i samband med att planarbetet startas. Ytor som Trafikverket inte reserverar med tillfällig nyttjanderätt behöver tillstånd för markupplåtelse. Exploateringskontoret och trafikkontoret är skyldiga att ta ut avgift på mark som de förvaltar enligt gällande kommunalt beslut.

Vidare vill förvaltningarna framhålla att eventuella anslutningar för el, vatten, spillvattenledning och optofiber för bredband i de delar av Igelbäckens kulturresevat som inte kommer att upphävas kräver resevatstillstånd och det kan då bli aktuellt med specifika kompensationsåtgärder för intrången.

Förvaltningarna vill även informera om att Miljö- och hälsoskyddsnämnden är tillsynsmyndighet för kulturresevatet och för bestämmelser i miljöbalken om bland annat exploateringsprojekt, buller, trafik dagvatten 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.

Stadsledningskontoret föreslår kommunstyrelsen att besvara remissen Inbjudan till samrådsmöte för ombyggnad av E18, Jakobsberg - Hjulsta, kapacitetsförstärkning, Järfälla kommun och Stockholm stad i Stockholms län med vad som sägs i stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande.