

VÄGPLAN, GRANSKNINGSHANDLING

PM tillägg och ändringar till MKB

E18 Jakobsberg – Hjulsta, kapacitetsförstärkning

Stockholms Stad och Järfälla kommun, Stockholms län

Uppdragsnummer: 176582

2026-02-16



Trafikverket

Postadress: Solna Strandväg 98, 171 54 Solna
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: PM tillägg och ändringar till MKB
Författare: Elin Norman, Tyréns Sverige AB
Dokumentdatum: 2026-02-16
Ärendenummer: TRV 2025/135453
Uppdragsnummer: 176582
Version: 1.1
Granskningsstatus: GODKÄND

Kontaktperson: Lars Sandberg, Trafikverket

Innehåll

1.	Inledning.....	4
1.1.	Bakgrund och syfte	4
2.	Ändringar och kompletteringar.....	4
2.1.	Ändring i beskrivning av tidigare utredningar.....	4
2.2.	Ändringar i plankartor och illustrationsplaner.....	6
2.2.1.	Följdändring 1, kapitel 5.2.....	9
2.2.2.	Följdändring 2, kapitel 6.4	10
2.2.3.	Följdändring 3, kapitel 6.10	10
2.3.	Rättelse i avsnitt 5.2 Effekter av planförslaget, tabell 5.2-1	11
2.4.	Kompletterande naturvärdesinventering och trädinventering	11
2.5.	Ändring i Bilaga 1 Buller, tabell 1.....	13
3.	Referenser.....	14

1. Inledning

1.1. Bakgrund och syfte

Efter att vägplan E18, Jakobsberg – Hjulsta, kapacitetsförstärkning omarbetas inför granskning av vägplan har ett antal justeringar tillkommit.

Länsstyrelsen godkände MKB:n 2025-10-30 vilket innebär att MKB:n får ställas ut tillsammans med vägplanen för granskning. När MKB:n är godkänd finns i stort sett inget utrymme att göra ändringar i MKB:n och inte heller göra sådana ändringar i plankartor och i planbeskrivningen som påverkar MKB:n. Om sådana ändringar behöver göras kan MKB:n åter behöva godkännas av länsstyrelsen.

Detta PM syftar till att beskriva de ändringar som gjorts i plankartor och planbeskrivning och redogöra för eventuell påverkan på MKB. Information har även tillkommit i form av en kompletterande naturvärdesinventering.

Detta PM kan liknas vid en erratalista av MKB:n och rekommenderas att läsas parallellt med godkänd MKB (Trafikverket, 2025).

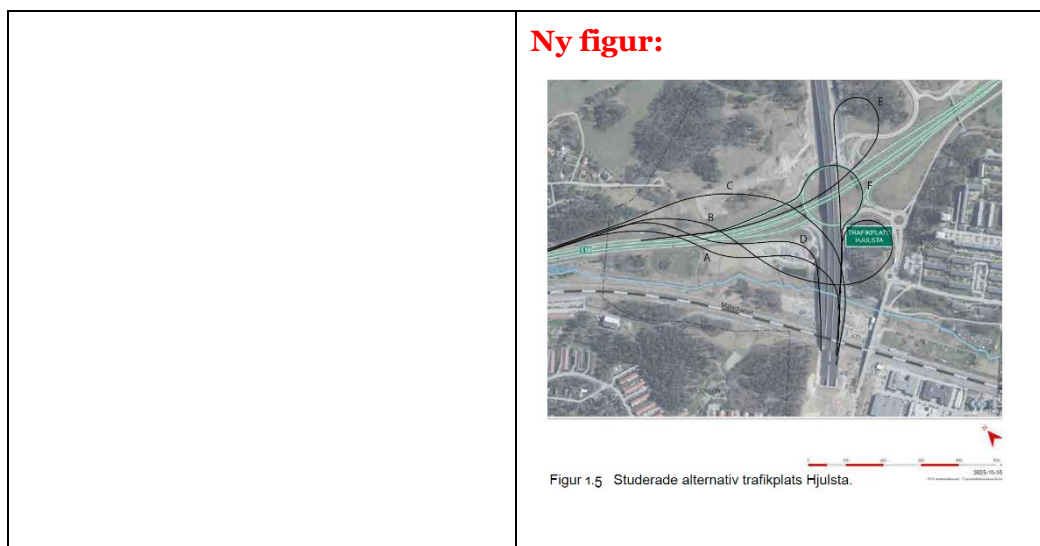
2. Ändringar och kompletteringar

I detta avsnitt beskrivs de ändringar som gjorts och eventuell påverkan på MKB:n. Kapitelhänvisning, sidhänvisningar, samt figur- och tabellhänvisningar följer numrering enligt MKB.

2.1. Ändring i beskrivning av tidigare utredningar

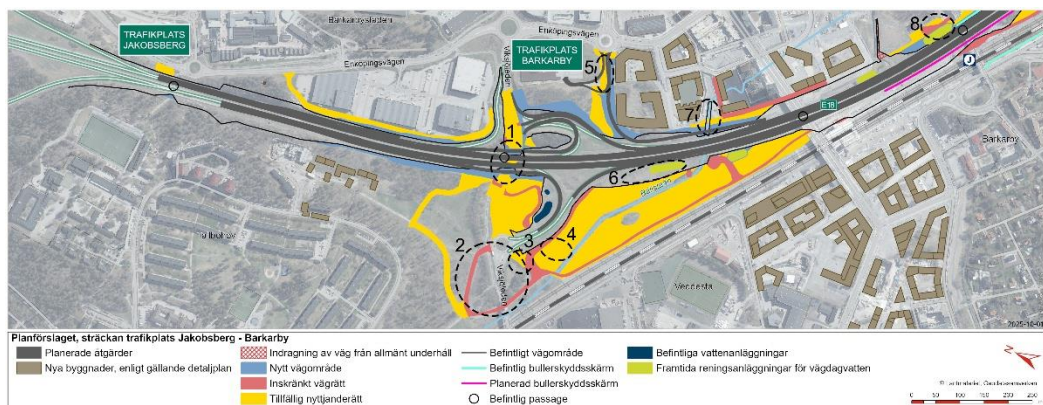
Text i MKB, 2025-09-30 Kap 1 Inledning/1.5 Tidigare utredningar	Ändring i Planbeskrivning, granskningshandling. Skillnader mot MKB i röd text.
	Nytt avsnitt: 1.5.2 Förbifart Stockholm I arbetet med Förbifart Stockholm studerades åtta alternativ för kapacitetshöjning av trafikplats Hjulsta, se figur 1.5. Fem av dessa alternativ: Västlig avfart (D), Signalreglering av cirkulationen (F), Ramp/bro i cirkulationen (samma läge som F), samt Tunnel eller Väg i ytläge (C), valdes bort på grund av brister i trafiksäkerhet, kapacitet, gestaltning och geometri.

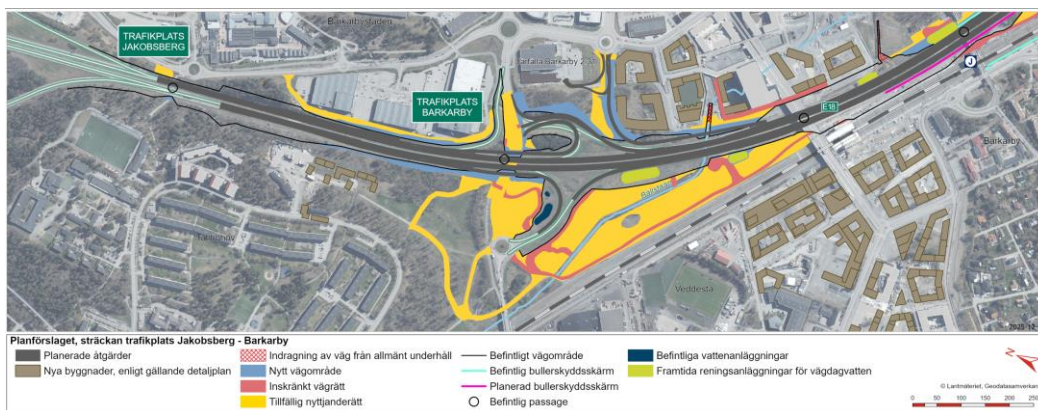
Åtgärd nummer 1 Trafikplats Hjulsta ögla 1 (klöverbladsramp) (s 14, kol 2, st 3) Trafikverket har i samband med att åtgärdsvalsstudiens togs fram utrett lokalisering och utformning av Ögla 1, klöverbladsramp. Trafikmängden för trafik som kommer söderifrån i E4 Förbifart Stockholm och rör sig genom trafikplats Hjulsta västerut på E18 beräknas vara betydande både under för- och eftermiddagens maxtimme. Med utformning av trafikplats Hjulsta, enligt E4 Förbifart Stockholms arbetsplan, leds trafiken genom cirkulationen ett trekvartsvarv, och hindrar på så sätt trafik från flera andra tillfarter. Trafikanalysen visar även att trafiken söderifrån orsakar köer som riskerar att sprida sig söderut i E4 Förbifart Stockholms tunnel. Det är därför önskvärt att lyfta ut denna stora trafikström ur cirkulationsplatsen. För att klara trafikkapaciteten behöver trafikplats Hjulstas utformning kompletteras. Två olika lokaliseringar har studerats, både söder och norr om trafikplats Hjulsta. • Förlängning av avfartsramp • En ögla norr om trafikplatsen Förlängning av avfartsramp har valts bort då utformning och läge för E4 Förbifart Stockholms tunnelmynning antagits som förutsättning som inte kunnat påverkas.	1.5.5.1 Åtgärd nummer 1 Trafikplats Hjulsta ögla 1 (klöverbladsramp) Trafikverket har, i samband med att åtgärdsvalsstudiens togs fram, fortsatt att utreda kapacitetshöjande åtgärder i trafikplats Hjulsta, se även avsnitt 1.5.2. Trafikmängden för trafik som kommer söderifrån på E4 Förbifart Stockholm och som fortsätter västerut på E18 via trafikplats Hjulsta beräknas vara betydande både under för- och eftermiddagens maxtimmar. Med nuvarande utformning av trafikplats Hjulsta leds trafiken genom cirkulationen ett trekvartsvarv, och hindrar på så sätt trafik från flera andra tillfarter. Trafikanalysen visar dessutom att trafiken söderifrån orsakar köer som riskerar att sprida sig söderut i E4 Förbifart Stockholms tunnel. Det är därför önskvärt att lyfta ut denna stora trafikström ur cirkulationsplatsen. För att klara trafikkapaciteten behöver trafikplats Hjulsta kompletteras. Tre lokaliseringar har studerats: Direktförbindelse E4–E18 västerut (A), ögla 1 (E) samt förlängning av avfartsramp (B), se figur 1.5. Direktförbindelse E4–E18 västerut och Förlängning av avfartsramp har valts bort eftersom båda krävde breddning av tunnelmynningen. E4 Förbifart Stockholms tunnelmynning har antagits som en given förutsättning som inte kunnat påverkas.
--	--



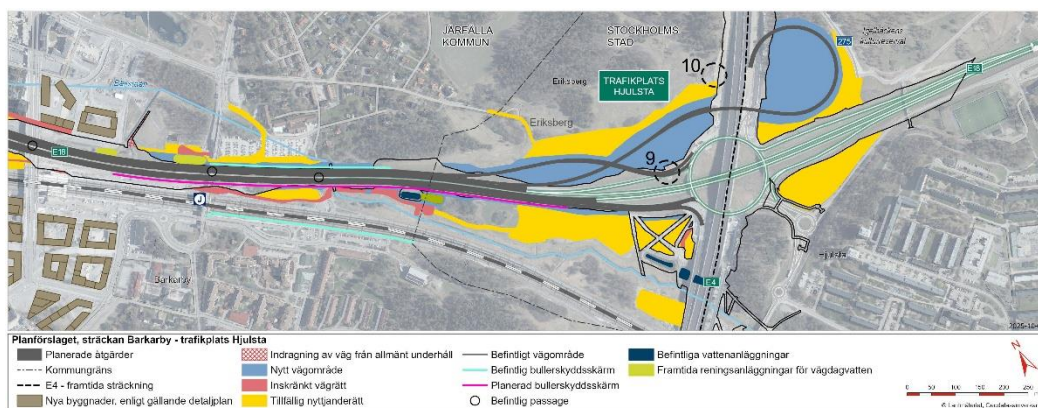
2.2. Ändringar i plankartor och illustrationsplaner

Ett antal ändringar har gjorts i vägplanens plankartor (Trafikverket, 2026[b]) och illustrationsplaner mellan samrådshandling och granskningshandling. Vägplanens markanspråk för berörd sträcka illustreras översiktligt i MKB:ns kapitel 5, figur 5.1-2 – figur 5.1-3, se Figur 1 och Figur 3. Motsvarande figurer har uppdaterats i Planbeskrivning (Trafikverket, 2026[a]), se Figur 2 och Figur 4.

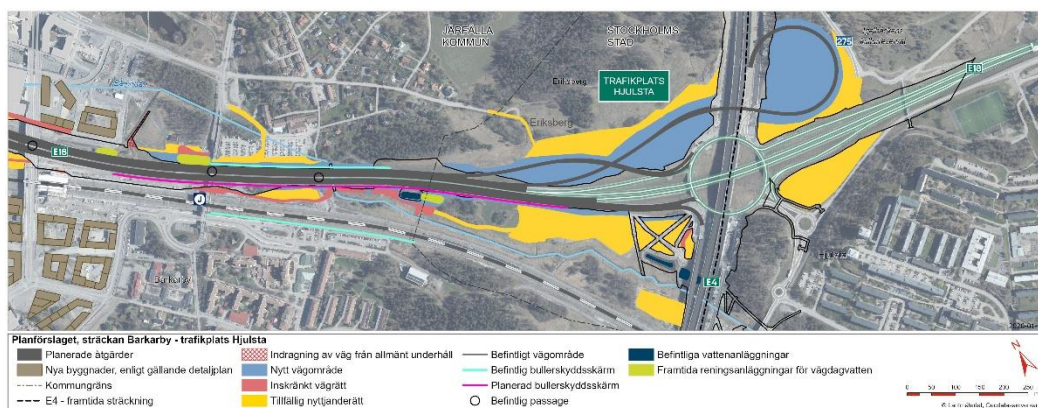




Figur 2. Uppdaterad figur i Planbeskrivning (Trafikverket, 2026[a]), motsvarande MKB:ns figur 5.1-2. Reviderad utifrån ändringar i plankartor och illustrationsplaner.



Figur 3. MKB:ns figur 5.1-3 (Trafikverket, 2025) med tillagd markering 9-10 för områden som berörs av ändring i plankartor/illustrationsplaner.



Figur 4. Uppdaterad figur i Planbeskrivning (Trafikverket, 2026[a]), motsvarande MKB:ns figur 5.1-3. Reviderad utifrån ändringar i plankartor och illustrationsplaner.

Tabell 1. Beskrivning av ändringar, orsak och konsekvens. Numrering enligt Figur 1 och Figur 3.

nr	Ändring, orsak och konsekvens
1	Område för inskränkt vägrätt för ledningar har lagts till. Ändringen har gjorts för att få markanspråk för kanalisation som korsar Viksjöleden. Ändringen bedöms inte få någon påverkan för MKB.
2	Markanspråk längs väg har ändrats från inskränkt vägrätt till tillfällig nyttjanderätt. Området utökas också något för att omfatta mer av befintlig väg. Ändringen har gjorts för att åtkomst till servicevägar och dagvattenanläggningar på södra sidan av E18 bedöms i slutlösningen vara tillräcklig med den befintliga anslutningen i södra delen av cirkulationsplatsen. Under byggtiden bedöms att åtkomsten till entreprenadens södra sida sker via den tillfälliga nyttjanderätten. Ändringarna bedöms inte få någon påverkan för MKB.
3	Markanspråk har ändrats från tillfällig nyttjanderätt till inskränkt vägrätt. Ändringen har gjorts för att åtkomst till anläggningens servicevägar/anläggningar på den södra sidan av E18 sker i slutlösningen genom befintlig cirkulationsplats på Viksjöleden (se även punkt 1). Ändringen bedöms inte få någon påverkan för MKB.
4	Område för inskränkt vägrätt har lagts till för område som omfattar befintligt dike. Diket avvattnar befintlig vattenanläggning. Vägplanens åtgärder innebär att en ny serviceväg till en dagvattenanläggning behöver anläggas vilket medför att befintlig trumma behöver förlängas. För att förlängd trumma ska hamna på rätt nivå mot befintligt dike behöver diket fördjupas cirka 0,3 meter. Diket bedöms inte utgöra livsmiljö för arter som omfattas av artskyddsförordningens 4 §. Diket är en del av dagvattenanläggningen redan idag och uppfyller inte definitionen av ett vattenområde som gör att planerade åtgärder bedöms utgöra vattenverksamhet. Ändringen bedöms inte få någon påverkan för MKB.
5	Område har ändrats för att undvika intrång i enskild väg med ändå tillräckligt med vägområde för att säkerställa vägens säkerhetszon och placering av vägutrustning. Ändringen bedöms inte få någon påverkan för MKB.
6	Läge för framtida dagvattenanläggning har ändrats på grund av nya förutsättningar för ledning i området. Placeringen är fortfarande inom befintligt vägområde. Ändringen bedöms inte få någon påverkan för MKB.
7	Område indraget från allmänt underhåll. Har ändrats för att området inte längre behöver vara vägområde. Bällstaåns sträckning är inom Barkarbystadens område.

	Ändringen bedöms inte få någon påverkan för MKB.
8	Ändrat läge för framtida dagvattenanläggning samt en mindre justering av inskränkt vägrätt. Dagvattenanläggningen har ändrats på grund av geotekniska förutsättningar. Ändringen bedöms inte få någon påverkan för MKB.
9	Höjning av vägbanan med 0,6 meter har gjorts för att minska lutning i profil, från 5 procent till 3,5 procent. Inga bullerberörda byggnader finns i närheten av området. Eventuell förändring i bullerutbredning bedöms också kompenseras av den mindre lutningen, då mer lutning medför mer buller. Ingen förändring i effekt eller konsekvens för landskapsbild bedöms uppstå. Ändringen bedöms inte få någon påverkan för MKB.
10	Område för tillfällig nyttjanderätt har utökats. Ändringen har gjorts för att ge större flexibilitet (mer utrymme) för trafiken under byggtiden. Området är sedan innan påverkat av byggnation av E4 Förbifart Stockholm. Ändringen bedöms inte få någon påverkan för MKB.

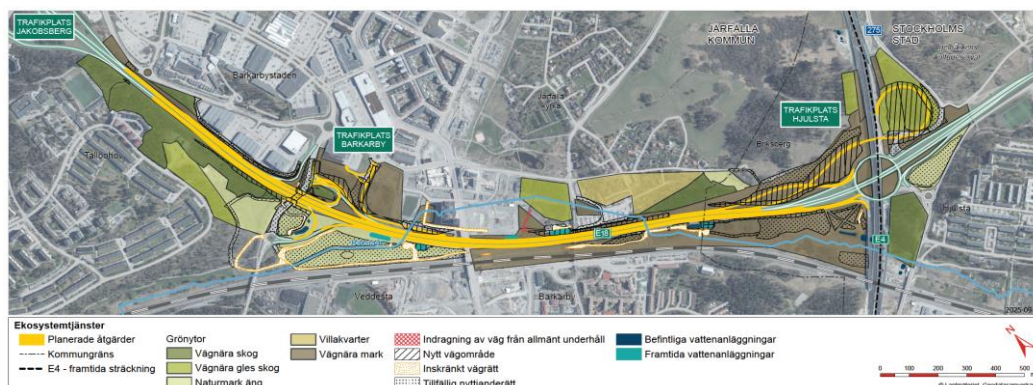
2.2.1. Följdändring 1, kapitel 5.2

I avsnitt 5.2 Effekter av planförslaget redovisas planförslagets påverkan på detaljplaner i tabell 5.2-1. Ändring nr 8 och 9 påverkar vägplanens redovisade beröringspunkter med detaljplan nr 4/5 (Trafikplats Barkarby/Barkarby trafikplats) i tabell 5.2-1.

Text i MKB, tabell 5.2-1, Nr 4/5, s 32	Ändring utifrån ändring nr 1 i tabell 1 ovan. Skillnad mot MKB i röd text.
Vägplanen medför en ny inskränkt vägrätt för åtkomst till befintliga dagvattenanläggningar, inom allmän plats huvudgata. Vägplanen innebär även att en ny påfartsramp anläggs inom allmän platsmark huvudgata och natur, samt att vägområdet breddas och gör intrång i kvartersmark med användningen handel, kontor/hotell. Vägplanen strider mot detaljplanens syfte inom kvartersmark samt inom allmän platsmark natur. Vägplanen bedöms inte strida mot detaljplanens syfte inom användningen huvudgata.	Vägplanen medför nya inskränkta vägrätter för åtkomst till befintliga dagvattenanläggningar samt till dagvattenledningar , inom allmän plats huvudgata. Vägplanen innebär även att en ny påfartsramp anläggs inom allmän platsmark huvudgata och natur, samt att vägområdet breddas och gör intrång i kvartersmark med användningen handel, kontor/hotell. Vägplanen strider mot detaljplanens syfte inom kvartersmark samt inom allmän platsmark natur. Vägplanen bedöms inte strida med detaljplanens syfte inom användningen huvudgata.

2.2.2. Följdändring 2, kapitel 6.4

Vägplanens markanspråk och framtida vattenanläggningar illustreras i MKB:ns Figur 6.4-7. Ändringarna påverkar inte beskrivningar eller bedömningar i MKB.



Figur 5. Figur 6.4-7 i MKB (Trafikverket, 2025). Med ändringar i plankartor finns en skillnad i markanspråk och placering av framtida vattenanläggningar som inte illustreras.

2.2.3. Följdändring 3, kapitel 6.10

Ändringar i vägplanens markanspråk påverkar även sammanställning av mark som tas tillfälligt i anspråk under byggtiden som anges i avsnitt 6.10 Störningar och påverkan under byggtiden / 6.10.3 Arbetsprocesser och byggmetoder / Tabell 6.10-2, s. 88 (Trafikverket, 2025).

Tabell 2. Tabell 6.10-2 i MKB (Trafikverket, 2025), med justering utifrån ändring i plankartor.

Anspråk per markslag	Tillfälligt markanspråk (ha)	Justering
		Tillfälligt markanspråk (ha)
Tomtmark (handel/industri)	0,8	0,7
Skogsmark	0,5	0,5
Övrig öppen mark	12,2	12,4
TOTALT	13,5	13,7

2.3. Rättelse i avsnitt 5.2 Effekter av planförslaget, tabell 5.2-1

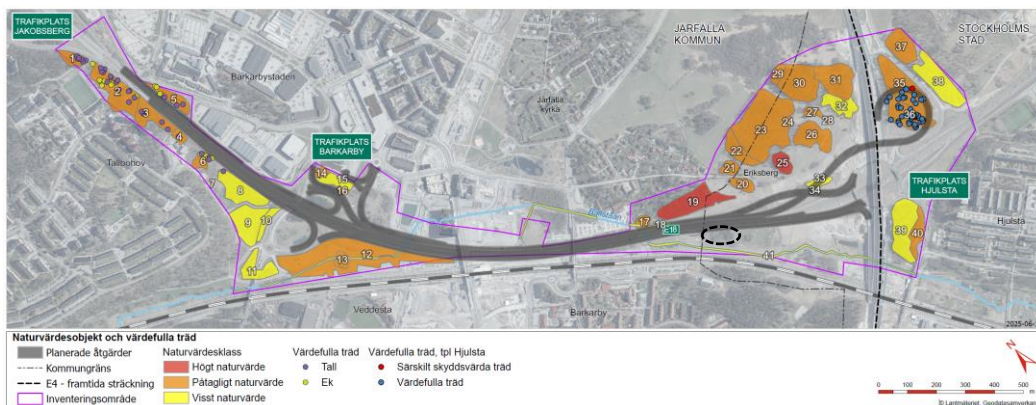
I tabell 5.2-1, s 32, Nr 12 (Dp 2009-20807-54 Förbifart Stockholm Hjulstamotet), anges felaktigt att vägplanen inte strider mot detaljplanens syfte.

Text i MKB, tabell 5.2-1, s 32, Nr 12	Justering, skillnad mot MKB i röd text.
Detaljplanen anger användning allmän platsmark för genomfart, huvudgata, gata samt skydd för områden som berörs av vägplanen. Skydd innebär att marken inte får utformas för stadigvarande vistelse. Vägplanen bedöms inte strida mot detaljplanens syfte.	Detaljplanen anger användning allmän platsmark för genomfart, huvudgata, gata samt skydd för områden som berörs av vägplanen. Skydd innebär att marken inte får utformas för stadigvarande vistelse. Vägplanen bedöms strida mot detaljplanens syfte inom användningen Skydd.

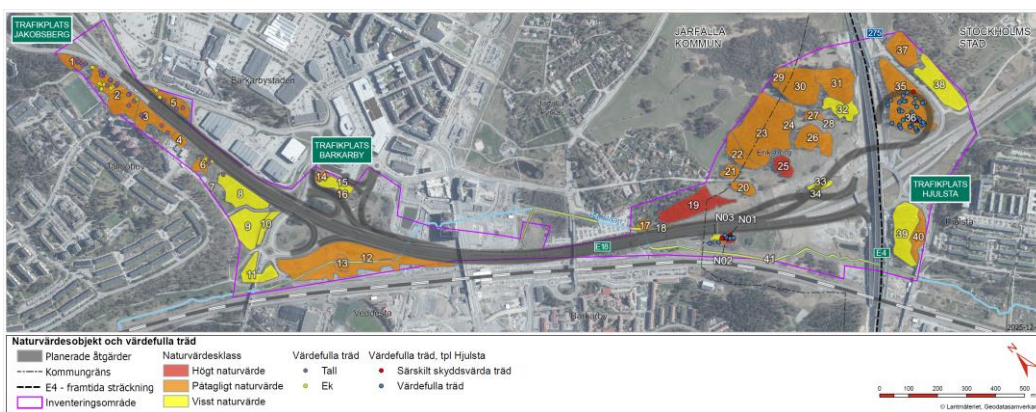
2.4. Kompletterande naturvärdesinventering och trädinventering

Naturvärdesinventeringen från 2021 kompletterades under 2025 med en naturvärdesinventering för område som inte tidigare naturvärdesinventerats då det varit avspärrat för omgivande byggnation. Naturvärdesinventeringen utfördes enligt uppdaterad svensk standard (SS 199000:2023) av tre naturvärdesobjekt på en tidigare åkerholme på västra sidan av E18, i höjd med gränsen mellan Järfälla kommun och Stockholms stad. På den tidigare åkerholmen avgränsades ett objekt av vardera klassen högt naturvärde (klass 2), påtagligt naturvärde (klass 3) respektive visst naturvärde (klass 4). I inventeringen 2025 påträffades flera mycket gamla träd med en ålder över 200 år och grova hålträd (diameter över 40 cm) som innefattas av Naturvårdsverkets definition av "särskilt skyddsvärda träd".

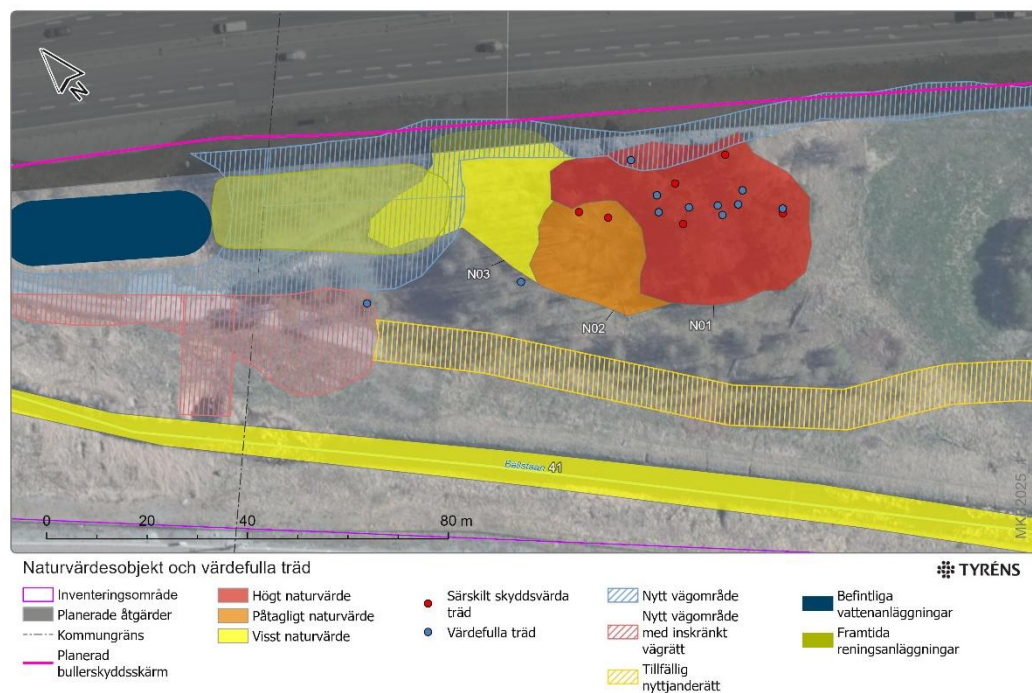
Två av träden bedöms kunna påverkas av anläggande av bullerskyddsskärm. Inga skyddsbestämmelser fastställs i planen avseende träden. I samband med fortsatt projektering inför byggskede, samt under byggskede kommer möjlighet att skydda träden utredas, såsom för övriga skyddsvärda träd och träd med höga naturvärden i nära anslutning till vägområdet (se MKB, avsnitt 6.4.6 Förslag till ytterligare åtgärder).



Figur 6. Figur 6.4-3 i MKB 2025-09-30, med tillagd markering (streckad svart ring) för var information tillkommit. Se Figur 8 för mer detaljerad vy över berört område.



Figur 7. Tillägg områden med naturvärdesklass samt värdefulla träd. Se figur 8 för mer detaljerad vy över berört område.



Figur 8. Område för kompletterande naturvärdesinventering (No1, No2, No3) samt träd och det intrång som vägplanen medför i området.

Text i MKB, 2025-09-30	Ändring utifrån kompletterande inventering
Nuläge (s 57, kol 2, st 2) På västra sidan av E18, i höjd med gränsen mellan Järfälla kommun och Stockholms stad, finns ett område med en tidigare åkerholme. Området inkluderades inte i den naturvärdesinventering som genomfördes 2021. Områdets västra del består av asp, med yngre träd i västra delen och äldre träd närmast mitten på tidigare åkerholme. Östra delen är bevuxen med äldre tall på blockrik mark. Effekter och konsekvenser (s 64, 2 kol, 5 st) Intrång sker i området med tidigare åkerholme som inte bedömts i naturvärdesinventering. Planförslaget medför att bullerskyddsskärm samt ny dagvattenanläggning anläggs, vilket innebär ett permanent intrång i den västra delen av området. Påverkan på området kan inte bedömas fullt ut då det inte inkluderats i naturvärdesinventering. En preliminär bedömning är att området når till klass 3 och därmed att påtaglig negativ effekt och konsekvens bedöms uppstå.	Nuläge På västra sidan av E18, i höjd med gränsen mellan Järfälla kommun och Stockholms stad, finns ett område med en tidigare åkerholme. Områdets västra del (No3) består av aspkloner, med viss mängd liggande och stående död ved. No2 består av flera gamla aspar som tidigare legat i bryn mot åkermark. Östra delen (No1) är bevuxen med äldre tall på blockrik mark. Inom den östra delen finns även skyddsvärda och särskilt skyddsvärda träd. Effekter och konsekvenser Intrång sker i naturvärdesobjekt No3, i höjd med gränsen mellan Järfälla kommun och Stockholms stad. Planförslaget medför att bullerskyddsskärm samt ny dagvattenanläggning anläggs, vilket innebär ett permanent intrång i den västra delen av området (No3), samt i nordligaste delen av naturvärdesobjekt No1. Objekt No3 har litet värde och intrånget är relativt begränsat, varför effekten bedöms bli liten. Konsekvensen för naturvärden i objektet bedöms därmed bli liten negativ. Objekt No1 har högt värde och intrånget är där relativt litet men träd med höga naturvärden kan påverkas. Påverkan bedöms medföra liten negativ effekt och därmed påtagliga negativa konsekvenser.

2.5. Ändring i Bilaga 1 Buller, tabell 1

Bullerberörd byggnad med id 18 i tabell har ändrad fastighetsbeteckning. Korrekt fastighetsbeteckning för fastighet Barkarby 3:9 är Barkarby 3:23.

3. Referenser

Trafikverket (2025). Miljökonsekvensbeskrivning. Vägplan, samrådshandling. E18, Jakobsberg – Hjulsta, kapacitetsförstärkning, Stockholms stad och Järfälla kommun, Stockholms län. oN140007. 2025-09-30.

Trafikverket (2026 [a]). Planbeskrivning. Vägplan, granskningshandling. E18, Jakobsberg – Hjulsta, kapacitetsförstärkning, Stockholms stad och Järfälla kommun, Stockholms län. oCo70005. 2026-02-16.

Trafikverket (2026 [b]). Plankarta. Vägplan, granskningshandling. E18, Jakobsberg – Hjulsta, kapacitetsförstärkning, Stockholms stad och Järfälla kommun, Stockholms län. oT120003. 2026-02-16.



Trafikverket, Solna Strandväg 98, 171 54 Solna
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se