

Vägplan, Granskningshandling SAMRÅDSREDOGÖRELSE

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: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Tyréns Sverige AB

Dokumentdatum: 2026-02-16

Uppdragsnummer: 176582

Ärendenummer: TRV 2025/135453

Version: 1.0

Kontaktperson: Lars Sandberg, Trafikverket

Sammanfattning

Föreliggande samrådsredogörelse beskriver och redogör för de samråd som hållits inom ramen för vägplan E18, Jakobsberg - Hjulsta, kapacitetsförstärkning. Sträckningen går genom Järfälla kommun och Stockholms stad.

Samrådsfas Samrådsunderlag 2020-11-01 till 2021-04-30, inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Trafikverket har tagit fram ett samrådsunderlag som har varit ute på samråd under perioden 2021-03-10 till 2021-04-01. Syftet med samrådet har varit att, förutom att informera om projektet, inhämta kunskap om förhållanden som är viktiga att ta hänsyn till vid planläggningen, samråda om utformning och innehåll i kommande miljökonsekvensbeskrivning samt utgöra underlag för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Inbjudan har dels skett genom utskick av skriftlig inbjudan, dels genom annonsering i dagspress. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Stockholms stads medborgarkontor i Tensta, Järfälla kommuns servicecenter i Jakobsberg, Trafikverkets regionkontor i Solna samt på Trafikverkets webbplats http://www.trafikverket.se/e18_jakobsberg_hjulsta. Tidiga samrådsmöten har skett med Järfälla kommun, Stockholms stad, Länsstyrelsen Stockholm och Region Stockholms trafikförvaltning.

Samrådsfas Samrådshandling 2021-05-01 till 2026-02-16, utformning av planförslag och vattenverksamhet

Trafikverket har tagit fram ett samrådsmaterial som varit ute på samråd under perioden 2022-01-24 till 2022-02-18. Samrådet har gällt vägen och dess anläggningars utformning och miljöpåverkan samt hantering av tillstånd för vattenverksamhet, vilket redogörs för i separat samrådsredogörelse.

Inbjudan har skett genom annonsering i dagspress. Myndigheter, enskilda som särskilt berörs och berörda organisationer bjöds in via brev. Samrådsmaterialet har funnits tillgängligt på Stockholms stads medborgarkontor i Tensta, Järfälla kommuns servicecenter i Jakobsberg, Trafikverkets regionkontor i Solna samt på Trafikverkets webbplats http://www.trafikverket.se/e18_jakobsberg_hjulsta. Samrådsmöten har genomförts med Järfälla kommun, Stockholms stad, Länsstyrelsen Stockholm, polismyndigheten, aktuella ledningsägare och berörda fastighetsägare.

I samrådsredogörelsen har synpunkter, som i samrådsfas Samrådsunderlag bemötts med att de kommer att beaktas i det fortsatta arbetet med vägplanen, kompletterats med uppgift om hur synpunkten slutligen beaktats. De svar som kompletterats återfinns under Trafikverkets ordinarie svar med rubriken Notering samt datum för när svaret kompletterades.

Samrådsmöte på orten har hållits 2022-02-03. På grund av restriktionerna kopplade till Covid-19 hölls mötet digitalt.

Trafikverket har efter samrådsmöte på orten 2022-02-03 förändrat omfattningen av projektet på grund av budgetskäl. Trafikverket har tagit fram ett samrådsmaterial som redovisar förändringarna och som varit ute på samråd under perioden 2025-05-26 till 2025-06-16. Samtidigt samråddes om bullerskyddsåtgärder. Inbjudan gick ut till berörda via brev.

Samrådsmöte på orten angående omfattningsförändring och bullerskyddsåtgärder har genomförts 2025-05-27.

Innehållsförteckning

1	Samrådsrets	6
1.1.	Samråd i skede Samrådsunderlag inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	6
1.2.	Samråd i skede Samrådshandling utformning av planförslaget och vattenverksamhet	6
2	Samråd	7
2.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	7
2.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	7
2.1.2.	Samråd med Järfälla kommun	7
2.1.3.	Samråd med Stockholms stad	14
2.1.4.	Samråd med berörd trafikförvaltning	20
2.1.5.	Samråd med Försvarsmakten	22
2.1.6.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	22
2.1.7.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	26
2.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	32
2.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	32
2.2.2.	Samråd med Järfälla kommun	32
2.2.3.	Samråd med Stockholms stad	47
2.2.4.	Samråd med berörd trafikförvaltning	54
2.2.5.	Samråd med Försvarsmakten	55
2.2.6.	Samråd med berörda ledningsägare	55
2.2.7.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	55
2.2.8.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	59

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttranden, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen redogör Trafikverket hur inkomna synpunkter avseende program E18 trafikplats Jakobsberg–trafikplats Hjulsta inklusive kapacitetsförstärkande åtgärder till följd av E4 Förbifart Stockholm har beaktats.

Allt inkommit material rörande vägplanen finns diariefört hos Trafikverket på ärendenummer: TRV 2020/125933 och TÄHS-2024-000793 .

Samrådsredogörelsen består av två kapitel. Kapitel 1 redovisar samrådsprocessen och kapitel 2 redovisar de samråd som genomförts inom programmet.

1 Samrådsrets

Samråd ska, enligt väglagen (1971:948), ske med berörda länsstyrelser, berörda kommuner och de enskilda som särskilt berörs. Om vägplanen har betydelse för kollektivtrafiken ska samråd även ske med berörd regional kollektivtrafikmyndighet. Samråd ska avse vägens utformning och miljöpåverkan.

Trafikverket har gjort bedömningen att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan varför samrådet redan i samrådsunderlaget har avsett innehåll och utformning av miljökonsekvensbeskrivningen samt har genomförts med vidare samrådsrets.

I projektet ingår Länsstyrelsen Stockholm, Järfälla kommun, Stockholms stad, Region Stockholms trafikförvaltning, som är regional kollektivtrafikmyndighet, och enskilda särskilt berörda i samrådsretsen. Därutöver har andra myndigheter, berörda organisationer och ideella föreningar med flera som antas bli berörda av projektet ingått i samrådsretsen.

1.1. Samråd i skede Samrådsunderlag inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Allmänheten bjöds in via annons i lokal dagspress Mitt i Järfälla 2021-03-06, Mitt i Kista (med Husby-Akalla) 2021-03-06, Dagens Nyheter 2021-03-07, Post- och Inrikes Tidningar 2021-03-08, samt myndigheter, enskilda som särskilt berörs och berörda organisationer bjöds in via brev. Av inbjudan framgick att samrådsunderlaget fanns tillgängligt på Stockholms stads medborgarkontor i Tensta, Järfälla kommuns servicecenter i Jakobsberg, Trafikverkets regionkontor i Solna samt på Trafikverkets webbplats http://www.trafikverket.se/e18_jakobsberg_hjulsta.

Skriftliga synpunkter har inkommit från Järfälla kommun, Stockholms stad, Region Stockholms trafikförvaltning, myndigheter, företag, enskilda som särskilt berörs, allmänhet samt ett antal intresseorganisationer.

1.2. Samråd i skede Samrådshandling utformning av planförslaget och vattenverksamhet

Allmänheten bjöds in via annons i lokal dagspress Mitt i Järfälla 2022-01-22, Mitt i Kista (med Husby-Akalla) 2022-01-22, Dagens Nyheter 2022-01-20, Post- och Inrikes Tidningar 2022-01-18. Myndigheter, enskilda som särskilt berörs och berörda organisationer bjöds in via brev. Av inbjudan framgick att samrådsunderlaget fanns tillgängligt på Stockholms stads medborgarkontor i Tensta, Järfälla kommuns servicecenter i Jakobsberg, Trafikverkets regionkontor i Solna samt på Trafikverkets webbplats http://www.trafikverket.se/e18_jakobsberg_hjulsta.

Samrådsmöte på orten har hållits 2022-02-03. På grund av restriktionerna kopplade till Covid-19 hölls mötet digitalt.

Skriftliga synpunkter har inkommit från Järfälla kommun, Stockholms stad, Region Stockholms trafikförvaltning, myndigheter, företag, enskilda som särskilt berörs, allmänhet samt ett antal intresseorganisationer.

Inbjudningar med tillhörande sändlistor för samtliga samrådsperioder finns att tillgå i Trafikverkets diarium, diarienummer TRV 2020/125933.

Samrådet har även omfattat hantering av tillstånd för vattenverksamhet, vilket redogörs för i separat samrådsredogörelse.

Samrådsmöte på orten om omfattningsförändring och bullerskyllsåtgärder har hållits 2025-05-27. Inbjudningar med tillhörande sändlistor för samtliga samrådsperioder finns att tillgå i Trafikverkets diarium, diarienummer TÄHS-2024-000793.

2 Samråd

2.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

2.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Under perioden 2020-11-01 till 2021-04-30 har tre samrådsmöten med Länsstyrelsen Stockholm genomförts. Samrådsmötena har handlat om följande:

- Program E18 och dess omfattning och tidplan, planläggningsprocessen för vägplaner, kommande samråd avseende samrådsunderlaget, länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan och länsstyrelsens godkännande av miljökonsekvensbeskrivning tillhörande vägplanen.
- Minskat skyddsavstånd mellan E18 och Järfällas exploatering i Barkarbystaden och behov av skyddsåtgärder med avseende på risker för olyckor med farligt gods. Behovet av att ta fram en ny riskanalys avseende den planerade skyddsskärmen vid Barkarbystaden.
- Åtgärder i trafikplats Hjulsta och intrång i Igelbäckens kulturreservat, samordning av kultur- och naturmiljöfrågor och behov av och tidplan för arkeologiska utredningar. Eventuellt upphävande av del av kulturreservatet hanteras av Stockholms stad.

För mer information hänvisas till minnesanteckningar.

2.1.2. Samråd med Järfälla kommun

Under perioden 2020-11-01 till 2021-04-30 har fem samrådsmöten med Järfälla kommun och sju samrådsmöten med Stockholms stad genomförts.

Samrådsmötena med Järfälla kommun har handlat om följande:

- Projektets omfattning, tidplan, det fortsatta samarbetet mellan kommunen och Trafikverket samt gemensamma frågor, så som Bällstaåns meandring och påverkan på ån samt trafikfrågor.
- Planläggningsprocessen för vägplanen, kommunens process och tider för deras yttrande på samrådsunderlaget, hantering av ändring av detaljplaner och kommunens detaljplaneprocess.
- Markanspråk och projekteringsförutsättningar vid trafikplats Barkarby.

2.1.2.1. Yttrande 2021-04-01 angående samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

En generell synpunkt på samrådsunderlaget är att det har varit svårt att se mönstret i vilka underlag Trafikverket har valt att inkludera i detta skede och vilken detaljeringsgrad och tidsperspektiv de valt i sitt arbete.

Kommunen påpekar att det finns flera viktiga målpunkter än de som presenterats i samrådsunderlaget: Herrestaskolan, BAS Barkarby, de framtida tunnelbanestationerna, den framtida pendeltågstationen, den framtida bussterminalen, det vårdkluster som planeras i Veddesta och en eventuell framtida nationell träningsanläggning med huvudkontor för Svenska fotbollsförbundet.

Kommunen vill förtydliga att Projekt Barkarbystaden är ett sammanhållet projekt/stadsutvecklingsområde med utveckling i två stadsdelar – Barkarby och Veddesta. I samrådsunderlaget används benämningen Södra Veddesta, men kommunen vill förtydliga att det begreppet inte används längre utan programområdet benämns Veddesta. Kommunen vill också förtydliga att både Barkarbystaden och Veddesta inte bara planeras utan byggs nu och fram till cirka år 2040.

Kommunen tycker att formuleringen i samrådsunderlaget ”storskalig exploatering i form av handel” är olycklig då det kan tolkas som att det planeras en ny handelsplats. Kommunen hade hellre sett att det stått kommunen planerar för en bred stadsutveckling i regionkärnan med bland annat bostäder, handel, kontor, utbildning och olika former av samhällsservice i en integrerad stadsstruktur.

Kommunen anser vidare att i samrådsunderlaget bör avgränsningen för Barkarbystadens projektområde tas med. Även Stockholmsöverenskommelsen om utbyggd tunnelbana och 14 000 bostäder fram till år 2032 och att utbyggnaden sker i samarbete mellan stat, region och kommun bör tas med.

Kommunen påpekar att Svenska kraftnäts planerade kraftledningsstråk för sträckningen Överby–Beckomberga inte finns med i samrådsunderlaget samt att PM Barkarby trafikplats – Trafikutredning och simulering av ny utformning tas bort som underlag då det inte är en allmän handling.

Kommunen noterar att samrådsunderlaget tagit upp frågan om projektets påverkan på konnektiviteten inom Järvakilen och ser detta som positivt. Det är viktigt att känsliga områden så som getingmidjan som binder samman Västra Järvafältets naturreservat med Järvakilens sydligare delar inte inskränks.

Trafikverkets kommentar:

Samrådsunderlaget ska innehålla de uppgifter länsstyrelsen behöver för att bedöma om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Uppgifterna ska projekthanteras utifrån miljöns känslighet samt projektets storlek och komplexitet. Samrådsunderlaget bygger på en inledande analys av de behov och problem som ska tillgodoses samt de förutsättningar och intressen som kan beröras av projektet. Analysen ska grundas på befintlig och aktuell kunskap. Samrådsunderlaget ska ge information om ändamål och projektmål, geografiskt område som berörs, åtgärdsvalsstudie, förutsättningar, behov och problem som är viktiga utgångspunkter för projektet, tänkbara effekter för berörda intressen samt de uppgifter som länsstyrelsen behöver i övrigt för att bedöma om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Trafikverket tackar kommunen för information om målpunkter. Trafikverket kommer att ta hänsyn till dessa i det kommande arbetet med vägplanen.

Samrådsunderlaget kommer inte att kompletteras med information angående kommande utveckling i området, Barkarby och dess projektområde, Stockholmsöverenskommelsen eller PM Utvärdering trafikplats Barkarby. Trafikverket tar med sig frågorna i det kommande arbetet med vägplanen.

Trafikverket har löpande samråd med Svenska kraftnät.

I det kommande arbetet med vägplanen kommer Trafikverket att studera vidare projektets påverkan på Järvakilen.

Notering 2022-06-03

I anslutning till trafikplats Hjulsta kommer breddningen av vägen och anläggande av nya på- och avfartsramper medföra att väganläggningen hamnar närmare rekreationsområden samt naturvärdesobjekt och naturmiljöer med påtagliga värden. I miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande vägplanen har projektets påverkan på Järvakilen och dess värden beskrivits.

Buller

Det framgår inte i samrådsunderlaget vilka Trafikverkets riktvärden för buller är. Det bör säkerställas att buller inte innebär en olägenhet för människors hälsa och att det eftersträvas goda ljudmiljöer i rekreationsområden.

Kommunen förutsätter att både befintlig och kommande stadsutveckling enligt gällande planer och program tas i beaktande i bullerutredningarna. Kommunen ser en risk för att planerad bebyggelse kan komma att omöjliggöras eller bli mer kostsam på grund av ökat buller från ökad trafik till följd av breddningen av vägen.

Trafikverkets kommentar:

Vid ny- och väsentlig ombyggnad av nya statliga vägar tillämpas bullerriktvärden enligt Infrastrukturpropositionen 1996/97:53 samt Trafikverkets riktlinjer för buller och vibrationer¹. I propositionen anges riktvärden som normalt inte bör överskridas vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur. I detta projekt tillämpas riktvärden för väsentlig ombyggnad.

Trafikbullerutredningen ska innefatta de byggnader som utan föreslagna nya vägnära skyddsåtgärder beräknas få ljudnivåer över riktvärden. Områden som beräknas få ljudnivåer över riktvärden identifieras och utgör bullerberörda områden i planen.

När de beräknade ljudnivåerna överstiger riktvärden ska bullerskyddsåtgärder utredas och föreslås. Vid utredning av och framtagande av åtgärder ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

De bullerskydd som föreslås som skyddsåtgärder gäller endast befintliga byggnader eller bebyggelse som finns med i fastställda detaljplaner. Vid dimensionering av bullerskyddsåtgärder för de bullerberörda byggnaderna tas hänsyn till all statlig infrastruktur. Det är dock inte möjligt att genomföra vägnära bullerskyddsåtgärder vid vägar som inte ingår i vägplanen.

Luftmiljö, masshantering och olycksrisk

Kommunen påpekar att halter av partiklar och kväveoxider under miljökvalitetsnormen innebär inte att det föreligger en god luftmiljö. Utöver miljökvalitetsnormen bör resultaten därför även jämföras med miljökvalitetsmålen för luft. Regeringen har fastställt tio preciseringar av miljökvalitetsmålet Frisk luft och vid utredning av luftkvaliteten bör det säkerställas att miljökvalitetsmålet beaktas.

¹ Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg. Trafikverket TDOK 2014:1021

Det är positivt att avfall återanvänds eftersom det kan spara naturresurser. För att säkerställa att hanteringen av uppgrävda schaktmassor sker i enlighet med miljöbalkens krav krävs det att Trafikverket samt den som utför arbeten och hanterar massor har en grundlig egenkontroll.

I det fall sulfidlera påträffas bör Trafikverket ta fram och redovisa en plan för hur denna ska hanteras.

I samband med Trafikverkets projekt Mälarbanan och Barkarby stations utbyggnad har föroreningshalter med misstänkt ursprung i omlastning av flygbränsle påträffats och saneringsarbeten har utförts kring stationsområdet. Vid schaktarbeten i området bör risken för ytterligare föroreningar beaktas.

Kommunen ser fram emot att få ta del av Trafikverkets analyser och planerade åtgärder för transporter av farligt gods utöver den skyddsskärm som planeras inom Barkarbystaden II.

Trafikverkets kommentar:

En luftkvalitetsutredning kommer att utföras för reglerade ämnen NO₂ och partiklar (PM₁₀). Resultatet från beräkningarna kommer att relateras till gällande miljökvalitetsnormer och miljökvalitetsmål. Beroende på vad beräkningarna visar kan det komma att bli aktuellt med åtgärder.

Masshantering, förekomst av sulfidhaltig jord och förekomst av föroreningar i mark, sediment och grundvatten kommer att utredas vidare i det kommande arbetet med vägplanen.

Olycksrisker kopplade till transporter av farligt gods med avseende på människors hälsa och miljö på den aktuella vägsträckan kommer att utredas i det kommande arbetet med vägplanen.

Notering 2022-06-03

Resultatet från utredning avseende olycksrisker redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande vägplanen samt vägplanens granskningshandling.

Notering 2025-09-30

Masshantering, sulfidhaltiga jordar och föroreningar redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Kulturmiljö

Kommunen vill lyfta att Barkarby torg och Järfälla kyrkby är utpekade som kulturmiljöer av kommunalt och regionalt intresse. Vidare rekommenderas att Trafikverket kontakter länsstyrelsen angående gravfält och boplatser vid Kalvshälla/Dragonbacken.

Kommunen skulle vilja bli informerad om hur breddningen av E18 påverkar de kvarvarande delarna av den gamla trädgården vid det tidigare stationshuset i Barkarby. Kommunen är också intresserad av hur Trafikverket planerar att kompensera eventuell förlust av träd och häck med exempelvis nyplantering.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att samråda med länsstyrelsen angående fornlämningar. Projektets påverkan på stationshuset i Barkarby och nyplanteringar kring stationshuset kommer att utredas i kommande arbete med vägplanen.

Notering 2022-06-03

Den gamla trädgården tillhörande det gamla stationshuset kommer inte att påverkas av projektet.

Notering 2022-09-15

Trafikverket har samrått med länsstyrelsen angående fornlämningar.

Bällstaån

Kommunen anser att Trafikverket bör överväga en anmälan om vattenverksamhet vid arbeten i Bällstaån. Vid arbeten kring Bällstaån är det viktigt att åtgärder utformas för att så långt som möjligt begränsa den negativa påverkan på ån under tiden för projektet. En plan för hantering av Bällstaåns sediment bör tas fram och den bör utgå från provtagningar av sedimentet som ska hanteras.

I det vidare arbetet bedömer kommunen att den kommande utformningen av Bällstaåns passager under E18 behöver beskrivas ytterligare med hänsyn till deras roll som spridningsvägar.

Vid planeringen av utformningen av vägens dagvattenhantering är det viktigt att ta i beaktning Bällstaåns kemiska samt ekologiska status. Järfälla kommun anser därför att Trafikverket i det kommande arbetet behöver redogöra för vilka riktvärden som bör gälla för vatten som släpps ut till Bällstaån från dagvattenhantering. I framtagandet av riktvärden bör hänsyn tas till Bällstaåns möjlighet att på sikt uppnå miljö kvalitetsnormerna.

Trafikverkets kommentar:

Anmälningar och eventuella tillstånd kommer att tas fram i senare skede. Möjliga anpassningar och åtgärder för att minimera påverkan på Bällstaån kommer att utredas vidare i det kommande arbetet med vägplanen. Provtagning kommer att ske i Bällstaåns sediment och plan för eventuell hantering av förorenade massor kommer att tas fram.

Trafikverket tar med sig frågan gällande spridningsvägar in i det kommande arbetet med vägplanen.

Föroreningshalter i vägdagvattnet kommer att beräknas och reningsbehov att kartläggas. Målet med dagvattenhanteringen är att inte försämra utsläppshalterna för dagvatten och att Järfälla kommuns riktvärden för utsläpp av dagvatten ska uppfyllas. Vid framtagande av reningsåtgärder kommer hänsyn tas till Bällstaåns möjlighet att uppnå miljö kvalitetsnormerna.

Notering 2022-06-03

Planförslaget innebär att dammar och översilningsytor för hantering av vägdagvatten anläggs. I och med den förbättrade dagvattenhanteringen som planförslaget innebär bedöms utsläppen av metaller, förorenande ämnen och näringsämnen till Bällstaån sammanlagt att minska. Minskade utsläpp till vatten ger bättre förutsättningar att uppnå miljö kvalitetsnormerna för ytvattenförekomsten Bällstaån. Samtliga föreslagna åtgärder avseende Bällstaån kommer att redovisas i vägplanens granskningshandling.

Ansökan om tillstånd för planerad vattenverksamhet inom projektet, till exempel nya broar över Bällstaån samt viss omgrävning av ån i anslutning till nya brolägen, kommer att upprättas och lämnas in till mark- och miljödomstolen.

Planerade exploateringar i närområdet kommer tillsammans med de aktuella vägåtgärderna att medföra negativa kumulativa effekter för spridningsvägar i området. I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas åtgärder för att främja biologisk mångfald och återskapa en del av de värden som går förlorade i och med vägplanen.

Dagvatten

Kommunen vill lyfta behovet av att Trafikverket, utöver dagvattenanalyser, också gör skyfallsanalyser då området är mycket känsligt för skyfall och situationen absolut inte får förvärras.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har inte planerat göra en skyfallskartering inom projektet. Tidigare utredningar finns som underlag för projektet.

Notering 2022-06-03

Arbete med utformning av åtgärder för att förhindra översvämningar vid skyfall pågår och resultatet kommer att redovisas i vägplanens granskningshandling. Dagvattenledningar och fördröjning har dimensionerats efter 10-års regn i enlighet med Järfällas dagvattenpolicy, och passagerna (trummor och rörbroar) har dimensionerats för flödena i Bällstaån enligt Trafikverkets krav för trummor och rörbroar. Vidare har fördröjningskapaciteten i vägdikena och kapaciteten i befintliga och nya passager (trummor och rörbroar) vid 50-, 100- och 200-års regn undersökts. Rörbroarna dämmer inte Bällstaån idag och Trafikverkets bedömning är att de nya anläggningarna, som ersätter trummor och rörbroar, inte kommer att öka tillströmningen till Barkarbystaden II. Sammanfattningsvis bedöms de planerade vägåtgärderna inte innebära annat än försumbar ökad risk för översvämning utanför vägområdet.

Vatten och avlopp

Kontakt har redan tagits på flera olika nivåer mellan Järfälla kommun och Trafikverket i vatten- och avloppsfrågor vilket välkomnas av kommunen och förhoppningen är att denna dialog kan fortsätta. En specifik fråga är den kommande huvudspillvattenledningen från Barkarbystaden som kommer att gå under E18.

En annan specifik fråga som kräver vidare dialog är utbyggnad av trafikplats Barkarby där planförslaget och den framtida utformningen har påverkan på det befintliga ledningsnätet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att fortsätta samråda med Järfälla kommun angående vatten- och avloppsfrågor.

Trafik

Trafikverket har vid tidigare muntliga presentationer visat upp skisser på en ögla nordväst om trafikplats Hjulsta (avfartsramp från E18 västergående till Förbifart Stockholm södergående). Kommunen är intresserad av att veta hur Trafikverket planerar att gå vidare med denna ögla.

Kommunen vill ta del av arbetet med trafikanalyserna vad gäller tidplanen, påverkan på kommunens trafikflöden och planerade åtgärder. Kommunen förutsätter att den lokala trafiken inte kommer prioriteras ned till förmån för trafiken på E18.

Det förs i samrådsunderlaget ett resonemang kring slopade kollektivtrafikkörfält och kommunen vill lyfta behovet av god vägbunden kollektivtrafik för den framtida regionkärnan.

Kommunen undrar vilka projekt avseende gång- och cykeltrafik Trafikverket tänker samordna sig med och vilken samordning som anses krävas och i vilket skede.

Kommunen vill se projektets påverkan på gång- och cykelvägen längs järnvägen, som idag används som byggväg och som är planerad att återställas.

Kommunen påpekar att gång- och cykelbron mellan Hammaren och Barkarby handelsplats inte är beslutad.

Kommunen anser att alla åtgärder som påverkar passager som korsar E18 måste minimeras och noggranna analyser genomföras innan nödvändiga avstängningar planeras. Alla frågor som rör passagerna över E18 måste samrådats med Järfälla kommun i tidigt skede. Kommunen förutsätter även att all planerad påverkan på det lokala vägnätet samt behov av tillfälliga ytor utreds noggrant och samråds med kommunen i ett tidigt skede.

Trafikverkets kommentar:

I uppdraget för Program E18 trafikplats Jakobsberg – trafikplats Hjulsta ingår inte att utreda ny avfart från E4 Förbifart Stockholm södergående till E18 västergående eller ny påfart från E18 västerut till E4 Förbifart Stockholm norr om cirkulationsplats.

Trafikverket kommer att samråda med Järfälla kommun angående trafikanalyser, påverkan på kommunens trafikflöden och planerade åtgärder.

Trafikverket noterar synpunkten avseende kollektivtrafikkörfält och god vägbunden kollektivtrafik.

Trafikverket avser i första hand samordning av avseende gång- och cykeltrafik i det kommande arbetet med vägplanen, samrådshandling. I senare skede, utifrån behov, kommer Trafikverket att samordna sig med andra närliggande projekt.

Den påverkan som program E18 eventuellt kommer göra på gång- och cykelvägen längs järnvägen kommer att redovisas i kommande arbete med vägplanen.

Trafikverket noterar synpunkten att gång- och cykelbron över E18 inte är beslutad.

I kommande arbete med vägplanen kommer produktionsytor och trafikomledningar att utredas. Trafikverket kommer att samråda med kommunen om hur tillgängligheten under byggtiden kan säkerställas.

Notering 2022-06-03

Gång- och cykelvägen längs järnvägen kommer användas under byggtid med tillfällig nyttjanderätt. Återställning av gång- och cykelvägen ingår i projekt Mälarbanan och hanteras utifrån befintligt avtal mellan Projekt Mälarbanan och Järfälla Kommun.

Produktionsytor kommer att redovisas i vägplanens granskningshandling. Omledning av trafik under byggtiden kommer att utredas närmare och beskrivas i förfrågningsunderlaget inför entreprenaden.

Övrigt

Kommunen har bildat en samverkansgrupp för att kunna samarbeta med Trafikverket kring E18. Kommunen ser fram emot att Trafikverket under samrådsprocessen löpande redovisar målarbete och måluppfyllnad. Kommunen vill även ta del av Trafikverkets fullständiga analys av vilka planer och program som ligger inom projektets påverkansområde och hur de ligger till grund för fortsatt arbete.

Kommunen förväntar sig att få vara delaktiga i gestaltningen av trafikplats Barkarby.

Området mellan E18 och järnvägen är ett område där det finns många intressenter som ska samsas. Därför är det viktigt att samarbetet och samordningen mellan parterna fungerar bra.

Kommunen påpekar att breddning av E18 har en del i att skapa förutsättningar för bostadsbebyggelsen, men att andra stora förutsättningar är tunnelbanans utbyggnad, investeringar i kommunal infrastruktur, skolor och samhällsservice och ett stort antal byggföretags investeringar. Kommunen vill också lyfta att för att E18 ska bidra till förutsättningarna måste Trafikverket se till hela trafiksystemet och möjliggöra för de kommunala huvudlänkarna att koppla på sig på regionvägnätet.

Kommunen vill också att Trafikverket beaktar mellankommunala kopplingar samt att målpunkterna ska kunna nås av olika trafikslag.

Vidare lyfter kommunen att stadsutveckling inte skapar barriäreffekter och fragmentering som ett vägprojekt gör.

Kommunen ser fram emot att ta del av Trafikverkets fullständiga analys av vilka planer och program som ligger inom projektets påverkansområde och hur de ligger till grund för Trafikverkets fortsatta arbete.

Det saknas information om befintliga energibrunnar inom utredningsområdet, men redovisas ganska detaljerat på andra ställen.

Kommunen vill att eventuella utredningar i fält ska samordnas med kommunens samverkansgrupp.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att samråda med Järfälla kommun angående målarbete och måluppfyllnad, vilka planer och program som påverkas samt utformningen av trafikplats Barkarby.

Samordning kommer att ske mellan berörda parter angående området mellan E18 och Mälarbanan.

Trafikverket noterar synpunkten angående att Trafikverket måste se till hela trafiksystemet och möjligheten för de kommunala huvudlänkarna att koppla på sig på regionvägnätet. Trafikverket tar med sig synpunkten avseende mellankommunala kopplingar och skapandet av fragmentering och barriäreffekter.

Trafikverket har hämtat informationen angående energibrunnar från Sveriges geologiska undersökning, SGU.

Trafikverket kommer informera kommunen angående fältarbete på samordningsmöten.

2.1.3. Samråd med Stockholms stad

Samrådsmötena med Stockholms stad har handlat om följande:

- Projektets omfattning, tidplan och planläggningsprocessen för vägplaner
- Stockholms stads process och tider för deras yttrande på samrådsunderlaget
- Hantering av ändring av detaljplaner och kommunens detaljplaneprocess. Hur detaljplanearbetet ska initieras och hantering av kostnader
- Planerade åtgärder vid trafikplats Hjulsta och påverkan på Igelbäckens kulturresevat samt upphävande av del av kulturresevatet.

För mer information hänvisas till minnesanteckningar.

2.1.3.1. Yttrande i tidigt skede 2019-06-26

I samband med Trafikverkets tidiga kontakt med Stockholms stad år 2019 lämnade staden synpunkter på det aktuella projektet. Stockholms stad anser att de föreslagna åtgärderna avseende trafikplats Hjulsta, för att minska kapacitetsproblemen, är nödvändiga men den fortsatta planeringen bör inriktas mot att minimera den negativa påverkan på områdets utvecklingsmöjligheter och värden som åtgärderna innebär.

Flera av de i åtgärdsvalsstudien föreslagna åtgärderna påverkar bland annat områdets framtida långsiktiga bostadspotential, boendemiljön i närliggande bostadsområden samt Järvakilens natur-, kultur- och rekreationsvärden negativt. Bedömningen görs också att berörda delar av Igelbäckens kulturresevat behöver upphävas för åtgärderna. För ett upphävande krävs synnerliga skäl enligt miljöbalken samt kompensationsåtgärder.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har mottagit Stockholms stads tidiga synpunkter och tar med sig dem i det kommande arbetet med vägplanen.

2.1.3.2. Yttrande 2021-05-27 angående Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.

Övergripande synpunkter

Stockholms stad anser att en förbättring av kapaciteten vid trafikplats Hjulsta är nödvändig och att de nu föreslagna åtgärderna är de som i nuvarande situation kan bedömas som de mest rimliga. I kommande skede efterfrågas dock information om riksintressets precisering (trafikplats Hjulsta) och dess koppling till aktuellt förslag till klöverbladsformad ramp från E4 Förbifart Stockholm norrgående riktning till E18 västgående riktning (öglå 1).

Även om det endast är öglå 1 som ingår i aktuellt projekt framhåller Trafikverket i andra sammanhang att en liknande ramp på den västra sidan av Förbifart Stockholm (öglå 2) kan komma att bli nödvändig med tiden. Enligt trafikkontorets analyser kommer en sådan ramp få en så låg nyttjandegrad att den inte är motiverad. Stockholms stad förordar därför att öglå 2 utgår ur riksintressepreciseringen. Om Trafikverket bedömer att öglå 2 behövs bör kumulativa effekter av båda öglorna beskrivas i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen.

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

Vidare anser staden att projektet behöver samordnas med byggandet av Förbifart Stockholm och en tydlig tidplan och avtal gällande vilket av projekten som bär ansvaret och kostnaden för byggnationen av Södra Akallälänken behöver presenteras.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att se över både hanteringen av riksintressepreciseringen och hanteringen av kumulativa effekter. Det är endast verksamheter som bedrivs, har fått ett tillstånd eller får påbörjas som ska ingå i redovisningen av kumulativa effekter i miljökonsekvensbeskrivningen.

Trafikverket kommer att utreda markintrång och barriäreffekter i kommande arbete med vägplanen.

Program E18 Jakobsberg – Hjulsta samordnar sig löpande med projekt E4 Förbifart Stockholm. Det är projekt E4 Förbifart Stockholm som representerar Trafikverket i frågor kopplade till byggnationen av södra delen av väg 275 Akallälänken.

Notering 2022-09-15

Markintrång och barriäreffekter redovisas i vägplanens granskningshandling.

Påverkan på stadsutvecklingen

Området vid trafikplats Hjulsta är utpekad i översiktsplanen som ett framtida omvandlingsområde för blandad bebyggelse med möjlighet till att stärka kopplingen till Barkarbystaden och Barkarby station. Det drivs ingen aktiv planering av området men staden menar att det finns förväntningsvärden för användningen av det. Staden anser att det är väsentligt att intrånget av Trafikverkets vägområde begränsas för att inte förhindra eller omöjliggöra en framtida stadsutveckling och så att marken kan användas effektivt av samtliga parter.

Utbyggnaden av trafikplats Hjulsta innebär ökad trafikkapacitet för Förbifart Stockholm, vilket kommer att påverka trafiken på det kommunala vägnätet. Stockholms stad menar att det är viktigt att utbyggnadsmöjligheter kring Förbifart Stockholms trafikplatser inte hindras eller omöjliggörs på grund av eventuella trafikökningar på det lokala vägnätet. Därför behöver kumulativa effekter av den ökade trafikens påverkan på trafikflöden på stadens vägnät redovisas i det kommande arbetet.

Förutom simulering av trafikplats Hjulsta behöver trafikanalysen innefatta trafikplatser i Vinsta och Akalla.

Staden påpekar också att goda möjligheter till mellankommunala kopplingar mellan målpunkter i Stockholms stad, såväl i kulturresevatet som i bebyggelseområdena, och i Barkarbystaden i Järfälla behöver säkerställas. Möjligheter till mellankommunala stråk och kopplingar bör redovisas i samrådsunderlaget.

Svenska kraftnät planerar för markförläggning av en 400 kV kraftledning som kommer att passera trafikplats Hjulsta. Bättre samordning mellan de statliga myndigheterna och bolagen i syfte att minimera anspråken på stadens mark önskas. Staden bedömer att de inte kan acceptera lösningar där inte samlokalisering av infrastruktur kan ske.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket ser över behovet av att behålla riksintressepreciseringen för området nordväst om trafikplats Hjulsta.

Analys av regional påverkan som efterfrågas i yttrandet är utförda i ett tidigare skede. Program E18 kommer att utgå ifrån dessa. I de trafikanalyser som tas fram inom program E18 ingår trafikplatserna Hjulsta, Barkarby och delvis Jakobsberg.

Samrådsunderlaget kommer inte att kompletteras med möjligheter till mellankommunala stråk och kopplingar. Trafikverket bedömer att inga befintliga kopplingar mellan Stockholm och Järfälla kommer att påverkas av projektet. Trafikverket tar med sig frågorna i det kommande arbetet med vägplanen.

Trafikverket har löpande samråd med Svenska kraftnät.

Notering 2022-06-03

Preciseringar av riksintressen syftar till att säkerställa i framtiden nödvändig utbyggnad av infrastruktur. Den aktuella riksintressepreciseringen vid trafikplats Hjulsta är från år 2016 och visar ett övergripande markanspråk utifrån de behov Trafikverket såg då. Efter framtagande av riksintressepreciseringen har fördjupade analyser genomförts och dessa visar att utbyggnad av ögla 2 inte är aktuell inom tidshorisonten för vägplanen och miljökonsekvensbeskrivningen, som är år 2040. Därmed ingår inte ögla 2 i miljökonsekvensbeskrivningens bedömningar. Det går dock inte utesluta att behov av ögla 2 kan uppstå efter år 2040. Även om trafikmängden i ögla 2 blir liten innebär den en avlastning av påfartsrampen från cirkulationsplatsen mot Förbifart Stockholm söderut, vilket i sin tur minskar köbildningen på avfartsrampen från E18 väst. Trafikverket ser över riksintressepreciseringarna med jämna mellanrum.

Notering 2022-09-15

Barriäreffekter redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande vägplanen.

Klimatpåverkan och klimatanpassning

Stockholms stad anser att möjligheten att klara beslutade miljö- och klimatmål på såväl regional som nationell nivå bör redovisas i det kommande arbetet.

Staden ser positivt på klimatkalkylen som görs inom ramen för projektet men hade önskat en jämförelse mellan tidigare alternativa utformningar och det aktuella förslaget för att få inblick i det mest fördelaktiga alternativet ur klimatsynpunkt.

Bällstaån som föreslås som mottagande recipient för vägdagvattnet från de planerade ramperna i trafikplats Hjulsta är känslig för översvämningar. Det ökade flödet av dagvattnet från trafikplats

Hjulsta behöver hanteras inom projektet så att tillskottet inte ska bidra till ökad risk för översvämningar i Bällstaån.

Trafikverkets kommentar:

Miljö- och klimatmål på såväl regional som nationell nivå kommer att utredas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Tidigare alternativa utformningar har behandlats i åtgärdsvalsstudien. Inom ramen för program E18 hanteras alternativa utformningar och materialval för denna anläggning.

I kommande arbete med vägplanen kommer en dagvattenutredning att tas fram.

Notering 2022-06-03

En dagvattenutredning har tagits fram och kommer att redovisas i vägplanens granskningshandling.

Igelbäckens kulturresevat

Stockholms stad framför att den kommande miljökonsekvensbeskrivningen behöver särskilt utreda och redovisa förutsättningarna för ett upphävande av del av kulturresevatet, inklusive konsekvenser, skyddsåtgärder och kompensationsåtgärder enligt 7 kapitel 7§ och 16 kapitel 9§ miljöbalken. Projektets totala påverkan på, och intrång i, kulturresevatet både under byggtid och efter projektets färdigställande behöver redovisas. För den kvarstående påverkan på kulturresevatet behöver förslag på tillräckliga kompensationsåtgärder tas fram. Exempel på kompensationsåtgärd 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. Vidare kommer samordning av upphävandet av kulturresevatet med andra anmälningar, dispenser och tillstånd att krävas.

Den klöverbladsformade rampen från E4 Förbifart Stockholm norrgående riktning till E18 västgående riktning (öglan 1) ligger enligt nuvarande förslag delvis utanför riksintresseområdet för förstärkning av trafikplats Hjulsta. Staden gör bedömningen att sådan utformning innebär att det kilformade området mellan E18, Akallalänken och Förbifart Stockholm i praktiken tas i anspråk i sin helhet och att de intressen som kulturresevatet är avsett att bevara i detta område släcks ut.

I samrådsunderlaget beskrivs en yta öster om Akallalänken som ett område med potentiella rekreationsvärden. Staden menar att hela området öster om Akallalänken redan idag har höga rekreationsvärden och att det kilformade området mellan E18, Akallalänken och Förbifart Stockholm är ett område med potentiella rekreationsvärden, eftersom Akallalänken planeras för ett relativt lågt trafikflöde.

Stockholms stad anser att 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, exempelvis genom en gångtunnel. Trots en eventuell möjlighet att besöka enskilda kulturlämningar inom öglan bedömer staden 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. Staden menar på att om Akallalänken får en trafikmängd som är lika stor eller större än idag motverkas den minskade barriäreffekten av att Förbifarten förläggs i tunnel under Järvakilen.

Trafikverkets kommentar:

Projektet arbetar utifrån skadelindringshierarkin. Miljökonsekvensbeskrivningen för vägplanen kommer att beskriva planerade anpassningar och åtgärder samt vilken förlust av värden som kvarstår efter genomförda åtgärder. Den skada som kvarstår ska kompenseras. Utredning och framttagande av kompensationsåtgärder kommer hanteras i samverkan med Stockholms stad. Planerade kompensationsåtgärder redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Kartskiktet med potentiella rekreationsområden kommer att revideras så att det endast redovisar områden med potentiella värden som saknar formella skydd. Då ögla 1 ingår som del av Igelbäckens kulturresevat med utpekade värden för rekreation kommer det därför inte att anges som ett område som endast har potentiella värden.

Tillgänglighet till området inom klöverbladsrampen (ögla 1) kommer att studeras i kommande arbete med vägplanen.

Enligt framtagna trafikprognoser sker ingen förändring av trafikmängderna på väg 275 Akallalänken till följd av aktuellt förslag i jämförelse med nollalternativet år 2040.

Notering 2022-09-15

Tillgängligheten till området inom klöverbladsrampen har studerats. Området inom rampen kommer att vara tillgängligt men anses ej lämpligt för vistelse.

Kulturmiljö

Staden påpekar att området i anslutning till trafikplats Hjulsta är i flera avseenden av mycket stort kulturhistoriskt värde. I den tidigare gjorda åtgärdsvalsstudiens hänsynskarta ingår kulturresevatet och fornlämningarna i klass 2 "Stor hänsyn". Staden anser att det saknas en tydlig motivering till denna klassificering och menar att de kulturhistoriska värdena i kulturresevatet och fornlämningarna bör motivera klass 1 "Undvik". Staden ser allvarligt på att nuvarande förslag riskerar att leda till att delar av kulturresevatet behöver upphävas.

Staden efterfrågar kompletterande utredningar och analyser om kulturhistoriska värden.

Trafikverkets kommentar:

Klassificeringen i åtgärdsvalsstudien är en tidig bedömning. Trafikverket kommer att arbeta vidare med beskrivning av förutsättningar och bedömningar av konsekvenser för kulturmiljön i kommande arbete med vägplanen.

Kulturarvsanalys och arkeologiska utredningar kommer att tas fram i det fortsatta arbetet.

Notering 2022-06-03

En kulturarvsanalys har tagits fram och en arkeologisk utredning har genomförts och de kommer att redovisas i vägplanens granskningshandling. Arbete med kompensationsåtgärder för det intrång som blir aktuellt inom Igelbäckens kulturresevat pågår och sker i dialog med Stockholms stad.

Övriga natur-, rekreations- och kulturhistoriska värden

Stockholms stad påpekar att föreslagna åtgärder 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 krävs därför i miljökonsekvensbeskrivningen. I den fortsatta processen kan det bli aktuellt med kompensationsåtgärder enligt 16 kapitel 9§ miljöbalken för det kvarstående intrånget i dessa allmänna intressen.

Trafikverkets kommentar:

Kompensationsåtgärder kommer att utredas i kommande arbete med vägplanen.

Kompensationsåtgärder enligt 16 kapitel 9§ miljöbalken blir endast aktuella vid särskilda prövningar enligt miljöbalken, och inte vid fastställandet av vägplanen.

Notering 2022-06-03

Skydds- och försiktighetsåtgärder redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen samt också de anpassningar som gjorts för att minimera ingreppen.

Dagvattenhantering – MKN Vatten

I kommande samrådshandling behöver det förtydligas vilka ytor som avsätts för dagvattenhantering och vilken reningsteknik som kommer att användas. Även förslag till hur drift och skötsel av anläggningen ska utföras bör redovisas. Dagvattenlösningen ska utformas så att den inte leder till att vare sig 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 ska lokaliseras med hänsyn till de höga kultur- och naturvärden som finns inom området.

Trafikverkets kommentar:

I kommande arbete med vägplanen kommer en dagvattenutredning att tas fram och åtgärder och ytor för dagvattendammar kommer att redovisas på plankartor.

Notering 2022-06-03

En dagvattenutredning har tagits fram och kommer att redovisas i vägplanens granskningshandling.

Buller och luftkvalitet

Staden bedömer att de föreslagna åtgärderna kan innebära ökade störningar i form av buller från vägtrafik med risk för ökade ekvivalenta ljudnivåer vid närliggande bostäder, rekreationsområde, kulturresevat och Järva begravningsplats. Dessa är redan idag utsatta för bullerstörningar från trafikplats Hjulsta. Trafikbulleraspekten för driftskedet samt under byggtiden behöver utredas vidare för att klara trafikbullerförordningens riktvärden men även säkerställa en god ljudmiljö för närboende och besökare som vistas i friområdet.

Vidare behöver luftkvaliteten beaktas och säkerställa att inte miljökvalitetsnormen överskrids. Målet om ett Stockholm med frisk luft och god ljudmiljö bidrar till flera av globala målen och det nationella miljökvalitetsmålet Frisk luft.

Trafikverkets kommentar:

I kommande arbete med vägplanen kommer en bullerutredning att tas fram.

Under byggtiden ska riktvärdena i Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser (NFS 2004:15) följas. Framtagande av en byggbullerutredning är inte aktuellt i vägplaneskedet, men bullerberäkningar kan bli aktuella inför bullrande arbetsmoment i byggskedet. Inför byggskedet kommer Trafikverket att upprätta ett kontrollprogram som bland annat omfattar luftburet buller. Trafikverket informerar alltid närboende om pågående och kommande byggaktiviteter, och när det finns risk för överskridanden i området.

Även en luftutredning kommer att tas fram i kommande arbete med vägplanen för att säkerställa att miljökvalitetsnormer för luft inte överskrids.

Påverkan på miljömål utvärderas i miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande vägplanen.

Notering 2022-06-03

Trafikbuller- och luftkvalitetsutredningar har tagits fram och kommer att redovisas i vägplanens granskningshandling.

Miljökonsekvensbeskrivning och betydande miljöpåverkan

Staden delar Trafikverkets bedömning om att åtgärderna kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, med tyngdpunkt på intrång i och fragmentering av 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.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkten.

Detaljplan

Stockholms stad påtalar att den planerade utbyggnaden strider mot två gällande detaljplaner och en planändring krävs. Kostnaden för planbesked och planarbete bekostas av den som ansöker om planändring.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att föra en fortsatt dialog med Stockholms stad om hantering av kostnader kopplade till detaljplaneändringar.

Tillsynsmyndighetens roll

Staden informerar att i rollen som tillsynsmyndighet för kulturresevatet och bestämmelser i miljöbalken om bland annat buller, trafikdagvatten och luftkvalitet kan miljö- och hälsoskyddsnämnden komma att lämna ytterligare och självständiga synpunkter och villkor i den fortsatta processen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkten.

2.1.4. Samråd med berörd trafikförvaltning

Under perioden 2020-11-01 till 2021-04-30 har ett samrådsmöte med berörd trafikförvaltning, Region Stockholms trafikförvaltning, genomförts. Samrådsmötet har handlat om följande:

- Projektets omfattning, tidplan och planeringsprocessen för vägplaner.
- Frågor kring stomnätet för bussar och kollektivtrafikfältet på E18. Trafikförvaltningen anser att det inte är bra att kollektivtrafikfältet tas bort.
- Samordning mellan Trafikverket och trafikförvaltningen avseende intrång i skyddszonen för tunnelbanan, mätpunkter inom en berörd fastighet och gällande genomförandeavtal.

För mer information hänvisas till minnesanteckningar.

2.1.4.1. Yttrande 2021-04-01

Region Stockholms trafikförvaltning anser att kollektivtrafikens framtida förutsättningar och konkurrenskraft bör beaktas i kommande arbete då kollektivtrafiken är en viktig del för ett hållbart och effektivt transportsystem som bidrar till att nå uppsatta miljö- och klimatmål. Att stärka den

lokala och regionala kollektivtrafiken är även en viktig del i arbetet med att avlasta det nationella vägnätet.

Vidare ser de positivt på att en trafikutredning ska genomföras som kommer belysa vilka konsekvenser det medför om nuvarande busskörfält tas i anspråk samtidigt som det tillkommer nya körfält för all trafik. Det bör i relation till detta analyseras vilka konsekvenser som busskörfält på sträckan och framkomlighetsåtgärder för buss vid trafikplatserna skulle ha för trafiksystemet.

Utöver tunnelbanans förlängning, ny bussterminal och bytespunkt planeras det för flera stombussar inom influensområdet. Stombussarna är viktiga för kollektivtrafiksystemet och det bör beaktas hur förutsättningarna för dessa påverkas.

Hur eventuell ersättningstrafik vid Mälärbansans utbyggnad, då många resenärer kan komma att resa på andra sätt än med pendeltåget, kan påverka projektet behöver också beaktas. Det bör därmed utredas hur en god tillgänglighet för kollektivtrafiken kan förstärkas på kort, medel och lång sikt.

Region Stockholms trafikförvaltning menar på att Trafikverket med stor sannolikhet kommer att behöva göra intrång i tunnelbanans skyddszon. Ett intrång kräver tekniskt utredningsarbete, som ska godkännas av trafikförvaltningen, samt fastighetsrättsliga åtgärder. Trafikverket behöver även beakta infiltrationsbrunn, extensiometer samt eventuella grundvattenrör tillhörande tunnelbanan inom fastigheten Järfälla Barkarby 2:69.

Trafikverket och förvaltning för utbyggd tunnelbana har ett gällande genomförandeavtal för tunnelbanans passage under befintliga E18 som ska beaktas. Region Stockholms trafikförvaltning och förvaltning för utbyggd tunnelbana välkomnar en fortsatt dialog under samrådsskedet avseende de frågor som berör respektive förvaltnings ansvarsområde

Trafikverkets kommentar:

I det kommande arbetet med vägplanen kommer projektets påverkan på den lokala trafiken och kollektivtrafiken att beaktas. Trafikverkets bedömning är att projektet inte kommer göra intrång i tunnelbanans skyddszon. I det kommande arbetet med vägplanen när utformningen studeras kan denna bedömning komma att ändras. Samråd avseende skyddszon och övriga beröringspunkter kommer att ske med berörda förvaltningar inom Region Stockholm.

Trafikverket noterar synpunkten angående fastigheten Järfälla Barkarby 2:69 och genomförandeavtalet och tar med sig det i det kommande arbetet med vägplanen.

Notering 2022-06-03

Stombussarnas linjedragning kommer inte att påverka den aktuella sträckan för E18. Veddestabron är en viktig passage för stombussen när bron tas i drift. Kommunen är med i processen för stombussarna och det är endast knutpunkten vid trafikplats Jakobsberg som kan bli berörd av Program E18 trafikplats Jakobsberg – trafikplats Hjulsta.

Projektet kommer att påverka kollektivtrafiken under byggtiden med trafikomläggningar på både lokalnätet och E18. Omledning av trafik under byggtiden kommer att utredas närmare och beskrivas i förfrågningsunderlaget inför entreprenaden. Under byggtiden ska tillgänglighet för kollektivtrafiken säkerställas. Samråd pågår under hela planläggningsprocessen med berörda kommuner om tillfälliga markanspråk.

I skede Förfrågningsunderlag kommer fortsatta samråd om produktionsplanering ske med Region Stockholm.

Projektet kommer inte att göra intrång i tunnelbanans skyddszon. Samråd avseende skyddszon och övriga beröringspunkter har skett med berörda förvaltningar inom Region Stockholm.

2.1.5. Samråd med Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

2.1.6. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Frågor och synpunkter som har inkommit under perioden 2021-03-10 – 2021-04-01 är sammanställda ämnesvis nedan. Under frågorna och synpunkterna finns Trafikverkets kommentarer om hur dessa ska beaktas.

Klimat/Hållbarhet

Några anmärker på att projektet kommer att bidra till ökad biltrafik och i sig generera utsläpp av växthusgaser. Det motverkar nationella klimat- och miljökvalitetsmål. De anser därför att projektet bör stoppas.

Några menar att nationella och internationella klimatmål behöver nås och därför är det inte möjligt att bygga ut vägnätet. Några anser att det är bättre att satsa på trängselavgifter, påfartsreglering, underhåll och gång- och cykelvägar istället.

Några anmärker på att klimatkrisen måste bekämpas genom att bevara träd, satsa på kollektivtrafiken och bygga snabbcykelvägar. Någon menar att bilägandet kommer förändras och att det kommer bli mer hemarbete. Någon anser att handlingarna måste kompletteras med en utredning som kvantifierar utsläppen av växthusgaser över sin livstid och en beräkningsmodell för samhällsnytta.

Trafikverkets kommentar:

Samrådsunderlaget berör utbyggnaden av E18 trafikplats Jakobsberg – trafikplats Hjulsta. Den övergripande planeringen av transportsystemet och begränsning av klimatpåverkan hanteras inte i det här projektet utan sker i samband med att nationell plan tas fram. Utifrån den ges direktiv vilka projekt som ska genomföras. Angående klimat- och miljömål pågår det ett aktivt arbete i projektet för att reducera klimatpåverkan från anläggandet samt drift och underhåll. Det är i nuläget för tidigt att bedöma projektets slutliga klimatpåverkan då det ännu inte finns underlag för hur anläggningen kommer att utformas.

Klimatkalkyl vars syfte är att beräkna anläggningens klimatpåverkan under dess livstid kommer uppdateras under hela vägplaneskedet.

En samlad effektbedömning, SEB, kommer att tas fram i projektet. I den beskrivs vilka effekter och kostnader en föreslagen åtgärd eller ett åtgärds paket skulle få om den genomförs.

Notering 2022-06-03

En samlad effektbedömning, SEB, har tagits fram och kommer att redovisas i vägplanens granskningshandling.

Befintlig vegetation längs sträckan kommer att bevaras så långt möjligt. Plantering kommer att ske i samband med återställnings- och gestaltungsarbeten vilket på sikt också innebär ett visst bullerskydd.

Miljö

Någon undrar om det kommer tas fram en miljökonsekvensbeskrivning. Någon annan anser att bilvägarna ger upphov till förorenat dagvatten som rinner ut i känsliga vattenområden.

Några framför synpunkten att utbyggnaden kommer skapa en större barriär mellan expansiva Barkarbystaden och andra delar av kommunen och att barriäreffekter är negativt för både boende,

kulturvärden och framkomligheten för gående och cyklister. Några är oroliga för hur luften påverkas av utbyggnaden.

Trafikverkets kommentar:

Det samrådsunderlag som nu har samråtts kring ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan samt miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning. Om länsstyrelsen beslutar att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram i nästa skede av vägplanen. I miljökonsekvensbeskrivningen kommer risker att belysas.

Barriäreffekter kommer utredas i det kommande arbetet med vägplanen.

En luftkvalitetsutredning kommer att utföras för reglerade ämnen NO₂ och partiklar (PM₁₀). Resultatet från beräkningarna kommer att relateras till gällande miljökvalitetsnormer och miljökvalitetsmål. Beroende på vad beräkningarna visar kan det komma att bli aktuellt med åtgärder.

Notering 2022-06-03

En luftkvalitetsutredning har tagits fram och kommer att redovisas i vägplanens granskningshandling. Barriäreffekter beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen.

Buller

Flertalet synpunkter berör buller. Någon undrar hur utbyggnaden kommer att påverka bullernivåerna. Någon annan är orolig för bullrets påverkan på Igelbäckens kulturresevat där det är ett mycket fåtal platser där bullret är ringa.

Boende i anslutning till vägen upplever att dagens bullerplank vid Welcome Hotel inte fyller sin funktion då bostadshuset ligger högre än E18. I yttrandet framförs önskemål om att den bullervall som finns längs E18 förlängs samt att på denna uppförs ett bullerplank. Vidare anses det att vegetation hindrar en hel del buller på sommaren.

I ett yttrande framförs att särskild hänsyn behöver tas till bullereffekter tillsammans med andra projekt, till exempel Förbifart Stockholm. Någon som bor i Barkarby upplever ett kraftigt ökat trafikbuller till följd av ändrad utformning av mark samt skövling av skog.

I det fortsatta arbetet måste det säkerställas att åtgärder vidtas vid breddningen av E18, och de andra förändringarna som ingår i samrådet, som innebär en total bullerneutralitet för boende i närområdet.

Någon kräver en total överdäckning av E18 för att undvika att bullernivåerna gör området obeboeligt. Det framförs även stark kritik mot att endast Barkarbystaden nämns som påverkad av ökat buller i samrådsunderlaget.

Någon önskar att vägtrafikens buller på Barkarby station dämpas för att ge en bra vistelsemiljö för alla resande med tåg.

Trafikverkets kommentar:

I det kommande arbetet med vägplanen kommer en bullerutredning att utföras. Bullerutredningen ska innefatta de byggnader som utan föreslagna nya vägnära skyddsåtgärder beräknas få ljudnivåer över riktvärden. Byggnader som beräknas få ljudnivåer över riktvärden identifieras och utgör bullerberörda i planen. När de beräknade ljudnivåerna överstiger riktvärden ska bullerskyddsåtgärder utredas och föreslås. Åtgärder som kan bli aktuella är i första hand vägnära åtgärder som till exempel skärm eller vall, men även fastighetsnära åtgärder, till exempel skärm vid uteplats eller fasadåtgärder, kan bli aktuella. Utöver att identifiera behov av nya

bullerskyddsåtgärder är utgångspunkten att funktionen hos befintliga bullerskyddsåtgärder ska säkerställas. Vid utredning av och framtagande av åtgärder ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Notering 2022-06-03

En trafikbullerutredning har tagits fram och kommer att redovisas i granskningshandlingen. Såväl vägnära som fastighetsnära bullerskyddsåtgärder kommer att föreslås och redovisas (i PM Buller och i miljökonsekvensbeskrivning) för att fastställas som skyddsåtgärder i vägplanen.

Befintlig vegetation längs sträckan kommer att bevaras så långt möjligt. Plantering kommer att ske i samband med återställnings- och gestaltungsarbeten vilket på sikt också innebär ett visst bullerskydd.

Natur

I ett yttrande framförs ”Sluta ta av reservatet på Järvafältet”. I ett annat yttrande framförs kritik mot att Järvafältet påverkas av olika projekt, inklusive E18, trots allt prat om skyddat område, biologisk mångfald, giftfri natur med mera.

Någon framför att den skog Trafikverket vill bygga i är gammal och just sådan som behövs då den har kapacitet att rena vår luft och personen ber därför Trafikverket att stoppa sina planer eller lägga vägen under mark.

Någon anser att Artportalen bara är en fingervisning och inte ett komplett material och att det därav är det ett stort gap i observationsdata från närområdet och viktiga arter kan vara hotade av projektet.

Någon anser att Igelbäckens kulturresevat är viktig för människor, djur och för dess miljö och är orolig över inskränkningarna som projektet gör i kulturresevatet.

Trafikverkets kommentar:

Uppdraget för Program E18 trafikplats Jakobsberg – trafikplats Hjulsta är att bredda E18 med ett körfält i vardera riktningen och bygga en klöverbladsramp, från E4 Förbifart Stockholm norrgående till E18 västergående. Åtgärderna pekades ut i en åtgärdsvalsstudie som Trafikverket tog fram år 2016 tillsammans med berörda kommuner, myndigheter och Region Stockholms trafikförvaltning.

Åtgärdsvalsstudier bildar underlag för regeringens upprättande av nationell transportplan. Program E18 trafikplats Jakobsberg – trafikplats Hjulsta ingår i Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 (Regeringen, 2018) där väg E4 och E18 samt klöverbladsrampen i trafikplats Hjulsta är av riksintresse för kommunikationer.

En naturvärdesinventering kommer att göras i det kommande arbetet med vägplanen.

Konsekvenser kommer att redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande vägplanen.

Trafikverket är medvetna om att intrång sker i Järvafältet. Trafikverket kommer att studera intrångets påverkan och göra anpassningar där så är lämpligt. De kumulativa effekterna som utbyggnadsförslaget bidrar till kommer redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Notering 2022-06-03

En naturvärdesinventering har genomförts och anpassningar har gjorts för att minimera ingrepp i naturvärdesobjekt.

Planlägningsprocessen

Någon anser att vägplaneprocessen inte är förankrad i en relevant åtgärdsvalsstudie. Av samrådsunderlaget och föregående åtgärdsvalsstudie framstår det närmast som att tidigare beslut

om att bygga Förbifart Stockholm dikterar villkoren för den framtida utvecklingen av transportsystemet i Stockholm. Vidare framförs i yttrandet att andra lösningar och trafikslag inte beaktats, och att de tidiga utredningsstegen inte skett i enlighet med lagstiftningen. En fortsatt process är därför inte fruktbar, och bör kunna få problem att klara rättslig prövning.

Några andra framför kritik mot att fyrstegsprincipen inte följdes i åtgärdsvalsstudien utan att de flesta åtgärderna som togs fram var steg 4-åtgärder.

Trafikverkets kommentar:

Åtgärderna i program E18 trafikplats Jakobsberg – trafikplats Hjulsta utgår ifrån den genomförda åtgärdsvalsstudien avseende vägnätet i Hjulsta-Barkarby som togs fram år 2016 i samarbete med Stockholms stad och Järfälla kommun och berörd trafikförvaltning. Åtgärdsvalsstudien låg sedan till grund för Regeringens beslut om den Nationella planen där program E18 trafikplats Jakobsberg – trafikplats Hjulsta pekas ut.

Förbifart Stockholm, som har genomförts enligt en tidigare planläggningsprocess, utgjorde en planeringsförutsättning för åtgärdsvalsstudien.

Åtgärdsvalsstudien togs fram enligt vedertaget arbetssätt vilket innebär att fyrstegsprincipen har använts. Åtgärdsvalsstudien innehåller flera steg 2-åtgärder, varav en planeras genomföras i närtid och ytterligare åtgärder planeras att genomföras på längre sikt. Dessa åtgärder ingår dock inte i denna vägplan.

Övrigt

Någon anser att planerna bör stoppas eller vägen läggas under mark och att det är oförskämt att vägen ska breddas och att det ska anläggas mer väg i ett område som redan är utsatt på så många sätt till exempel begravningsbygget och Tenstaterassen. I yttrandet påpekas också att vägar läggs under jord i bättre bemedlade områden. Buller och avgaser får de som bor här stå ut med så att det "fina" folket kan ha det bra.

Någon påpekar att social hållbarhet och social konsekvensanalys är något som Trafikverket är skyldiga att utreda vid nya vägbyggen idag.

Någon framför åsikten att Trafikverket kallar till samråd men lyssnar ändå inte.

Några anser att de planerade åtgärderna och deras kostnader borde ha ingått i projekt Förbifart Stockholm.

Någon anser att de i projektet föreslagna åtgärderna är positiva ur trafikeringssynpunkt. I yttrandet framförs detaljerade utformningsförslag, så som önskemål om ett provisoriskt tredje körfält mellan trafikplats Hjulsta och trafikplats Barkarby tills programmet är färdigställt.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tog år 2016 fram tillsammans med berörda kommuner och Region Stockholms trafikförvaltning en åtgärdsvalsstudie avseende vägnätet i Hjulsta-Barkarby. I den togs åtgärder fram som utvärderades och prioriterades. Att förlägga E18 i tunnel bedömdes inte som ett rimligt alternativ.

Denna åtgärdsvalsstudie syftar till att ta fram ett paket av åtgärder som utgör en möjlig lösning på identifierade problem relaterade till vägnätet och framtida exploatering i området.

Det finns inga krav på att en separat social konsekvensbeskrivning ska genomföras i samband med nybyggnation eller ombyggnation av väg. Däremot är sociala aspekter och fördelning av konsekvenser mellan befolkningsgrupper något som ska beaktas i denna typ av projekt. En separat social konsekvensbeskrivning kommer inte att tas fram inom projektet.

I kommande miljökonsekvensbeskrivning kommer konsekvenser för befolkning och boendemiljö att belysas, dels utifrån hur åtgärderna kan påverka olika grupper i befolkningen ur ett trafikantperspektiv, dels utifrån hur åtgärderna kan påverka folkhälsan (trafikbuller, luftföroreningar och barriäreffekter) hos olika grupper i befolkningen.

Samråd pågår under hela processen. Inkomna synpunkter redovisas och bemöts i samrådsredogörelsen. Inkomna synpunkter kommer att beaktas i det kommande arbetet med vägplanen.

Utformningen av trafikplats Hjulsta enligt E4 Förbifart Stockholms arbetsplan har visat sig vara otillräcklig avseende kapacitet i förhållande till de prognoserade trafikmängderna. Därför tog Trafikverket fram en åtgärdsvalsstudie avseende vägnätet i Hjulsta-Barkarby år 2016. Arbetet med den aktuella vägplanen påbörjades år 2020.

Vägens utformning kommer att studeras i det kommande arbetet med vägplanen. Provisoriska åtgärder ingår inte i vägplanen.

Notering 2022-06-03

Konsekvenser för befolkning och boendemiljö redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. Vägens utformning redovisas i vägplanens granskningshandling.

2.1.7. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Följande myndigheter och organisationer avstår från att yttra sig i ärendet i det här skedet:

- E.ON Energidistribution A
- Havs- och vattenmyndigheten
- Jordbruksverket
- Naturvårdsverket
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB
- Skogsstyrelsen
- Statens geologiska institut, SGI

2.1.7.1. Brandkåren Attunda 2021-04-01

Brandkåren Attunda vill tillägga samrådsunderlaget att den planerade breddningen av vägen även innebär att skyddsavståndet mellan en inträffad olycka med transport av farligt gods och omgivningen, exempelvis omgivande bebyggelse, minskar. Detta har en betydande påverkan på vilka konsekvenser som omgivningen kan drabbas av vid en olycka.

I samrådsunderlaget anges att vägen ska utformas så att risker för trafikanter och omgivningen avseende transporter av farligt gods minimeras samt att dessa ska utredas varpå skyddsåtgärder kan bli aktuella. Brandkåren Attunda ser positivt till detta och anser att den riskpåverkan som minskade skyddsavstånd till följd av vägbreddningen innebär ska ingå i utredningsarbetet.

Brandkåren Attunda önskar separat dialog avseende påverkan på möjligheten till att genomföra räddningsinsatser i byggskedet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkterna och tar med sig dem i det kommande arbetet med vägplanen. Trafikverket kommer hålla samordningsmöten med Brandkåren Attunda.

2.1.7.2. CAR Sverige 2021-04-01

CAR Sverige kommenterar i sitt yttrande kring ökning av biltrafiken, om trafikproblem i Stockholm och Förbifart Stockholm, om kostnaden för motorväg samt klimatpåverkan. Car Sverige har även synpunkter på hur projektet är beskrivet på Trafikverkets hemsida. De menar att beskrivningen är för positiv.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkterna.

2.1.7.3. Ellevio 2021-03-29

I yttrandet informerar Ellevio om att de har ett antal elanläggningar inom och i närheten av utredningsområdet. Flytt av dessa är inte aktuellt.

Särskilt och tidigt detaljsamråd med Ellevio Regionnät krävs för att förse projektet med information om förbindelsens karaktär och restriktioner.

Ellevio ser även att ömsesidigt informationsutbyte behövs i god tid för hänsyn till befintliga ledningar i lokalnätet i samband med planering och projektering av åtgärder.

Tillkommande behov av permanenta anläggningar för exempelvis trafikens ändamål behöver anmälas i god tid till Ellevio så att kabelvägar och kanalisationslösningar kan bestämmas i tidigt skede.

Byggekraft för planerade åtgärder måste anmälas i god tid och utrymmen samt skydd och kanalisation för de tillfälliga elanläggningarna behöver säkerställas.

Ellevio önskar bli kallade till ledningssamordningen för trafikområde vid trafikplats Hjulsta. Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av beställare.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att samråda med Ellevio i det fortsatta arbetet inom program E18 trafikplats Jakobsberg – trafikplats Hjulsta.

2.1.7.4. E.ON Värme Sverige AB 2021-04-06

E.ON Värme Sverige AB har fjärrvärmeledningar som korsar E18 som måste beaktas och skyddas vid ombyggnadsarbete.

Breddningen kanske inte sker ända fram till befintliga fastigheter, men risk finns att pålar/spontar/sätter stödben sätts i ledningar.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkten och kommer att samråda med E.ON Värme Sverige AB.

2.1.7.5. Klimataktion 2021-04-01

Föreningen Klimataktion anser att Förbifart Stockholm går emot Sveriges nationella miljömål, klimatmålen och Parisavtalet. Föreningen anser att de anpassningar som sker på bland annat E4 med en kapacitetsökning med ett körfält i vardera riktningen, inte har beskrivits som en del av Förbifart Stockholm vilket skapar otydlighet kring Förbifart Stockholms faktiska miljöpåverkan. Föreningen lyfter även att de medel som investeras i breddningen av E18 snarare bör gå till utvecklad kollektivtrafik samt cykelvägar i regionen. Klimataktion Stockholm förordar att inga så kallade kapacitetsförstärkningar i form av breddningar av anslutande trafikavsnitt till Förbifart Stockholm eller av själva leden ska göras. Det enkla skälet är att biltrafiken då skulle öka i stället för att minska. Utsläpp av växthusgaser, buller och luftföroreningar kommer som en konsekvens att öka i stället för att minska.

Trafikverket konstaterar själva i samrådsunderlaget att projektet har en betydande negativ påverkan på naturmiljön, kulturmiljön och boendemiljön. Varför ska de boende i Hjulsta och Akalla behöva stå ut med ännu sämre kringmiljö, för att inte tala om de boende i kommande projektet Stockholmsporten? Att bygga bullervallar och andra föreslagna anpassningsåtgärder är kosmetika och ingen lösning.

Trafikverkets kommentar:

Angående klimat- och miljömål pågår det ett aktivt arbete i projektet för att reducera klimatpåverkan från anläggandet samt drift och underhåll. Det är i nuläget för tidigt att bedöma projektets slutliga klimatpåverkan då det ännu inte finns underlag för hur anläggningen kommer att utformas.

Program E18 trafikplats Jakobsberg – trafikplats Hjulsta ingår i Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 (Regeringen, 2018).

Trafikverket har gjort bedömningen att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan och har därmed påbörjat miljöbedömningsprocessen enligt miljöbalken. I miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande vägplanen kommer projektets påverkan på människor och miljö och dess konsekvenser att redovisas.

Notering 2022-06-03

Klimatkalkyl vars syfte är att beräkna anläggningens klimatpåverkan under dess livstid har tagits fram och kommer att uppdateras under hela vägplaneskedet.

2.1.7.6. Naturskyddsföreningen i Stockholms län 2021-04-01

Föreningen anser att vägplanen genomsyras av en häpnadsväckande brist på klimat- och miljöanalys och att trafikplaneringen för Stockholmsregionen behöver tänkas om och att planering av nya motorvägar och breddningar av befintliga motorvägar bör avbrytas.

Vidare menar föreningen att samrådshandlingen saknar kopplingar till klimat- och miljömål förutom målet om vattenskyddsåtgärder. De lyfter även att ordet klimat inte nämns i samrådshandlingen.

Föreningen anser att projektmålen strider mot de transportpolitiska målen samt att vägplanen strider mot flera miljö kvalitets- och klimatmål samt klimatlagen. De anser vidare att vägplanen inte beskriver den viktigaste klimatpåverkan från projektet, den trafikökning som projektet syftar till och att vägplanen medför negativa konsekvenser för landskapsvärden, kulturmiljö, naturvärden, rekreation samt landskaps- och stadsbild. De anser också att vägplanen ger ökade bullernivåer och ökade luftföroreningar i områden som redan idag är hårt drabbade.

Trafikverkets kommentar:

Samrådsunderlaget berör utbyggnaden av E18. Den övergripande planeringen av transportsystemet och begränsning av klimatpåverkan hanteras inte i det här projektet utan sker i samband med att nationell plan tas fram. Utifrån den ges direktiv vilka projekt som ska genomföras.

Angående klimat- och miljömål pågår det ett aktivt arbete i projektet för att reducera klimatpåverkan från anläggandet samt drift och underhåll. I projektet kommer även påverkan på miljövärden och dess effekter att utredas. Det är i nuläget för tidigt att bedöma projektets slutliga klimat- och miljöpåverkan då det ännu inte finns underlag för hur anläggningen kommer att utformas.

Arbetet med projektets projektmål har haft sin utgångspunkt i ändamålet, de mål som finns formulerade i åtgärdsvalsstudien, effektmål enligt uppdragsbeskrivningen, transportpolitiska mål,

relevanta miljömål samt den analys av förutsättningar och behov som gjorts i samrådsunderlagsskedet.

Trafikverket har gjort bedömningen att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan och har därmed påbörjat miljöbedömningsprocessen enligt miljöbalken. I

miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande vägplanen kommer projektets påverkan på människor och miljö och dess konsekvenser att redovisas.

2.1.7.7. Norrvatten 2021-03-25

För att säkerställa att det inte blir några skador eller brott på Norrvattens huvudledningsnät hänvisar Norrvatten till Ledningskollen.

Norrvattens rättigheter gällande ledningar anges i den upplåtelse av ledningsrätt som Lantmäteriet har beslutat om. Samtliga arbeten inom ledningsrättsområdet ska godkännas av Norrvatten innan arbete påbörjas.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket är medveten om Ledningskollen. Samordning kommer att ske med Norrvatten.

2.1.7.8. SMHI 2021-03-31

SMHI påpekar att på längre sikt kommer utsläppen från trafiken att minska eftersom det sker förbättring av motorer och övergång till alternativa bränslen. SMHI anser att en emissionsinventering bör göras där det bör framgå hur stora de totala utsläppen av växthusgaser och av luftföroreningar kommer att vara i området efter ombyggnaden i förhållande till nuläget. De anser vidare att det måste säkerställas att gällande miljö kvalitetsnormer klaras för boende i området.

SMHI förordar att det underlättas för kollektivresenärer och cyklister för att minska utsläppen. Busshållplatser bör anläggas på platser dit det är enkelt att ta sig och cykelbanor bör byggas så att cykel är ett attraktivt alternativ istället för bil.

Passager över vattendragen bör utformas omsorgsfullt så att de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas.

Trafikverkets kommentar:

En luftkvalitetsutredning kommer att utföras för reglerade ämnen NO₂ och partiklar (PM₁₀). Resultatet från beräkningarna kommer att relateras till gällande miljö kvalitetsnormer och miljö kvalitetsmål. Beroende på vad beräkningarna visar kan det komma att bli aktuellt med åtgärder.

Ett av projektmålen för projektet är att bibehålla passager över befintliga barriärer för att främja tillgängligheten. I det kommande arbetet med vägplanen ska möjligheterna till att anpassa befintliga passager för gång- och cykeltrafik för att förbättra tillgängligheten ses över.

Funktionen hos befintliga passager för Bällstaån ska säkerställas och om möjligt förstärkas. Åtgärder för att minimera påverkan på vattendraget kommer att utredas.

Notering 2022-06-03

En luftkvalitetsutredning har tagits fram och kommer att redovisas i vägplanens granskningshandling.

Planförslaget innebär att befintliga rörbroar för Bällstaån ersätts med nya som utformas med torrpassage för små och medelstora däggdjur.

Planförslaget innebär också att dammar och översilningsytor för hantering av vägdagvatten anläggs. I och med den förbättrade dagvattenhanteringen som planförslaget innebär bedöms utsläppen av metaller, förorenande ämnen och näringsämnen till Bällstaån sammantaget att minska. Samtliga föreslagna åtgärder avseende Bällstaån kommer att redovisas i vägplanens granskningshandling.

2.1.7.9. Svenska kraftnät 2021-04-08

Den planerade 400 kV-förbindelsen Överby-Beckomberga som ingår i Storstockholm Väst har sträckningsförslag i området vid trafikplats Hjulsta. Svenska kraftnät ser inte att projektet påverkas av den östra öglan, men de vill dock gärna fortsätta dialogen kring framkomlighet om den kommande nordvästra öglan inom Trafikverkets riksintresseplacering och anslutning till E18 som Svenska kraftnät planerade 400 kV mark-kabel planerar att korsa. Svenska kraftnät välkomnar en fortsatt dialog för att arbeta tillsammans för att minska intrången.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer samråda med Svenska kraftnät.

2.1.7.10. Sveriges geologiska undersökning SGU 2021-03-09

SGU hänvisar till deras allmänna riktlinjer som bifogas.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkten beaktas.

2.1.7.11. Sveriges Åkeriföretag 2021-04-02

Sveriges Åkeriföretag ser väldigt positivt på Trafikverkets förslag till vägplan för ombyggnad av väg E18 trafikplats Jakobsberg – trafikplats Hjulsta och att starten påbörjas så snart som möjligt då detta skapar bättre möjligheter för medlemmarna att utföra sitt dagliga arbete. Förbindelsen skapar säkrare miljö för alla trafikanter inklusive åkeriföretagen som färdas på dessa vägar vilket även medför bättre flyt i trafiken med mindre utsläpp som en följd.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkten.

2.1.7.12. Storstockholms brandförsvär 2021-04-01

SSBF ser att det är av största vikt att projektet ser över så att områden inte stängs av på sådant sätt att räddningstjänst, andra blåljusmyndigheter och samhällsservice inte kan nå fram till behövande.

Kopplat till framkomlighet ser SSBF det även av vikt att tydliggöra framkomlighet och brandskydd under byggtid, på sådant sätt att räddningstjänsten kan nå etableringsplatser och liknande, samt att säkerhet och utrymningsmöjligheter säkerställs för de som utför arbete vid etableringen.

Det framgår inte av handlingarna hur fler körfält ska åstadkommas i de båda riktningarna, och om vägrenar kommer att behållas eller tas bort.

Inom ramen för vägplanen bör det tydligt framgå hur denna påverkar riskbilden och hur eventuella risker omhändertas eller åtgärdas för att säkerställa acceptabla risknivåer för boende och vistandes inom befintlig bebyggelse och antagna detaljplaner. Eventuella föroreningsutsläpp i samband med olyckor med farligt gods och trafikolyckor bedöms utgöra risker även för miljön i området.

Länsstyrelsen Stockholm har identifierat att det finns risk för översvämning i anslutning till E18 söder om trafikplats Barkarby samt längs E18 i trafikplats Hjulsta. Det finns även områden uppströms och nedströms aktuell sträcka av Bällstaån där det kan finnas ökad risk för skred. Samtidigt visar stabilitetskarteringar som Länsstyrelsen Stockholm genomfört att det finns områden uppströms och nedströms aktuell sträcka av Bällstaån där det kan finnas ökad risk för skred. Längs

aktuell sträcka av Bällstaån finns aktsamhetsområden enligt Sveriges geologiska undersökning. SSBF förutsätter att Trafikverket utreder dessa risker på sådant sätt att olycksrisken inte påverkas negativt av nyetableringen.

SSBF rekommenderar fortsatt samverkan kring frågorna om det finns osäkerhet i hur ovanstående yttrande ska beaktas i resterande del av arbetet med vägplan.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att hålla samrådsmöten med blåljusorganisationer i det kommande arbetet med vägplanen för att utreda behov.

I samrådsunderlaget finns information om att uppdraget för program E18 trafikplats Jakobsberg – trafikplats Hjulsta bland annat är att bredda E18 med ett körfält i vardera riktningen mellan trafikplats Jakobsberg och trafikplats Hjulsta.

Utformning av vägrenar kommer att studeras i det kommande arbetet med vägplanen.

Riskutredning avseende olyckor med farligt gods kommer att genomföras inom projektet.

Utgångspunkten är att vägens utformning ska vara väl anpassad till ett framtida klimat och risker för översvämningar/skred. De avvattningstekniska åtgärder som tas fram kommer att dimensioneras med hänsyn till framtida klimatförändringar. Inom projektet kommer geotekniska undersökningar att genomföras för att kartlägga de geotekniska förhållandena längs vägsträckan. Utifrån detta kommer sedan geotekniska åtgärder/markförstärkningsåtgärder att tas fram.

Trafikverket kommer hålla samordningsmöten med Storstockholms brandförsvär.

Notering 2022-06-03

En riskutredning har tagits fram och kommer att redovisas i vägplanens granskningshandling.

Vägrenarna kommer att behållas. Den inre vägrenen mot mittremsa utformas med en bredd på 0,5 meter och den yttre vägrenen med två meters bredd.

2.1.7.13. Vattenfall 2021-03-17

Vattenfall Eldistribution har elnätanläggningar inom närområdet för aktuell ombyggnad av väg bestående av 77 kV markkabel samt två 77 kV transformatorstationer och 77 kV luftledning. Vid åtgärder på väg E18 måste hänsyn tas till de elnätanläggningar som Vattenfall Eldistribution har inom berört område.

Vattenfall Eldistribution önskar en fortsatt dialog med Trafikverket om hantering av detta ärende.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkten beaktas och Trafikverket kommer att samråda med Vattenfall i det fortsatta arbetet inom program E18 trafikplats Jakobsberg – trafikplats Hjulsta.

2.2. Samråd vid utformning av planförslaget

2.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Under perioden 2021-05-01 till 2026-02-16 har sex samrådsmöten och en avstämning med Länsstyrelsen Stockholm genomförts. Samrådsmötena har handlat om följande:

- Projektets omfattning, tidplan och formerna för fortsatt samråd.
- Vattenverksamhet, utsläpp av dagvatten till recipient, Bällstaån, miljö kvalitetsnormer (MKN) och behov av tillstånd för vattenverksamhet.
- Minskat skyddsavstånd mellan E18 och Järfällas exploatering i Barkarbystaden och behov av skyddsåtgärder med avseende på risker för olyckor med farligt gods.
- Åtgärder i trafikplats Hjulsta och intrång i Igelbäckens kulturresevat, samordning av kultur- och naturmiljöfrågor.
- Skyfalls- och översvämningsfrågor.
- Behov och hantering av bulleråtgärder.

Avstämningen genomfördes 2022-12-02 och handlade om översvämningsfrågor längs aktuell sträcka.

För mer information hänvisas till minnesanteckningar.

Länsstyrelsen Stockholm meddelade 2022-03-01 att de avstår från att lämna synpunkter i det här skedet.

2.2.2. Samråd med Järfälla kommun

Under perioden 2021-05-01 till 2026-02-16 har 71 samrådsmöten med Järfälla kommun genomförts.

Samrådsmötena med Järfälla kommun har handlat om följande:

- Projektets omfattning, tidplan, det fortsatta samarbetet mellan kommunen och Trafikverket. Under projektets gång har kommunen löpande fått ta del av modeller och utredningar.
- Kommunens och Trafikverkets behov av genomförandavtal.
- Trafik- och vägutformningsfrågor inkl. bro.
- Skyfallsutredning och översvämningsrisker.
- Avvattning och dagvattenrening.
- Kravhantering kopplat till MKN. Trafikverket följer Järfällas krav men gör avsteg för zink där projektet följer riktvärden för MKN.
- Planläggningsprocessen för vägplanen, kommunens process och tider för deras yttrande på samrådshandlingen.
- Hantering av ändring av detaljplaner och kommunens detaljplaneprocess.
- Markanspråk och projekteringsförutsättningar vid trafikplats Barkarby.
- Hantering av gång- och cykelväg mellan E18 och Mälarbanan och gång- och cykelport i Jakobsberg.
- Skyddsskärmen vid Barkarbystaden II och skyddsvall i Barkarbystaden I.

- Bullerskyddskärm söder om E18.
- Riskavstånd Tallbohov, vägvisning, trafikanalys och Naturvärdesinventering.
- Digital skärm.
- Produktionsplanering.
- Avstängningar och trafik under byggtid.
- Gestaltungsfrågor.
- Kostnadsfördelning.
- Reklamskyltar i sidoområdet.
- Gränsdragning för väghållaransvar.

2.2.2.1. Yttrande 2022-02-22

Övergripande ställningstagande

Järfälla kommun ställer sig i det stora hela positiv till Trafikverkets vägplan, men vill i detta samrådsyttrande poängtera och säkerställa att planen inte på något sätt genomförs på Järfälla kommuns bekostnad, vare sig det gäller hälsa, miljö, kommande kommunala planer eller ekonomi.

Det kommer inte vara möjligt att tillmötesgå samtliga markanspråk utan det behövs dialog kring dessa frågor. För att säkerställa att samordning sker mellan dessa projekt och Trafikverkets projekt krävs en tät och löpande dialog med kommunen.

Kommunens övergripande synpunkt på samrådsunderlaget är att underlaget behöver kompletteras i flera avseenden och att kommunen måste få ta del av ytterligare underlag som legat till grund för Trafikverkets bedömningar såsom exempelvis trafikanalyser, bullerutredning, luftkvalitetsutredning, dagvattenutredning samt miljökonsekvensbeskrivning. När underlagen finns kommunen tillhanda måste kommunen få erforderlig tid att analysera informationen och möjlighet att yttra sig utifrån den nya kunskap som underlagen ger.

Kommunen vill också lyfta vikten av att den föreslagna vägplanen jämförs på ett korrekt sätt mot nuläge respektive nollalternativ där nollalternativet är det scenario där Förbifart Stockholm öppnar utan åtgärder på E18 Jakobsberg-Hjulsta. En tydligare beskrivning av planförslaget i förhållande till nuläge och nollalternativ krävs för att ge kommunen och övriga intressenter bättre förutsättningar för att dra korrekta slutsatser av planens påverkan.

Vid sidan av vägplanen och kommande detaljplan behöver avtal tecknas mellan Trafikverket och Järfälla kommun för att reglera frågor om markåtkomst, ansvar för skyddsåtgärder och andra kompenserande åtgärder som blir en följd av vägplanens genomförande såsom anläggningar för vattenhantering, anpassningar och eventuella följdinvesteringar i anslutande kommunalt vägnät med mera. Innan dess behöver plankostnadsavtal tecknas för att detaljplanearbetet ska kunna påbörjas, vilket är en förutsättning för genomförandet. Kommunen ser gärna en mer samordnad process där vägplan, detaljplan, avtal och miljödomar följs åt genom fortsatt process. Kommande detaljplanearbete som möjliggör genomförandet av vägplanen måste samordna både kommunens och Trafikverkets intressen inom området mellan E18 och Mälarbanan.

Trafikverkets kommentar:

Dialog avseende bland annat markanspråk pågår löpande mellan Trafikverket och Järfälla kommun.

Samrådsmaterialet som Järfälla kommun fick ta del ut av under samrådet syftade till att beskriva de planerade åtgärderna och deras preliminära effekter och konsekvenser. I kommande granskningsskede kommer Järfälla ha möjlighet att yttra sig kring vägplanens granskningshandling som kommer att omfatta planbeskrivning, plankartor, illustrationsplaner, miljökonsekvensbeskrivning och underutredningar. Vissa underutredningar har redan kommunicerats med Järfälla kommun, exempelvis PM avvattnings och PM trafikanalys. Redovisning av vägplanens konsekvenser i förhållande till nuläge och nollalternativ kommer att framgå i granskningshandlingarna.

Erforderliga avtal mellan Trafikverket och Järfälla kommer att tas fram. Dialog avseende den processen med vägplanen, tillståndshantering och detaljplanering pågår.

Byggtid

Kommunen är mycket positiv till att ett egenkontrollprogram kommer att tas fram för byggtiden och vill uppmärksamma Trafikverket på att det ska tas fram i samråd med miljö- och bygglovsnämnden i Järfälla kommun. Kommunen framhåller att buller särskilt bör beaktas och det bör framgå hur sulfidmassor kommer att hanteras.

Kommunen framhåller vikten av att det under byggtiden kontrolleras och vidtas åtgärder för att säkerställa att byggbuller följer Naturvårdsverkets allmänna råd om byggbuller.

Ett särskilt egenkontrollprogram för hantering av läns hållningsvatten under byggtiden behöver tas fram. Om det i samband med byggnation/schaktarbete behöver ledas bort (läns hållas) grundvatten behöver Trafikverket ansöka om tillstånd för vattenverksamhet hos mark- och miljödomstolen. Trafikverket behöver även hålla sig informerade om FUTs/tunnelbanans grundvattennivåer och åtgärdsnivåer.

Kommunen vill vidare framhålla att det är av mycket stor betydelse att framkomligheten påverkas i så liten utsträckning som möjligt under byggtiden och vill se hur Trafikverket avser säkerställa detta. Även tillgängligheten för allmänheten till områden med tillfällig nyttjanderätt och infartsparkeringen måste säkerställas. Kommunen behöver ett förtydligande hur detta är tänkt att fungera.

Kommunen förutsätter att överenskommelse sker med berörda fastighetsägare om deras infarter påverkas.

Kommunen påpekar vidare att det är mycket angeläget att området mittemot Welcome Hotel mellan E18 och järnvägen bevaras där gammal vegetation bevarats. Det behöver tydliggöras om detta område ligger inom kommande arbetsområde eller inte.

Kommunen efterfrågar dialog med Trafikverket rörande etableringsytor. Kommunen måste ha tillgång till sina verksamheter och anläggningar under hela byggperioden. Trafikverket kan inte räkna med att få ensamrätt till området mellan E18 och Mälarbanan och samordning avseende anspråk på arbetsytor och arbetstider är mycket viktigt.

Det är mycket viktigt att projektet inte försämrar standarden på det kommunala gång- och cykelvägnätet samt att gång- och cykelkopplingar hålls öppna under byggtiden. Trafikverket måste uppföra alternativa gång- och cykelvägar under byggtiden. Kommunen förutsätter även att Trafikverket har fokus på den sociala hållbarheten och kommer att utföra trygghetshöjande åtgärder.

Kommunen vill framhålla vikten av att tidsplanen för projektet hålls med så liten påverkan som möjligt. Projektet får inte begränsa utbyggnaden av den regionala stadskärnan, utvecklingen av

Barkarby bytespunkt eller andra projekt. Vidare vill kommunen uppmärksamma Trafikverket på att Barkarbybron från och med sommaren 2022 endast kommer att fungera som gång- och cykelväg. Den kommer exempelvis inte kunna användas för byggtrafik.

Trafikverkets kommentar:

Kontrollprogram kommer att tas fram i samråd med berörda tillsynsmyndigheter.

Kontrollprogrammet kommer att omfatta bland annat krav och riktvärden för länshållningsvatten och hur sulfidhaltiga massor ska hanteras.

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått med avseende på grundvatten kommer att utredas och beslutas inom ramen för ansökan om tillstånd för vattenverksamhet. Trafikverket för dialog löpande med FUT.

Etableringsytors lokalisering och utformning kommer att ske i samråd med Järfälla kommun. Detta omfattar exempelvis samordning inom området mellan Mälarbanan och E18. Vidare kommer kommunens tillgång till sina verksamheter och anläggningar säkras under byggtiden. Eventuell påverkan på fastigheter kommer att samrådats med fastighetsägare. Tillfälligt nyttjanderätt på infartsvägen och parkeringen vid Welcome Hotel möjliggör för att Trafikverket ska kunna nyttja ytorna för transporter men detta hindrar inte allmänheten att använda ytorna. Ytorna för tillfälligt nyttjande vid Viksjöleden kommer att användas enbart när bron över Viksjöleden byggs, alltså inte under hela byggtiden. Precisering av ytorna för tillfälligt nyttjande och skedesplanering för byggtiden kommer att redovisas i vägplanens granskningshandling. I samband med detta kommer även lösningar gällande trafik under byggtiden för gång- och cykeltrafikanter att avhandlas för att säkerställa god standard för dessa trafikslag under byggtiden.

Den gamla trädgården tillhörande det gamla stationshuset kommer inte att påverkas av projektet.

Omledning av gång- och cykeltrafik under byggtiden kommer att utredas närmare och beskrivas i förfrågningsunderlaget inför entreprenaden.

Ett av projektmålen är att tryggheten för gång- och cykeltrafikanter ska bibehållas eller om möjligt förbättras. Därför föreslås trygghetshöjande åtgärder avseende färgsättning och belysning i gång- och cykelpassagerna.

Tidplanen för vägplanen och utbyggnaden av E18 följer en fastställd tidplan. Trafikverket har förståelse för kommunens parallella processer och tar hänsyn till dem i produktionsplaneringen. Dialog hålls med Järfälla kommun.

Trafikverket noterar synpunkten angående Barkarbybron.

Buller

Kommunen påtalar att Trafikverket ska ta fram bullerberäkningar för såväl befintlig som planerad bebyggelse. Det måste även framgå vilka riktvärden som kommer att tillämpas vid nya bostäder. Vidare efterfrågas en tydligare redovisning av vilka åtgärder som planeras för att riktvärden för buller ska kunna innehållas vid befintlig och kommande bebyggelse. Åtgärderna behöver utgå ifrån att den totala bullersituationen i omkringliggande områden ska vara acceptabel och därmed även ta hänsyn till den påverkan som sker från exempelvis Mälarbanan och Förbifart Stockholm.

Kommunen påtalar att Trafikverket bör ta fram och redovisa förslag på skyddsåtgärder, kostnadsuppskattning för åtgärderna samt redovisa av vilken sänkning i dBA som de olika föreslagen resulterar i. Kommunen behöver ta del av denna information för att kunna bedöma vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt att genomföra.

Kommunen vill påpeka att villaområdet Kyrkbyns karaktär bör tas i beaktande när det gäller bedömningen av bullerskyddsåtgärder.

Vidare måste goda ljudnivåer i rekreationsområden eftersträvas.

Trafikverkets kommentar:

Vid upprättande av kontrollprogram kommer uppföljning och kontroll av bland annat buller under byggtiden att beskrivas. Trafikverket arbetar utifrån att innehålla riktvärden i Naturvårdsverkets Allmänna råd om buller från byggarbetsplatser (NFS 2004:15). Både förebyggande åtgärder för att hindra att buller uppstår under byggtiden och uppföljning och riktade åtgärder för att hantera störningar under byggtiden kan bli aktuella.

Resultaten från genomförda trafikbullerberäkningar och gällande riktvärden redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande vägplanen. Bullerberäkningarna omfattar befintlig och detaljplanerad (laga kraftvunnen) bebyggelse och innefattar även övrig statlig infrastruktur. I vägplanehandlingarna kommer också att redogöras för de planerade bullerskyddsåtgärderna. Vid framtagande av bullerskyddsåtgärder tas bland annat hänsyn till om åtgärden är tekniskt möjlig, ekonomiskt rimlig och gestaltningssmässigt godtagbar. Inga detaljerade kostnadsuppskattningar för bullerskyddsåtgärder är framtagna ännu.

Hur bullerskyddskärmar, exempelvis mot Kyrkbyn, föreslås utformas kommer att redovisas i gestaltungsprogrammet tillhörande vägplanen. Utgångspunkten är att utformningen ska samstämma med omgivande landskap och bebyggelse.

Trafikverket gör bedömningen att inga friluftsområden inom kommunen, där låga ljudnivåer utgör en särskild kvalitet, påverkas negativt av de planerade vägåtgärderna.

Luftmiljö

Trafikverket bör överväga åtgärder för luft i områden där människor kommer att vistas stadigvarande. Miljömålen bör i så lång utsträckning som möjligt efterlevas. Kommunen efterfrågar därför förslag på åtgärder för de områden där människor vistas stadigvarande och där miljömålen överskrids. Även kostnadsuppskattning för föreslagna åtgärder samt en redovisning av vilken haltsänkning de olika föreslagen resulterar i bör tas fram.

Trafikverkets kommentar:

Beräkningar visar att halterna i omgivningsluften av NO₂ sjunker med planförslaget i förhållande till nuläget och att varken miljö kvalitetsnormerna eller miljömålen kommer att överskridas. När det gäller PM10 ökar halterna i paritet med trafiken. Miljö kvalitetsnormer innehålls dock medan miljömålen tangeras eller överskrids något i ett fåtal beräkningspunkter. Eftersom överskridandet av miljömålen sker där människor inte vistas stadigvarande bedöms inte åtgärder vara aktuella.

Klimatpåverkan och klimatanpassning

Trafikverket har tidigare aviserat att de inte tänker genomföra någon analys av vägplanens påverkan på översvämningsrisker vid skyfall. Då vägplanen kommer skapa en stor mängd ytterligare hårdgjorda ytor vill kommunen påpeka i sitt yttrande att detta inte är acceptabelt.

Det finns områden i anslutning till E18 främst i anslutning till Bällstaån, som är mycket översvämningsdrabbade och Trafikverket måste säkerställa att vägplanen inte ökar översvämningsriskerna vid klimatanpassat skyfall och vid beräknat högsta flöde både för kommunala vägar, befintlig och kommande bebyggelse samt för områden utanför vägplanen.

Trafikverket planerar att bygga ut de kulvertar som leder Bällstaån och Veddestabäcken in i Barkarbystaden II. Barkarbystaden II och intilliggande områden blir hårt drabbade vid översvämnning och Trafikverket behöver därför säkerställa att utbyggnaden, inklusive ökad dimension på kulvertar inte förvärrar situationen.

Bild som inkluderar "100-årsflöde" baseras på utdaterade data. Exploateringen inom Barkarbystaden II är inte inkluderad och inte heller Trafikverkets egna planer. Kommunens översvämningskartering bör användas som underlag.

Kommunen anser att det finns viss problematik med att Trafikverkets analysmodeller för tillväxt i länet är prognosstyrda, i stället för målstyrda, då samtliga samhällsbyggnadsaktörer behöver arbeta gemensamt för att utvecklingen ska gå i rätt riktning så att klimatpåverkan begränsas. Trafikverket beskriver att "tekniska framsteg inom fordonsindustrin medverkar till att minska klimatpåverkan, men att det inte är tillräckligt för att nå de nationella miljömålen". Kommunen anser därför att Trafikverket behöver tydliggöra hur myndigheten själv arbetar med att minska biltrafiken och övergången till hållbara färdvägar.

Trafikverkets kommentar:

Arbete med utformning av åtgärder för att förhindra översvämningsrisker vid skyfall pågår och resultatet kommer att redovisas i vägplanens granskningshandling. Dagvattenledningar och fördröjning har dimensionerats efter 10-års regn i enlighet med Järfällas dagvattenpolicy, och passagerna (trummor och rörbroar) har dimensionerats för flödena i Bällstaån enligt Trafikverkets krav för trummor och rörbroar. Vidare har fördröjningskapaciteten i vägdikena och kapaciteten i befintliga och nya passager (trummor och rörbroar) vid 50-, 100- och 200-års regn undersökts. Rörbroarna dämmer inte Bällstaån idag och Trafikverkets bedömning är att de nya anläggningarna, som ersätter trummor och rörbroar, inte kommer att öka tillströmningen till Barkarbystaden II. Sammanfattningsvis bedöms de planerade vägåtgärderna inte innebära annat än försumbar ökad risk för översvämningsrisker utanför vägområdet.

Avseende underlag har inte Trafikverket fått ta del ut av kommunens översvämningskartering.

Trafikverket har ett ansvar för planering, byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Planeringen är målstyrd utifrån de transportpolitiska målen. De transportpolitiska målen inkluderar ett flertal aspekter, däribland mål om samhällsekonomisk effektivitet, tillgänglighet, trafiksäkerhet och minskade växthusgasutsläpp. Trafikprognoser utgör ett av flera viktiga beslutsunderlag i Trafikverkets arbete. Vägtrafiken står i dagsläget för stora utsläpp av växthusgaser i transportsektorn. Vägtrafikens klimatpåverkande utsläpp kan minskas genom tre strategier; fordon med lägre utsläpp per kilometer, ökad andel förnybara drivmedel och minskat vägtrafikarbete. Vägtrafikarbete är ett mått på mängden trafik i ett visst vägnät under en given tidsperiod. Det uttrycks i antal fordonskilometer.

Nu aktuell basprognos följer klimatpolitiken genom prognosantaganden om ökad andel förnybara drivmedel, allt fler fordon med lägre utsläpp per kilometer (eldrivna fordon) samt ökade körkostnader (som dämpar ökningen av trafikarbetet). I Stockholm pågår även planering och byggande av ett stort antal kollektivtrafikåtgärder (bland annat utbyggd tunnelbana, Roslagsbana, spårväg och kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet) som kommer erbjuda attraktiva alternativ till vägtransporter och även bidrar till tillgänglighet, trafiksäkerhet och ett flertal miljöaspekter. En viktig aspekt för att ytterligare skapa en ökad kollektivtrafikburen mobilitet är att kommunernas bebyggelseutveckling sker i lämpliga kollektivtrafiknära lägen.

Trafikverket arbetar också med att utveckla olika typer av trafikstyrning som kan kombinera tillgänglighet med acceptabel luftkvalitet och minskade utsläpp. En stor andel av transporterna kommer även fortsättningsvis att vara på väg (men över tid ha minskande klimatpåverkande utsläpp tack vare fordon med lägre utsläpp per kilometer och ökad andel förnybara drivmedel). Ombyggnaden av E18 är ett av flera vägprojekt på E4, E20 och E18 i Stockholm som tillsammans ska bidra till att öka kapaciteten, framkomligheten och säkerheten på det statliga vägnätet i regionen

och landet. Den nya dragningen av E4:an med Förbifart Stockholm gör trafikplats Hjulsta till en viktig knutpunkt där E4 och E18 kommer att mötas.

I arbetet med klimatåtgärder skiljer Trafikverket på åtgärder i själva infrastrukturen och på åtgärder som leder till en förändrad, och för klimatet bättre användning, av transportsystemet. För att nå en förändring samverkar Trafikverket med alla de aktörer som antingen ansvarar för delar av infrastrukturen eller använder transportsystemet. Trafikverket ensamt kan vi nå ett fossilfritt transportsystem eller utveckla mer klimatneutral infrastruktur.

Trafikverket har ett helhetsperspektiv på begreppet hållbarhet. Det innebär att hållbarhetsmålen för säkerhet och tillgänglighet också ingår i Trafikverkets arbete, tillsammans med miljö- och klimatmålen. Det finns många synergieffekter mellan målen.

Trafikverket tar med synpunkterna på analysmodellerna och tar de vidare till Trafikverket centralt.

Samordning kring vattendrag samt MKN Vatten

Kommunen efterfrågar en dialog och samordning avseende vattendragen.

Kommunen avser pröva stadsutveckling i form av ny bebyggelse liksom hållbar hantering av Bällstaån inom Barkarbystaden II och önskar därför se förslag på andra alternativ för dagvattenhantering. Vidare behöver vägrätten som föreslås minskas i omfattning.

Kommunen anser att Trafikverkets vattenåtgärder, arbeten kring Veddestabäcken och nya broar för Bällstaån måste samordnas med projekt Barkarbystaden II. Detta för att hitta tillfredställande lösningar för både vägarbetena och Barkarbystaden II och undvika merarbeten och onödig påverkan på Bällstaån. Arbeten med Barkarbystaden II ligger nära i tiden och det är angeläget att en samordnad projektering kan påbörjas så snart som möjligt.

Kommunen anser att även en passage för människor bör anläggas vid rörbron för små och medelstora däggdjur i syfte att binda ihop rörelsestråket längs Bällstaån. Kommunen anser vidare det önskvärt att E18s passager över Bällstaån och Veddestabäcken kan ske med broar där brospannet även sträcker sig en bit över sidorna av vattendragen.

Trafikverkets kommentar:

Dialog och samordning avseende vattendragen, dagvattenhantering och vägområdets avgränsning pågår.

Vid läget för Bällstaåns norra passage under E18 är vägens profil som lägst vilket skapar problem med att få plats med konstruktionen så som den nu är utformad. Förutom att en gångtunnel behöver ha tillräcklig fri höjd behöver hänsyn till vattendragets högvattennivåer tas vid dimensioneringen. Sammantaget, med tanke på vägens profil och nivån i Bällstaån är inte en passage för människor möjlig inne i konstruktionen.

De konstruktioner som byggs för Bällstaåns passage under E18 är inte möjliga att bygga med brospann som sträcker sig ut över sidorna av vattendraget då Bällstaåns vattennivå ligger på en för hög nivå i förhållande till ovanliggande vägbana.

Vattendrag och MKN Vatten - Övrigt

Sulfidlera förekommer i olika partier av Bällstaån. Detta kan vara i så höga halter att det finns stor risk för utlakning och frisättning av metaller från åns sediment. Kommunen vill betona att förekomsten ska beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen och det bör tas fram riktvärden för när åtgärder är aktuella.

Kommunen vill påpeka att dagvattenanläggningar ska anmälas till tillsynsmyndigheten enligt 9 kap 1§ i miljöbalken. Kommunen vill också se hur anläggningar som minskar påverkan på miljön ska dimensioneras eller skötas.

Kommunen observerar att dagvattendammarnas lokalisering inte framgår av samrådshandlingens text. Det saknas också beskrivning av dagvattendammarnas rening och fördröjning.

I samrådsdokumentet står att de nya dagvattendammarna delvis kan kompensera rening av ekosystemtjänster som försvinner. Kommunen anser att detta är missvisande då de nya dagvattendammarna är till för att rena vägdagvattnet, som annars medför ett tillskott av föroreningar.

Kommunen påpekar att Trafikverket behöver ta hänsyn till vattendragen och deras närområde när det gäller hydromorfologi. Dagvattendammarnas placering behöver också samordnas med nödvändiga åtgärder för hydromorfologin.

Kommunen vill påpeka att Bällstaån omfattas av strandskydd.

Kommunen vill påpeka att Trafikverket behöver ta hand om sitt eget vägdagvatten samt att förtydliganden kan göras kring vad som avses med att hänsyn tagits till klimatfaktor. Vidare anser kommunen det är positivt att Trafikverket anger att rörbroar och trumma ska anläggas så att dämning och vandringshinder inte uppstår.

Trafikverkets kommentar:

Förekomst av sulfidlera kommer att beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen. Vidare kommer Trafikverkets rutiner för hantering av sulfidhaltiga massor att tillämpas.

Trafikverket avser att anmäla de delar av anläggningen som är anmälningspliktiga.

I vägplanens granskningshandling kommer beskrivning av dagvattendammarnas lokalisering, fördröjning och rening att göras.

Avseende ekosystemtjänster är bedömningen, vilket också framgår i miljökonsekvensbeskrivningen, att de nya vägdagvattendammarna bedöms delvis kunna kompensera för förlust av grönytornas funktion att rena och reglera vatten. Omfattningen av grönytor som försvinner eller påverkas negativt är relativt liten.

Hänsyn till hydromorfologin kommer att tas.

I vägplanens granskningshandling kommer det framgå att inget område som berörs av vägplanen omfattas av generellt strandskydd. Detta enligt länsstyrelsens beslut den 3 juni 1999 (med tillhörande karta över aktuellt område).

Trafikverket ansvarar för omhändertagande av vägdagvatten från E18. Klimatfaktor i detta fall avser en faktor i dimensionering av anläggningen baserat på klimatförändringar. Regnen är klimatanpassade enligt klimatfaktor 1,25. Anpassning av fördröjning, flöden och dimensioner på ledningar är baserade på kommunens krav. Hantering av dagvatten och klimatfaktor kommer att förtydligas i granskningshandlingen.

Trafik

Kommunen påpekar att de behöver se trafikanalys av hur det angränsande kommunala vägnätet påverkas. Kommunen förutsätter att Trafikverket inom ramen för projektet tar ansvar för eventuell påverkan på anslutande vägnät. Eventuella åtgärder för att upprätthålla framkomligheten på angränsande vägnät behöver regleras mellan parterna och samordnas med genomförandet av vägplanen. Vidare framhåller kommunen att vägområdesgränser ska stämmas av med Järfälla kommun.

Kommunen anser att det är otydligt när Trafikverket föreslår att kollektivtrafikkörfält tas bort (som är en av de mest fördelaktiga åtgärderna för busstrafik) och samtidigt påstår att åtgärderna leder till förbättrad framkomlighet och andra positiva aspekter för busstrafiken. Kommunen vill få förtydligt hur Trafikverket kommer fram till slutsatsen att kollektivtrafiken gynnas.

Kommunen påtalar att det finns en risk för ökad framkomlighetsproblematik ut från fastigheten på Barkarby 2:31 efter projektets färdigställande, särskilt vissa tider på dygnet. Vänstersväng på Droskvägen från E18 till fastigheten bör vara förbjuden/ej möjlig att göra.

Kommunen påpekar vidare att Trafikverket behöver förtydliga ett antal formuleringar i samrådsdokumentet. Förtydligandena berör exempelvis planens syfte (främst i relation till trafikfrågor), vilken tidsaspekt som avses för att uppnå syftet, när nollalternativ och nuläge avses samt vilka andra projekt som hänvisas till.

Vidare klargörs synpunkter kring illustrationskartor, bland annat kring vägars bredd, samt att väderstreck bör anges konsekvent för ökad orienterbarhet.

Trafikverkets kommentar:

Resultat från genomförda trafikanalyser har kommunicerats och dialog kring trafikfrågor, ansvarsförhållanden, vägområdesgränser med mera förs löpande med kommunen.

I och med de planerade åtgärderna gynnas kollektivtrafiken genom att utrymme frigörs på omkringliggande lokalvägnät där stombusstrafiken planeras gå.

Vänstersväng från Droskvägen och ny avfartsramp från E18 till fastigheten Järfälla Barkarby 2:31 kommer att vara förbjuden. De trafikanalyser som gjorts visar inte på någon framkomlighetsproblematik ut från fastigheten.

Efterfrågade förtydliganden avseende bland annat syfte, tidshorisont och andra projekt kommer att redovisas i granskningshandlingen. Trafikverket tar med sig synpunkterna avseende vikten av tydlighet i handlingarna, exempelvis avseende benämning av väderstreck.

Bygglov

Kommunen framhåller att om Trafikverket har för avsikt att tillämpa undantag från krav på bygglov för murar och plank i vägplanen ska det framgå av vägplanen att murar och plank inte kräver bygglov inom området. Kommunen måste även ha medgett undantaget från krav på bygglov vid framtagandet av vägplanen.

Kommunen vill även upplysa om att enligt 9 kap. 11 § plan- och bygglagen (PBL) krävs det marklov för schaktning eller fyllning som inom ett område med detaljplan avsevärt ändrar höjdläget inom en tomt eller för mark inom en allmän plats, om inte kommunen har bestämt annat i detaljplanen.

I de detaljplaner som behöver justeras är det möjligt att ange de markhöjder som krävs för eventuella skyddsvallar. Det skulle i så fall inte kräva marklov.

Fastighetsnära bulleråtgärder som innebär en fasadändring, eller uppförande av bullerplank runt uteplats är lovpliktigt.

Trafikverkets kommentar:

Samråd om bullerskyddsskärm kommer att genomföras med Järfälla kommun. Avsikten är att tillämpa undantag från krav på bygglov.

I kommande skede ses behovet av marklov över. I de fall Trafikverket kräver att mark tas i anspråk för väganläggningen behöver berörda detaljplaner ändras eller upphävas.

De fastighetsnära skydden omfattas inte av undantag från krav från bygglov. Bygglov för eventuella fastighetsnära bullerskyddsåtgärder hanteras i senare skede.

Risk

I samband med detaljplaneläggning av Barkarbystaden II togs en riskutredning fram som visade på förhöjda nivåer av individrisk till följd av detaljplanen. Som en åtgärd föreslogs en två meter hög tät skärm cirka fem meter från vägkanten på E18. Kommuner saknar ett djupare resonemang kring hur individrisken fortsatt är acceptabel inom planområdet för Barkarbystaden II då skärmen nu utgått. Kommunen önskar att materialet kompletteras med en riskanalys som särskilt belyser risken i intilliggande områden till följd av förslaget och föreslår nödvändiga åtgärder.

Kommunen anser att det behövs en riskanalys avseende den planerade byggnationen i detaljplanen för Tallbohov, Söderhöjden. I detaljplanen har byggnationen anpassats med extra riskhänsyn inom 40 meter från E18. För att klara den riskhänsyn som föreslagits i detaljplanen är det viktigt att de närmaste byggnadernas bortsida sett från E18 fortsatt är minst 40 meter från vägkant på E18.

Vid en olycka med farligt gods på E18, finns det några åtgärder som förhindrar farliga ämnen att nå Bällstaån?

Trafikverkets kommentar:

De planerade vägåtgärderna medför att trafiken på delar av E18 kommer något närmare befintliga verksamheter. Det innebär att olyckor med farligt gods kan komma att ske någon meter närmare befintlig bebyggelse jämfört med nuläget. Skillnaden är så liten att det endast ger en marginell påverkan på risknivån enligt genomförda beräkningar av individrisken. Skyddsavstånd till kommande exploatering i gällande detaljplaner bedöms kunna innehållas.

De planerade åtgärderna med bland annat planerat skyddsavstånd, dike och skyddsräcke öster om E18, vid Barkarbystaden, bedöms minska effekterna av en eventuell olycka med farligt gods. Ytterligare riskreducerande åtgärder bedöms inte som nödvändiga.

De planerade dagvattendammarna bedöms minska risken att föroreningar i samband med olycka når Bällstaån i jämförelse med befintlig utformning. Dammarna utformas med avstängningsventiler vid utloppsledningarna vilket möjliggör att föroreningarna kan fångas upp.

Avseende riskfrågan kopplad till Tallbohov pågår utredning.

Utförligare redovisning av riskfrågan kommer att göras i vägplanens granskningshandling.

Stads- och landskapsbild, barriäreffekter

E18 är ett dominerande inslag i landskapsbilden och Järfälla kommun tycker därför att det är av stor vikt att vägen och tillhörande åtgärder utformas för att ge ett så trivsamt intryck som möjligt. Det innebär bland annat en genomtänkt utformning av trafikplatser, slänter, vallar och skärmar. Det innebär också att hänsyn måste tas till siktlinjer såväl längs med E18 som från omkringsliggande områden mot E18. Kommunen vill se en tydligare redovisning av hur dessa åtgärder är tänkta att utformas samt hur olika perspektiv i området kan komma att se ut.

Föreslagen breddning av E18 riskerar att förstärka vägens barriäreffekt genom kommunen. För att motverka ökad barriäreffekt behövs kopplingar i form av nya passager och förstärkning av befintliga såsom gångtunneln mellan Söderhöjden och Barkarby handelsplats. Vägplanen behöver kompletteras med åtgärder för att kompensera för den förstärkta barriäreffekt som breddningen riskerar att skapa.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har tagit fram ett PM Gestaltungsavsikter inklusive en inledande landskapsanalys samt ett gestaltungsprogram som kommer att redovisas i granskningsskedet. Syftet med dessa är att säkerställa en hög arkitektonisk kvalitet genom hela projektet.

De planerade välgångarna innebär ingen förändring avseende passagemöjligheterna över eller under E18 varmed vägens barriäreffekt bedöms inte förändras. Breddning av E18 innebär dock att befintliga gång- och cykelpassager under vägen kommer att förlängas marginellt. Därför föreslås trygghetshöjande åtgärder avseende färgsättning och belysning i gång- och cykelpassagerna.

Övrigt

Breddningen över Viksjöleden ska enligt samrådsförslaget ske på nya broar, på ett fritt utrymme om fyra meter till nuvarande E18 på ömse sidor. Kommunen vill få ett förtydligande kring hur gång- och cykelvägen under Viksjöleden kommer skyddas från nedfallande nederbörd vid snöröjning etcetera

Kommunen efterfrågar förtydligande från Trafikverket vad gäller skötseln av områden med inskränkt vägrätt efter byggtiden.

Kommunen saknar redovisning av bortvalda alternativ och motiv till dessa. Kommunen anser också att det i samrådsdokumentet borde framgå vägplanens koppling till tidigare genomförd åtgärdsvalsstudie samt fyrstegsprincipen vid presentation av föreslagna åtgärder. Förslagen behöver motiveras.

Kommunen påpekar att konsekvenserna även behöver redovisas i vägplanens miljökonsekvensbeskrivning och inte bara i miljökonsekvensbeskrivningen till kommande ansökan om tillstånd till vattenverksamhet för att kommunen ska kunna göra en helhetsbedömning.

Kommunen ser fram emot att ta del av Trafikverkets barnkonsekvensanalys för vägplanen.

Vägplanen behöver ta hänsyn till befintliga ledningar. Hur huvudspillvattenledningen från Barkarbystaden påverkas behöver framgå och kommunen påpekar att de behöver få tillgång till ledningen vid till exempel drift och underhåll.

Länsstyrelsen beslutar om de biotopskyddade områdena då det är de som gör bedömningar av dispenser och kompensationsåtgärder för biotopskydd.

Kommunen har tecknat intentionsavtal med Polisen för att uppföra en ny polisstation på fastigheten Järfälla-Barkarby 2:70. Det framgår av samrådsunderlaget att vägområdet kommer att gå in på fastigheten. Polismyndigheten behöver av säkerhetsskäl ha ett perimeterskydd i någon form runt hela fastigheten och vägområdets utsträckning kommer troligen påverka var och hur det kan uppföras. En dialog kring detta krävs.

Trafikverkets kommentar:

Gällande nedfallande nederbörd vid snöröjning kommer broräckena på E18 över Viksjöleden att utformas med stänkskydd.

Inskränkt vägrätt innebär att fastighetsägaren inte får full rätt att bestämma över användningen av marken eller utrymmet och Trafikverket har rätt att använda marken för det som anges på plankartan. Exempelvis innebär detta att Trafikverket har rätt att nyttja en gång- och cykelväg som transportväg för driftfordon men kommunen som markägare kommer även fortsättningsvis ansvara för skötseln av gång- och cykelvägen. Trafikverket ersätter markägaren för eventuella skador som uppstår.

De föreslagna åtgärdernas konsekvenser redovisas i en miljökonsekvensbeskrivning.

I planbeskrivningen och i miljökonsekvensbeskrivningen redovisas studerade och bortvalda alternativ med motiv. Utförligare beskrivning av valda åtgärder kommer också att redovisas i planbeskrivningen. Vidare kommer koppling till genomförd åtgärdsvalsstudie samt fyrstegsprincipen att beskrivas utförligare.

Ingen separat barnkonsekvensanalys kommer att tas fram inom ramen för projektet, utan frågan och tillgänglighet och barriärer för alla grupper hanteras i miljökonsekvensbeskrivningen.

Ledningssamordningsmöten med samtliga ledningsägare förs löpande. På mötena lyfts frågor gällande befintliga ledningskorsningar och långsgående ledningar samt planerade ledningsomläggningar. Eventuella kollisioner och placeringar av anläggningar diskuteras med ledningsägarna för att hitta optimala lösningar och eventuella åtgärder.

Avseende synpunkten om biotopskydd kommer inga objekt som omfattas av det generella biotopskyddet påverkas av de planerade vägåtgärderna.

Dialog har hållits med Polismyndigheten och Järfälla kommun. Trafikverket anser att det är möjligt att placera perimeterskydd innanför vägräcket längs Droskvägen och E18.

2.2.2.2. Yttrande 2025-09-16

Övergripande

Järfälla kommun är i grunden positiv till åtgärder som förbättrar framkomlighet och trafiksäkerhet, men uttrycker stark oro över att den föreslagna förändringen i omfattning riskerar att motverka dessa förbättringar. Kommunen anser att samrådsunderlagen är undermåliga, vilket försvårar bedömningen av påverkan och konsekvenser av breddningen av E18. Trafikverket har inte tydligt redovisat aktuella underlag, exempelvis beräkningar för dagvatten och skyfall, markanspråk eller uppdaterad bullerutredning. Kommunen kräver att dessa underlag presenteras tydligt och transparent, samt att man får tillräcklig tid att analysera dem och lämna synpunkter.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer till granskningshandlingen redovisa resultaten av uppdaterade beräkningar för dagvatten och skyfall/höga flöden. Bullerberäkningar har inte uppdaterats i helhet, men en analys av förändringarna har gjorts. Dessa visar att omfattningsförändringen inte påverkar bullerspridningen till berörda bostäder. De bostäder som är identifierade som bullerpåverkade är de samma som redovisades i samrådet. Aktuellt markanspråk redovisas på plankartorna.

Trafik

Borttagandet av den föreslagna påfarten vid Droskvägen minskar kraftigt möjligheten att leda om regional trafik från den hårt belastade Viksjöleden.

Trafikanalyser saknar bedömning av kapacitetseffekter på Viksjöleden och närliggande kommunala vägar, vilket kommunen anser bör ingå i vägplanen.

Det finns risk att trafik omfördelas till trafikplats Jakobsberg om kapaciteten vid Barkarby upplevs som otillräcklig, men Jakobsberg har inte kapacitet att hantera ökad trafik.

Kommunen föreslår att påfarten vid Droskvägen återinförs eller att motsvarande åtgärder vidtas för att förbättra trafikflöde och trafiksäkerhet på berörda vägar Viksjöleden/Järfällavägen, Herrestavägen/Kalvshällavägen, Unionsvägen/Folkungavägen.

Om Droskvägen förblir kommunal väg måste utformningen möjliggöra vändmöjligheter för kommunens underhållsfordon.

Nuvarande körfältsbredder uppfyller inte Region Stockholms standard på 3,5 meter för busstrafik, vilket begränsar kollektivtrafikens möjligheter. Kommunen rekommenderar att minst ett körfält i varje riktning breddas till 3,5 meter för att stödja lokal busstrafik.

Gång- och cykelvägen mellan E18 och Mälarbanan, som påverkas av Mälarbanan-projektet, föreslås även användas under E18-byggnationen. Kommunen kräver återställning till regional standard och förlängning till gränsen mot Stockholm.

Alla passager under och över E18 ska hållas öppna under byggtiden, med omledningar som håller motsvarande standard och minimerar störningar.

Trafikverkets kommentar:

Om en extra påfart skulle ha byggts vid Droskvägen skulle detta inte öka kapaciteten för trafik att ta sig ut på E18 österut. Kapacitetsbegränsningen för denna trafik ligger i stället vid invävningen på E18 i rampens slut. Denna kapacitetsbrist går inte heller att bygga bort utan att skapa en ny flaskhals nedströms på E18 i trafikplats Hjulsta vilket skulle få stor negativ påverkan på trafiken både på E18 och på E4 Förbifart Stockholm

Fördelen med en extra påfartsramp till E18 från Droskvägen skulle i stället ha varit att rampen fungerade som ett kömagasin för den trafik som inte kommer ut på E18 och därmed skulle Viksjöleden avlastas. Trafikverket har dock gjort bedömningen att kostnaden för att bygga en sådan ramp inte är motiverad sett till vilka effekter som uppnås.

Trafikverkets princip i projekt av denna typ är att analysera vägplanens påverkan på det statliga vägnätet samt i de första angränsande kommunala korsningspunkterna. I övrigt kommunalt vägnät ansvarar kommunen för att göra egna analyser men Trafikverket kan bistå kommunen med underlag för detta.

En möjlig följd av bristande kapacitet i trafikplats Barkarby kan trafik omfördelas. Som beskrivits ovan finns dock ingen möjlighet att öka kapaciteten ut på E18 österut från trafikplats Barkarby utan att skapa problem i trafikplats Hjulsta. Omfördelningen av trafik till trafikplats Jakobsberg går därmed inte att hindra genom åtgärder i trafikplats Barkarby. Däremot kan kapacitetsbrister på Viksjöleden leda till överflyttning av en del lokala resor till andra delar av kommunens vägnät.

Trafikverket har bedömt utifrån nuvarande kostnadsläge och utförda kostnadskalkyler att projektets kostnad inte skulle inrymmas i den av regeringen beslutade Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 utan att göra kostnadsbesparande åtgärder. Trafikverket måste därmed prioritera de åtgärder som ger störst effekt för att nå målet med projektet. Det vill säga att bidra till ökad kapacitet på E18 samt för den nya knutpunkten mellan E4 Förbifart Stockholm och E18, vid trafikplats Hjulsta, och därmed för det statliga vägnätet i regionen och nationellt. Trafikverket föreslår sträckan Viksjöleden/Järfällavägen till Herrestavägen/Kalvhällavägen.

I den statliga finansieringen ingår anpassning till det befintliga kommunala vägnätet. Att utföra åtgärder på det kommunala vägnätet enligt samrådsyttrande måste medfinansieras av Järfälla Kommun.

Det kommer vara möjligt att utforma en vändmöjlighet i anslutning till fastighet Järfälla Barkarby 2:31.

Ingen kollektivtrafik trafikerar idag den berörda sträckan av E18 och det finns heller inga planer på att börja trafikera sträckan. Den föreslagna sektionen uppfyller krav för motorväg i tätort i vägar och gators utformning.

Återställning av gång- och cykelvägen ingår i projekt Mälarbanan och hanteras utifrån befintligt avtal mellan Projekt Mälarbanan och Järfälla Kommun.

Samordning mellan Trafikverket och Järfälla kommun kommer att genomföras för att få så lite störning som möjligt.

Markanspråk

Järfälla kommun efterfrågar att Trafikverket tydligt redovisar vilka markanspråk som planeras i samband med förändringarna av vägplanen för E18. Kommunen vill ha specifik information om inskränkta vägrätter som påverkar både privata och kommunala fastigheter, inklusive viktiga kommunala anläggningar som delar av Viksjöleden, och önskar klarhet i vad dessa inskränkningar innebär. Kommunen efterfrågar vidare tidplan för när marken ska tas i anspråk och hur detta ska samordnas med kommunens egna planer. Kommunen vill även se skedesplaner och ytbehov, och önskar att Trafikverket redovisar sina behov av vägområden och nyttjanderätt så att kommunen kan bedöma rimligheten i förhållande till konsekvenser för kommunen, företagare och invånare.

Kommunen betonar vikten av nära dialog med berörda fastighetsägare, inklusive privata aktörer, och att samordning sker för att minimera negativa effekter. Kommunen kan inte godkänna eller ta ansvar för påverkan på privatägda fastigheter utan att Trafikverket klargör sina planer.

Trafikverkets kommentar:

Den inskränkta vägrätten innebär att Trafikverket har möjlighet att underhålla sin anläggning. På plankartan kommer det att anges vilken typ av inskränkning som avses. Det kan vara dikesrensning eller rätt att underhålla bullerplank.

Trafikverket kommer fortsatt att samråda med kommunen för att få en gemensam syn för projektet.

Trafikverket kommer att redovisa behovet av vägområde i olika dokument. Intrånget i detaljplaner kommer att redovisas i både PM Detaljplaner och planbeskrivningen. I fastighetsförteckningen kommer intrång per fastighet att redovisas. Det är bara plankartan som fastställs.

Trafikverket har erbjudit fastighetsägare som är berörda av intrång i fastigheter eller berörda av bullerskyddsåtgärder. Trafikverket har genomfört och erbjudit samråd under både skede samrådsunderlag och skede samrådshandling med de fastighetsägare som önskat.

Påverkan på den regionala stadskärnan och angränsande projekt

Trafikverkets beslut att ta bort en planerad påfart/ramp från vägplanen försvårar Järfälla kommuns utveckling av den regionala stadskärnan Barkarby-Jakobsberg. Denna ramp är viktig för att hantera den ökade trafikbelastningen som följer av stadskärnans expansion och är kopplad till avtal om tunnelbaneutbyggnaden med staten och regionen.

Kommunen anser att Trafikverket har sänkt ambitionsnivån, vilket riskerar att skapa problem för stadskärnans utveckling och försvårar kommunens ansvarstagande i projektet.

Trafikverket behöver tydliggöra hur vägplanen påverkar planerad byggnation i närområdet, inklusive buller, luftkvalitet, riskhantering, visuell påverkan och avskärmning. Underlaget bör redovisas enligt relevanta normer och riktvärden.

Kommunen ser behov av fortsatt samordning med Trafikverket kring åtgärdsplanen för Bällstaån, särskilt då stora ytor kring ån markerats för tillfällig nyttjanderätt under byggskedet.

Flera privatägda fastigheter påverkas av vägplanen. Kommunen förutsätter att Trafikverket har en nära dialog med berörda fastighetsägare, men kommunen kan inte godkänna eller svara för påverkan på dessa fastigheter.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket redovisar effekterna av sin utbyggnad i miljökonsekvensbeskrivningen.

Trafikverket har tagit tillfällignyttajade rätt på ytan för kunna genomföra projektet. Ytan kommer sedan att återställas.

Trafikverket har genomfört samråd med berörda fastighetsägare under alla skeden.

Barriäreffekter och kompensationer

Breddningen av E18 riskerar att förstärka den redan tydliga barriäreffekten som vägen utgör i kommunen såväl som i den regionala stadskärnan Barkarby – Jakobsberg då flertalet gångtunnlar behöver förlängas. Kommunen efterlyser kompensationsåtgärder, såsom:

- Förlängning av den regionala gång- och cykelvägen till kommungränsen mot Stockholm.
- Belysning i tunnlar under E18.
- Fler kopplingar över motorvägen, exempelvis en ny gång- och cykelbro från Tallbohov till Barkarby handelsplats.

Dessutom önskar kommunen en mer samordnad planeringsprocess där vägplan, detaljplan, avtal och miljödomar hanteras parallellt, samt en fortsatt dialog kring hur kompensationsåtgärder kan genomföras.

Trafikverkets kommentar:

Eftersom E18 inte kommer att breddas på samma sätt som redovisats under tidigare samråd så kommer inte de gångtunnlar som korsar E18 behöva förlängas. Förlängning av den regionala gång- och cykelvägen, belysning i tunnarna och fler kopplingar över E18 ingår inte i vägplanen.

Gestaltningsspörsmål

Kommunen efterlyser ett aktuellt gestaltungsprogram för vägplanen, vilket saknas i det nuvarande underlaget.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har uppdaterat underlaget vilket kommer att framgå i planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen.

VA (Vatten och Avlopp)

Kommunen bedömer att breddningen av E18 kan skapa konflikter med kommunens ledningsnät, då vissa ledningar riskerar att hamna inom etableringsytor eller direkt i körbanan. Trafikverket måste säkerställa att VA-huvudmannens ledningsnät inte påverkas negativt, inklusive framtida drift, underhåll och åtkomst.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket arbetar med ledningssamordning kontinuerligt och kommer att flytta de ledningar som kommer i konflikt med den nya anläggningen.

2.2.3. Samråd med Stockholms stad

Under perioden 2021-05-01 till 2026-02-16 har 69 samrådsmöten med Stockholms stad genomförts.

Samrådsmötena med Stockholms stad har handlat om följande:

- Projektets omfattning, tidplan och planläggningsprocessen för vägplaner.
- Kommunens process och tider för deras yttrande på samrådshandlingen.
- Hantering av ändring av detaljplaner och kommunens detaljplaneprocess. Hur detaljplanearbetet ska initieras och hantering av kostnader.
- Påverkan på befintliga konstruktioner.
- Dagvattenhantering.
- Skyfalls- och översvänningsfrågor.
- Bullerfrågor.
- Gång- och cykelkopplingar.
- Kompensationsåtgärder kulturmiljö, naturmiljö och rekreation.
- Planerade åtgärder vid trafikplats Hjulsta och påverkan på Igelbäckens kulturresevat samt upphävande av del av kulturresevatet.
- Presentation av miljökonsekvensbeskrivningen.

För mer information hänvisas till minnesanteckningar.

Trafikverket lämnade 2025-11-05 in ansökan om upphävande av del av Igelbäckens kulturresevat till Stockholm stad.

2.2.3.1. Yttrande 2022-03-11

Byggtid

Stockholms stad påpekar att ett kontrollprogram för omgivningspåverkan under byggtiden ska tas fram i samråd med berörda tillsynsmyndigheter. Kontrollprogrammet bör minst omfatta buller, vibrationer, masshantering, hantering av länshållningsvatten, kemikaliehantering och utsläpp till luft.

Ytor som Trafikverket inte reserverar med tillfällig nyttjanderätt behöver tillstånd för markupplåtelse.

Trafikverkets kommentar:

Kontrollprogram för omgivningspåverkan kommer att tas fram i samband med byggtiden och även inom ramen för tillstånd för vattenverksamhet. Detta görs i samråd med berörda tillsynsmyndigheter.

Trafikverket kommer inte ta mer mark i anspråk än de ytorna som redovisas i vägplanen.

Riksintresseprecisering

Även om det endast är ögla 1 (Trafikverkets anmärkning, klöverbladsramp), som är aktuell i detta samråd ingår även ögla 2, nordväst om trafikplatsen i Trafikverkets riksintresseprecisering. Stockholms stad vidhåller att ögla 2 bör utgå ur preciseringen då den enligt trafikprognoser inte kommer få någon nämnvärd trafik. Stockholms stad anser att så länge den nuvarande riksintressepreciseringen gäller bör de samlade effekterna av båda öglorna redovisas i kommande miljökonsekvensbeskrivning.

Trafikverkets kommentar:

Preciseringar av riksintressen syftar till att säkerställa i framtiden nödvändig utbyggnad av infrastruktur. Den aktuella riksintressepreciseringen vid trafikplats Hjulsta är från år 2016 och visar ett övergripande markanspråk utifrån de behov Trafikverket såg då. Efter framtagande av riksintressepreciseringen har fördjupade analyser genomförts och dessa visar att utbyggnad av ögla 2 inte är aktuell inom tidshorisonten för vägplanen och miljökonsekvensbeskrivningen, som är år 2040. Därmed ingår inte ögla 2 i miljökonsekvensbeskrivningens bedömningar. Det går dock inte utesluta att behov av ögla 2 kan uppstå efter år 2040. Även om trafikmängden i ögla 2 blir liten innebär den en avlastning av påfartsrampen från cirkulationsplatsen mot Förbifart Stockholm söderut, vilket i sin tur minskar köbildningen på avfartsrampen från E18 väst. Trafikverket ser över riksintressepreciseringarna med jämna mellanrum.

Igelbäckens kulturresevat

Stockholms stad 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.

Staden bedömer att rekreationsvärdena inom hela det aktuella området mellan Förbifart Stockholm och Akallälänken kommer att förlora sin betydelse och potential för rekreation. Den del av vägområdet som ligger inom kulturresevatet har möjligheter till stärkta rekreationsvärden när Förbifart Stockholm är färdigbyggd.

Stockholms stad konstaterar att planerade åtgärder vid trafikplats Hjulsta på ett ingripande sätt påverkar kulturmiljön och kulturresevatet. Förlusterna av kulturhistoriska värden bedöms bli betydande.

Staden 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, till exempel att de föreslagna åtgärderna är av riksintresse för kommunikationer. I nuvarande utförande ligger ögla 1 delvis utanför området för riksintressepreciseringen för trafikplatsen. För att motivera ett upphävande behöver åtgärderna utformas med 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. Fokus på kompensationsåtgärderna bör vara större insatser som motverkar barriäreffekter inom Järvakilen och stärker kulturlandskapet i stället för många små åtgärder. Staden konstaterar också att upphävandet av kulturresevatet behöver samordnas med andra miljöbalksprövningar.

Det behövs också 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. Staden anser att ögla 1 i stället bör ges en så liten radie som möjligt för att minimera ianspråktagandet av natur- och

kulturlandskapet. Stockholms stad anser att det är av största vikt att Trafikverket utreder alla möjligheter att minska markåtgången och barriäreffekten.

Staden anser också att Trafikverket ska bli väghållare för ytan inuti ögla 1.

Åtgärderna bör inte innebära ökade driftkostnader för reservatsförvaltaren eller staden och en viss initial skötsel bör ingå i Trafikverkets åtaganden. Samtliga kompensationsåtgärder ska stämmas av med berörda förvaltningar inom Stockholms stad.

Vidare framhåller staden att eventuella anslutningar för ledningar i de delar av Igelbäckens kulturresevat som inte kommer att upphävas kräver resevatstillstånd och det kan då bli aktuellt med specifika kompensationsåtgärder för intrånget.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket är medvetet om att de planerade vägåtgärderna innebär intrång i och en förlust av höga värden inom Igelbäckens kulturresevat. Hur intrånget och förlust av värdena ska kompenseras ingår som en del i arbetet med ansökan om upphävande av del av kulturresevat.

Den berörda delen av Igelbäckens kulturresevat bedöms ha rekreationsvärden redan idag, vilket framgår i miljökonsekvensbeskrivningen. I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas även resultat från bullerberäkningarna, som visar att området kommer att bli bullerstört till följd av Förbifart Stockholm.

Redovisning av skäl till upphävande av del av kulturresevat kommer att göras i ansökan till upphävandet och i vägplanens granskningshandling. Kompensationsåtgärder kommer att formuleras som förslag till villkor i ansökan. Dialog kring kompensationsåtgärder med Stockholms stad pågår.

Trafikverkets bedömning är att inga fastställda skyddsåtgärder avseende ekologiska, rekreativa eller kulturhistoriska värden kommer föreslås inom klöverbladsrampen. Emellertid har anpassningar av rampens utformning gjorts för att minimera påverkan bland annat på ekologiska och kulturhistoriska värden. Kompensationsåtgärder till följd av intrånget i kulturresevatet hanteras inom tillståndsförfarandet.

Ett flertal utformningar med olika radier för klöverbladsrampen har studerats. Sammantaget, utifrån ett flertal aspekter exempelvis trafiksäkerhet, bedöms vald utformning av rampen vara den mest fördelaktiga. I planbeskrivningen och i miljökonsekvensbeskrivningen redovisas studerade och bortvalda alternativ med motiv.

Klöverbladsrampen i sin helhet planläggs som vägområde vilket innebär att Trafikverket kommer att äga och förvalta ytan inom rampen.

Inga ledningar eller anslutningar planeras inom kulturresevatet.

Påverkan på stadsutvecklingen, stads- och landskapsbild

Staden bedömer att en förbättring av kapaciteten vid trafikplats Hjulsta är nödvändig och att de nu föreslagna åtgärderna, som principlsöning, är de som i nuvarande situation kan vara de mest rimliga.

Översiktsplanen för Stockholms stad pekar ut området vid trafikplats Hjulsta som ett framtida omvandlingsområde med blandad bebyggelse och med möjlighet till mellankommunala kopplingar. Området bedöms kunna rymma 4 000 nya bostäder inom Stockholms stad. Det är därför väsentligt att intrånget av vägområdet begränsas för att inte förhindra en framtida stadsutveckling av området och mellankommunala kopplingar.

Staden påpekar också att den föreslagna utformningen av trafikplats Hjulsta kommer att förstärka platsens nuvarande karaktär med tung trafikinfrastruktur och anser att de föreslagna åtgärderna behöver utformas så att de gör minsta möjliga påverkan på stads- och landskapsbilden.

Trafikverkets kommentar:

Så som Stockholms stad skriver i sitt yttrande bedöms åtgärderna i trafikplats Hjulsta som nödvändiga. I utformning av de föreslagna åtgärderna får inte mer mark tas i anspråk än vad som krävs för väganläggningen. Avseende möjligheten till framtida stadsutveckling och mellankommunala kopplingar bedöms inte dessa omöjliggöras av de planerade vägåtgärderna. Dock kommer den befintliga barriäreffekten i området att förstärkas. Ur bullersynpunkt visar bullerberäkningarna att det är Förbifart Stockholm som innebär den stora begränsningen med avseende på möjligheten att uppföra bostadsbebyggelse i anslutning trafikplats Hjulsta.

Den föreslagna klöverbladsrampens utformning har anpassats till topografin för att minimera påverkan på stads- och landskapsbilden. Hur stads- och landskapsbilden kommer att förändras till följd av klöverbladsrampen kommer att redovisas i granskningshandlingen.

Trafik

Staden påpekar att kommande vägplan och miljökonsekvensbeskrivning behöver utformas så att 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. Trafikplats Hjulsta bör utformas så att den inte medför några trafikökningar i andra delar av västerort och det lokala vägnätet så att stadens utvecklingsmöjligheter påverkas negativt.

Vidare påpekar staden att utformningen av trafikplatsen och dess påverkan på Akallälänken bör studeras vidare. Utformningen bör inte bidra till ökad trafik på Akallälänken. Förutom simuleringar för trafikplats Hjulsta behöver trafikanalysen innefatta trafikplatser i Vinsta och Akalla.

Staden förutsätter också att projektet trafikplats Hjulsta inte stänger av nuvarande södra Akallälänken innan den omlagda södra Akallälänken 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 Akallälänken bör därför inte väljas.

Trafikverkets kommentar:

De trafikanalysen som har genomförts visar på att ombyggnationen av trafikplats Hjulsta kommer att leda till att omgivande vägnät såsom till exempel väg 275 Akallälänken och Bergslagsvägen avlastas. Med nuvarande utformning av trafikplatsen kommer den prognosticerade trafiken inte att kunna hanteras i trafikplatsen år 2040 vilket skulle innebära att trafiken spiller över på lokalt vägnät samt till andra delar av trafiksystemet i Stockholm så som till exempel Essingeleden.

Några ytterligare analyser som inkluderar trafikplatserna Vinsta och Akalla planeras inte att utföras inom projektet.

Några längre avstängningar av den nya dragningen av väg 275 Akallälänken är inte planerade i samband med byggnationen av trafikplats Hjulsta. Däremot kan kortare avstängningar bli aktuella till exempel i samband med sprängningsarbeten.

Buller

Staden påpekar att trafikbullersituationen inom närliggande bostadsområden, kulturresevatet, i Järvakilen i övrigt och på Järva begravningsplats, samt förslag på bullerskyddsåtgärder bör presenteras. Vidare behövs dialog med miljöförvaltningen som tillsynsmyndighet 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. Staden befarar att ögla 1 med den föreslagna radien försvårar bullersituationen i den sydvästra delen av kulturresevatet.

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.

Trafikverkets kommentar:

Resultaten från genomförda trafikbullerberäkningar, gällande riktvärden och föreslagna bullerskyddsåtgärder kommer att redovisas vägplanens granskningshandling.

De riktvärden som Trafikverket har i sitt styrande dokument (TDOK 2014:1021) och som är applicerbara på annat än bostäder/fastigheter återfinns i kategorierna "Parker och andra rekreationsytor i tätorter", "Friluftsområden" och "Betydelsefulla fågelområden". Kategorierna omfattar i en detaljplan eller översiktsplan utpekade områden där låg bullernivå utgör en särskild kvalitet. Området kring den planerade klöverbladsrampen vid trafikplats Hjulsta är inte utpekat som någon av dessa kategorier i en detaljplan eller översiktsplan. Området är även bullerutsatt från E18, Förbifart Stockholm och väg 275 Akallälänken vilket medför att låg bullernivå inte bedöms kunna utgöra en särskild kvalitet. Med anledning av detta hanteras dessa områden inte vidare i trafikbullerutredningen. Järva begravningsplats ligger inte inom utredningsområdet för E18 och ingår därmed inte i trafikbullerutredningen.

Klöverbladsrampen vid trafikplats Hjulsta är utformad så att den går i bergskärning, vilket begränsar spridningen av trafikbuller från denna källa till intilliggande Igelbäckens kulturresevat.

Projektet kan enbart hantera bullerskyddsåtgärder inom vägområdet för E18, med undantag av de fastighetsnära bullerskyddsåtgärderna.

Dagvattenhantering – MKN Vatten

Staden påpekar att förslag till hantering av trafikdagvatten som säkerställer att miljökvalitetsnormer kan följas i mottagande recipient och att risker för översvämningar minimeras bör tas fram. Placeringen och utformningen av dagvattenåtgärderna, hur vattnet leds dit samt en redovisning av anläggningarnas drift och skötsel bör framgå. Tillskottet av dagvatten får inte bidra till ökad risk för översvämningar i Bällstaån eller leda till att miljökvalitetsnormerna för Bällstaån eller Igelbäcken inte kan följas. Möjligheter att samlokalisera rening och fördröjning av vägdagvatten från Förbifart Stockholm, de aktuella förstärkningsåtgärderna samt Akallälänken bör utredas, inklusive hur sådana skulle kunna ges en rationell drift.

I förslag till lokalt åtgärdsprogram för Bällstaån i Stockholm finns en utpekad yta för flödesutjämning och rening som bör samordnas med de dammar och översilningsytor som föreslås vid den nya trafikplatsen. Eventuella förekomster av sulfid i grundvattnet behöver också beaktas. Vid sprängning under anläggningsskedet blir det höga kvävehalter i länshållningsvatten och detta vatten bör därför ledas till reningsverk. Trafikverket anger vidare att sediment ska saneras och tas om hand vid omgrävning av Bällstaåns åfåra, vilket är positivt.

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

Trafikverkets kommentar:

Hanteringen av trafikdagvatten utreds där avledningen av dagvatten, dammar och fördröjning planeras. Rening samt fördröjning via diken, infiltration och dammar utreds för att uppfylla kraven

gällande rening på dagvatten för utsläpp till Bällstaån. Redovisning av drift och skötsel utreds och kommer att redovisas i senare skede. Samordning med Förbifart Stockholm och övriga Trafikverksprojekt har utretts och en separat renings- och fördröjningsanläggning kommer att anläggas för projekt E18.

Frågan om sulfid i grundvatten och kväve i länshållningsvatten kommer att hanteras inom tillståndprocessen för vattenverksamhet.

Avseende ytan för planerad växtbädd påverkar inte de planerade välgångarna möjligheten för den då ytan tas i anspråk med tillfälligt nyttjanderätt och återställs efter byggtiden.

Markföroreningar

En underrättelse om påträffade markföroreningar behöver göras till Stockholms stads miljöförvaltning som tillsynsmyndighet.

Trafikverkets kommentar:

Inga markföroreningar har påträffats inom Stockholms stad.

Övrigt

Stockholm stad framhåller att det krävs en bra samordning mellan de statliga myndigheterna och bolagen som planerar för ny infrastruktur vid trafikplats Hjulsta, i syfte att minimera såväl anspråk på stadens mark som intrång i natur-, kultur- och rekreationsvärden, inklusive den kommunala och regionala grönstrukturen. Detta gäller exempelvis Svenska Kraftnätets planerade markförläggning av kraftledning.

Vidare vill staden informera om att planerade åtgärder, i vissa delar, strider mot gällande detaljplaner för området och kräver en planändring enligt plan- och bygglagen.

Trafikverkets kommentar:

Samordning kring infrastrukturen i trafikplats Hjulsta pågår med andra berörda myndigheter med mera och Stockholms stad.

Dialog avseende berörda detaljplaner pågår.

2.2.3.2. Yttrande Stadsbyggnadskontoret 25-06-26

Stadsbyggnadskontoret välkomnar förslaget att minska E18:s markanspråk vid Hjulsta trafikplats, eftersom det minskar påverkan på kulturmiljö, natur- och rekreationsvärden. Miljökonsekvenserna bedöms som marginella eller oförändrade jämfört med tidigare förslag.

Förändringarna begränsar dock stadens möjligheter till stadsutveckling, rekreation och friluftsliv i området. Det är viktigt att ökade trafikflöden inte försämrar kollektivtrafikens framkomlighet eller belastar det kommunala vägnätet, särskilt Akallalänken.

Det finns en skillnad i trafikmål: Stockholms stad vill minska trafiken med 30 % till 2030, medan Trafikverket planerar för ökade trafikflöden. Trafikverkets planering får inte motverka stadens mål om hållbar stadsutveckling.

Stadsbyggnadskontoret efterfrågar en redovisning av kumulativa effekter av ökade trafikflöden på stadens vägnät, vilket saknas sedan tidigare samråd.

En viss kapacitetsförstärkning vid Hjulsta trafikplats anses nödvändig. Ögla 1 på östra sidan är motiverad, men nyttan med ögla 2 på västra sidan ifrågasätts då den riskerar att öka trafiken och motverka stadens mål.

Trafikverket har haft dialog med Stockholms stad kring kompensationsåtgärder som kommer att krävas i samband med upphävande av delar av Igelbäckens kulturresevat. Följande kompensationsåtgärder blir aktuella:

- Framtagande av ett fördjupat kulturhistoriskt underlag.
- Ett paket med småskaliga habitatförbättrande punktåtgärder (s.k. "Igelbäckpaketet").
- Förbättring av livsmiljön för gröningen.
- Restaurerings-/habitatförstärkande åtgärder samt åtgärder för att höja de rekreativa värden av befintliga dammar och våtmarker.
- Förbättring av befintliga gångstigar och anläggandet av nya gångstigar.
- Bulleråtgärder för att minska bullerpåverkan i kulturresevatet (kolonilotter, begravningsplatsen och utomhusbadet).

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkten angående förslaget att minska E18:s markanspråk.

Trafikanalyser genomförda i projektet visar på minskade flöden på Akallälänken och andra lokala vägar parallellt med E4 och E18 jämfört med nollalternativet.

Trafikverkets planering baseras på den gällande basprognosen, vilket utgör en bedömning av den sannolika utvecklingen av person- och godstransporter i Sverige.

Trafikverkets analyser visar på minskade trafikflöden på stadens vägnät vid utbyggnad enligt vägplanens förslag jämfört med nollalternativet.

Ögla 2 ingår inte i vägplanen och frågan får diskuteras vidare mellan Stockholm stad och Trafikverket.

Trafikverket noterar synpunkten angående kompensationsåtgärder.

2.2.3.3. Yttrande Miljöförvaltningen 2025-08-26

Förvaltningen ser positivt på Trafikverkets beslut att minska vägrättens omfattning och istället öka antalet körfält inom befintlig vägyta, då detta är resursbesparande och minskar markanspråket.

Den nya vägutformningen innebär ändrade avvattningsprinciper, vilket kräver fortsatt uppföljning av dagvattenhantering och översvämningssrisker vid skyfall.

Det är positivt att luftutsläppsutredningen uppdateras med hänsyn till kommande miljö kvalitetsnormer.

En bedömning av förändringarnas påverkan på bullersituationen bör också göras.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkten angående vägrättens omfattning.

Trafikverket kommer till granskningshandlingen redovisa resultaten av uppdaterade beräkningar för dagvatten och skyfall/höga flöden.

Trafikverket noterar synpunkten angående luftutsläppsutredning och har tagit med detta i miljökonsekvensbeskrivningen.

Trafikverket noterar synpunkten angående bullersituationen och har tagit med detta i miljökonsekvensbeskrivningen. Bullerberäkningar har inte uppdaterats i helhet, men en analys av förändringarna har gjorts. Dessa visar att omfattningsförändringen inte påverkar bullerspridningen

till berörda bostäder. De bostäder som är identifierade som bullerpåverkade är de samma som redovisades i samrådet. Stockholms stad Exploateringskontoret Yttrande 2025-09-10

Exploateringskontoret stödjer Trafikverkets prioriteringar som minskar markåtgång och skyddar kulturmiljö, natur- och rekreationsvärden.

Trots detta begränsas stadens möjligheter till stadsutveckling och rekreation kring Hjulsta trafikplats.

Det finns en målkonflikt: Stockholms stad vill minska trafiken med 30% till 2030, medan Trafikverket förutser ökade trafikflöden, vilket kan påverka det kommunala vägnätet, kollektivtrafikens framkomlighet och stadsutvecklingen negativt.

Exploateringskontoret betonar att ökade trafikflöden inte får belasta Akallälänken ytterligare eller försvåra stadsutvecklingen i västerort.

De kumulativa effekterna av ökad trafik på stadens vägnät bör redovisas för att möjliggöra fortsatt planering av bebyggelse nära förbifartens trafikplatser.

Kapacitetsförstärkning vid Hjulsta trafikplats anses nödvändig, och öglan på östra sidan (ögla 1) är motiverad. Behovet av den västra öglan (ögla 2) ifrågasätts, då trafikanalyser visar begränsad nytta och risk för trafikökningar som motverkar stadens mål om minskad trafik och hållbar stadsutveckling. Vidare utredning av ögla 2 rekommenderas, med hänsyn till riksintressepreciseringen.

Trafikverkets kommentar: Trafikverkets planering baseras på den gällande basprognosen, vilket utgör en bedömning av den sannolika utvecklingen av person- och godstransporter i Sverige.

Trafikanalyser genomförda i projektet visar på minskade flöden på Akallälänken och andra lokala vägar parallellt med E4 och E18 jämfört med nollalternativet.

Ögla 2 ingår inte i vägplanen och frågan får diskuteras vidare mellan Stockholm stad och Trafikverket.

2.2.4. Samråd med berörd trafikförvaltning

2.2.4.1. Yttrande 2022-02-11

Region Stockholm har den 21 april år 2021 svarat på samråd i aktuellt ärendet (diarienummer TRN 2021-0090). Region Stockholm har inget ytterligare att anföra utan hänvisar till det yttrandet.

Trafikverkets kommentar:

För svar se tidigare yttrande.

2.2.4.2. Yttrande 2025-06-10

Region Stockholm uttrycker oro över att den borttagna östgående påfartsrampen vid Barkarby trafikplats kommer att leda till trafikproblem och köbildning, särskilt vid mindre cirkulationsplatser. Regionen menar att detta redan är ett problem och att det kommer att förvärras med fortsatt utveckling av Barkarby handelsplats och Barkarbystaden. Trafikverkets reviderade förslag anses inte lösa dessa problem fullt ut, vilket var en av projektets ursprungliga mål.

Regionen påpekar också att utredningsområdet ligger i den regionala stadskärnan Barkarby-Jakobsberg, där tillgänglighet är avgörande för fortsatt utveckling. Det reviderade förslaget bedöms inte förbättra tillgängligheten, utan snarare försämra den, särskilt med ökande bostäder och arbetsplatser i området. Regionen efterlyser en tydligare beskrivning av de samlade trafik- och tillgänglighetskonsekvenserna, inklusive påverkan på lokal busstrafik.

Trafikverkets kommentar:

Om en extra påfart skulle ha byggts vid Droskvägen skulle detta inte öka kapaciteten för trafik att ta sig ut på E18 österut. Kapacitetsbegränsningen för denna trafik ligger i stället vid invävningen på E18 i rampens slut. Denna kapacitetsbrist går inte heller att bygga bort utan att skapa en ny flaskhals nedströms på E18 i trafikplats Hjulsta vilket skulle få stor negativ påverkan på trafiken både på E18 och på E4 Förbifart Stockholm

Fördelen med en extra påfartsramp till E18 från Droskvägen skulle i stället ha varit att rampen fungerade som ett kömagasin för den trafik som inte kommer ut på E18 och därmed skulle Viksjöleden avlastas. Trafikverket har dock gjort bedömningen att kostnaden för att bygga en sådan ramp inte är motiverad sett till vilka effekter som uppnås.

För kapacitetsproblem på lokaltrafiknätet hänvisas till Järfälla kommun.

2.2.5. Samråd med Försvarmakten

2.2.5.1. Yttrande 2022-02-17

Försvarmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

2.2.6. Samråd med berörda ledningsägare

Under perioden 2021-05-01 till 2026-02-16 har 23 samrådsmöten med berörda ledningsägare genomförts.

Samrådsmötena med ledningsägarna har handlat om följande:

- Ledningsägarnas befintliga och kommande anläggningar.
- Trafikverkets befintliga vägområde och de åtgärder som planeras längs sträckan.
- Avtalsfrågor.

För mer information hänvisas till minnesanteckningar.

2.2.7. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Frågor och synpunkter som har inkommit under perioden 2021-05-01 – 2026-02-16 är sammanställda ämnesvis nedan. Under frågorna och synpunkterna finns Trafikverkets kommentarer om hur dessa ska beaktas.

2.2.7.1. Genomförda möten med enskilda som särskilt berörs

Ett flertal samrådsmöten med enskilda fastighetsägare har hållits under perioden 2021-03-10 och 2026-02-16. Mötena har främst berört frågor kring påverkan av miljö, risk, marklösen och vägutformning.

Klimat/Hållbarhet

Någon anser att motorvägsbyggande måste begränsas för att det är klimatkris och mer biltrafik leder till mer utsläpp. En annan person anser att Trafikverket måste uppdatera sina planer så att de är i linje med Parisavtalet istället för att bygga ut och bredda vägar.

En person anser att Stockholm inte behöver fler motorvägar då mer utrymme för bilar föder en ökad efterfrågan. Personen anser att det är dags att bryta den cirkeln och förflytta trafikanter till mer kapacitetsstarka transportslag.

Trafikverkets kommentar:

Samrådsmaterialet berör utbyggnaden av E18 trafikplats Jakobsberg – trafikplats Hjulsta. Den övergripande planeringen av transportsystemet och begränsning av klimatpåverkan hanteras inte i det här projektet utan sker i samband med att nationell plan tas fram. Utifrån den ges direktiv vilka projekt som ska genomföras.

Projektets klimatpåverkan beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen.

Miljö

En person undrar om vilka effekter luftföroreningar den ökade trafiken kommer att ge på de nya bostadsområdena i Veddesta och Barkarbystaden.

Trafikverkets kommentar:

Beräkningar visar att halterna i omgivningsluften av NO₂ sjunker med planförslaget i förhållande till nuläget och att varken miljö kvalitetsnormerna eller miljömålen kommer att överskridas. När det gäller PM10 ökar halterna i paritet med trafiken. Miljö kvalitetsnormer innehålls dock medan miljömålen tangeras eller överskrids något i ett fåtal beräkningspunkter.

Buller

Flertalet synpunkter berör buller. Några vill ha bulleråtgärder längs hela E18 och det föreslås att det byggs skyddsvallar/bullerplank och planteras träd på båda sidor av vägen. Någon undrar hur utbyggnaden kommer att påverka bullernivåerna. Några är oroliga för bullrets påverkan på Järvafältet och på bostadsområdena i närheten. Någon annan vill att det även byggs bullerplank norr om trafikplats Jakobsberg som skydd för bostadsområden och förskolor. I ett yttrande önskas att det även byggs bullerskärm alternativt vall längs Mälarbanan mot Barkarby.

Flera boende i anslutning till vägen upplever att de idag störs av buller från E18 och från Mälarbanan då det saknas bullerplank och bostadshuset ligger högre än E18. I yttrandena krävs bullerskydd för fastigheterna.

Trafikverkets kommentar:

En trafikbullerutredning har genomförts inom ramen för arbetet med vägplanen. För att minska negativ påverkan från vägens buller längs sträckan finns det två typer av bullerskyddsåtgärder att tillämpas; vägnära respektive fastighetsnära bullerskyddsåtgärder. Vid framtagande av bullerskyddsåtgärder tas bland annat hänsyn till om bullerskyddsåtgärden är tekniskt möjlig, ekonomiskt rimlig och gestaltningsmässigt godtagbar.

Vägnära bullerskyddsåtgärder, i form av bullerskyddsskärm, kommer att uppföras på del av sträckan mellan trafikplats Barkarby och trafikplats Hjulsta. Dessa åtgärder kommer endast att uppföras inom vägområdet för E18. De bostäder som beräknas få ljudnivåer över riktvärdena inomhus och på uteplats kommer att erbjudas fastighetsnära bullerskyddsåtgärder.

Befintlig vegetation längs sträckan kommer att bevaras så långt möjligt. Plantering kommer att ske i samband med återställnings- och gestaltningsarbeten vilket på sikt också innebär ett visst bullerskydd.

Bullerstörningar kommer att uppstå under byggtiden. Åtgärder för att minimera bullerstörningar under byggtiden kommer att tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten baserat på Naturvårdsverkets Allmänna råd om buller från byggarbetsplatser (NFS 2004:15). Både förebyggande åtgärder för att hindra att buller uppstår under byggtiden och uppföljning och riktade åtgärder för att hantera störningar under byggtiden kan bli aktuella.

Resultaten från genomförda bullerberäkningar och gällande riktvärden redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande vägplanen.

Trafik

En person anser att breddningen av E18 är bra då det är mycket trafik och köer. En annan anser att anslutning mellan E18 och E4 i södergående riktning ska ingå i projektet och att denna utökas till minst två filer då det är en stor flaskhals som bara växer i och med exploateringen i Järfälla. Någon anser att om nya Barkarbybron byggs klart, försvinner köerna som inte existerade innan det bygget började, och att E18 därmed inte behöver breddas.

Någon anser att trafikplats Hjulsta borde ha utformats som en hel trafikplats istället för som nu cirkulationsplats. Personen önskar att det mellan E4 och E18 österut byggs en egen ramp.

En person vill att man skapar cykelpendelvägar i projektet och ger flera förslag på hur det skulle kunna göras till exempel att använda den avstängda cykelvägen norr om järnvägen, använda servicevägar och ny planskild förbindelse från gamla Barkarby till Hjulsta.

En person framför att det är viktigt att projektet arbetar för att öka attraktiviteten för gång- och cykeltrafik och att gång- och cykelvägen längs Viksjöleden breddas. Någon önskar att gång/cykelvägen som gick från Viksjöleden till Barkarby station ska återställas. Personen anser vidare att Akallälakens bro till Hjulsta saknas. En annan person önskar fler alternativ för gående och cyklist att kunna korsa E18.

En person anser att kollektivtrafiken inte gynnas av en lösning som prioriterar framkomligheten för biltrafiken. En annan anser att kollektivtrafikens framkomlighet bör prioriteras inom planområdet genom kollektivtrafikkörfält eller signalprioritering i anslutning till trafikplatser.

I ett yttrande önskas att det i samband med breddningen av E18 anläggs ett decelerationsfält vid avfart 154 från E18 östergående mot Jakobsberg.

Trafikverket har haft enskilda samråd med fyra fastighetsägare. På dessa möten har utformningen visats. Tre av fastighetsägare kommer få möjlighet att yttra sig om ny utformning av Droskvägen.

En fastighetsägare är beroende av den trafiklösning vid Droskvägen som tidigare presenterades innan omfattningsförändringen. Lösningen som nu presenteras begränsar tillgängligheten och kan upplevas otrygg. Förslaget kommer att medföras stora begränsningar för fastigheten.

Fråga har inkommit om vilka trafikmängder trafikplats Hjulsta är dimensionerad för, både enligt Förbifart Stockholms utformning och enligt aktuell vägplan för E18 Jakobsberg–Hjulsta. Även behovet av utbyggd vägkapacitet efterfrågades.

Trafikverkets kommentar:

I trafikplats Hjulsta planeras för en breddning av avfartsrampen västerifrån på E18 till cirkulationen i trafikplatsen, en åtgärd som innebär ett separat högersvängskörfält för trafik som ska söderut på E4 Förbifart Stockholm.

Den geografiska avgränsningen för det som idag utgör planområdet gjordes redan i Åtgärdsvalsstudie - vägnät Hjulsta/Barkarby, (TRV 2015:232) och en utökning av det i är inte möjligt inom detta projekt. Anledningen är att den funktionen inte ryms inom syftet för detta projekt och behovet av funktionen inte är utrett. Synpunkten adresseras till en annan del i Trafikverkets organisation.

I projektet ingår breddning av E18 samt ny utformning av trafikplats Barkarby och trafikplats Hjulsta. Inga särskilda åtgärder för gång- och cykeltrafik i form av nya gång- och cykelvägar ingår i projektet.

Befintlig gång- och cykelväg längs med järnvägens norra sida kommer att användas som arbetsväg under byggtiden för E18 och därefter återställas.

I och med de planerade åtgärderna gynnas kollektivtrafiken genom att utrymme frigörs på omkringliggande lokalvägnät där stombusstrafiken planeras gå.

För infart till den aktuella fastigheten är skillnaden mellan tidigare förslag och nytt förslag liten då tidigare förslag byggde på en lösning med dropprefug där infart till fastigheten inte kunde ske direkt från avfartsrampen utan endast österifrån via cirkulationsplatsen på Enköpingsvägen. För utfart från fastigheten innebär den nya lösningen en längre väg från fastigheten ut på E18 men kopplingen till lokalvägnätet är som i tidigare förslag med den skillnaden att dropprefugen ersatts av en korsning med väjningsplikt.

Dimensionerande trafiksiffror för E18 Jakobsberg-Hjulsta kapacitetsförstärkning redovisas i planbeskrivningen. Trafiksiffror för Förbifart Stockholms utformning av trafikplats Hjulsta redovisas i dess arbetsplan. Behov av vägkapacitet redovisas i Planbeskrivningen i kapitlet som handlar om Åtgärdsvalsstudie som låg till grund för projektet. Mer information finns även i Rapport Åtgärdsvalsstudie – vägnät Hjulsta/Barkarby Stockholms län (Trafikverket 2016).

Övrigt

En person undrar hur man kan få ta del av VR-film eller modell av bygget.

En annan önskar få information angående den cykelväg som tidigare gick från Barkarby via bro över Akallälken.

En person framför att Trafikverket hittills har avfärdat synpunkter om att projekt ökar bilberoende i nya områden och befäster en utveckling som går på tvärs med hållbarhetsmål med att projektet ligger i nationell plan. Personen anser att Trafikverket har tagit fram förslaget till nationell plan och förslaget till aktuell utformning av projektet och att de därför inte kan fortsätta använda detta argument.

Några personer anser att åtgärdsvalsstudien inte togs fram genom en stegvis prövning av åtgärder, fyrstegsprincipen och att den därför bör göras om. Någon anser att projektet aktualiserats av Förbifart Stockholm som inte föregicks av en åtgärdsvalsstudie. Personen anser även att denna vägplan grundats på en mycket avgränsad åtgärdsvalsstudie med snäv geografisk avgränsning och avgränsning på vägbunden trafik och att en breddning av E18 stod i fokus tidigt i processen.

En person tycker att öglan vid trafikplats Hjulsta bör strykas ur förslaget då det är en av få ej bebyggda skogsklädda höjder i Järvafältet, där finns stora fornlämningar på höjden och öglan ger buller och barriäreffekter. Personen anser att öglan bör strykas helt till förmån för lösningar som minskar trafiken och behovet av utökat antal ramper.

I ett yttrande ges synpunkter på landskapsplaneringen längs E18. Det ställs även frågor hur väg 275 Akallälken kommer att se ut i framtiden.

I ett yttrande efterfrågas riksintressepreciseringar.

Trafikverkets kommentar:

Samrådsmaterial har funnits tillgängligt på medborgarkontoret i Tensta, på servicecenter i Jakobsberg samt på Trafikverkets regionkontor i Solna och på Trafikverkets hemsida. Någon uppbyggd fysisk modell av projektet har inte funnits.

Avseende efterfrågade cykelvägen mellan Gamla Enköpingsvägen och Järvafältet beräknas den öppnas i slutet av 2022. Detta är endast en omläggning av en tidigare cirka 500 meter lång

gång/cykelstig som går genom skogen. Stigen är grusad och inpassad i terrängen vilken fått styra utformningen. Omläggningen av gång/cykelstigen ingår inte i det här projektet.

Åtgärderna i program E18 trafikplats Jakobsberg – trafikplats Hjulsta utgår ifrån den genomförda åtgärdsvalsstudien avseende vägnätet i Hjulsta-Barkarby som togs fram år 2016 i samarbete med Stockholms stad, Järfälla kommun och Trafikförvaltning Region Stockholm. Åtgärdsvalsstudien togs fram enligt vedertaget arbetssätt vilket innebär att fyrstegsprincipen har använts.

Det första steget i fyrstegsprincipen handlar först och främst om att överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. Att påverka dessa ligger även på andra parter som kommuner och trafikförvaltningar och därför deltog Stockholms stad, Järfälla kommun och Trafikförvaltning Region Stockholm i arbetet med åtgärdsvalsstudien. Under tiden för åtgärdsvalsstudien planerades och genomfördes åtgärder inom järnväg (utbyggnad av Mäljarbanan), tunnelbanan (Akallagrenens förlängning till Barkarby), stombuss samt åtgärder av andra parter.

Åtgärdsvalsstudien innehåller dock flera steg 2-åtgärder som inte ingår i denna vägplan. Åtgärdsvalsstudien låg sedan till grund för Regeringens beslut om den Nationella planen där program E18 trafikplats Jakobsberg – trafikplats Hjulsta pekas ut.

Förbifart Stockholm följer den gamla planprocessen med förstudie, vägutredning (lokaliseringstudie med flera korridorer) och arbetsplan.

De trafikprognoser som tas fram baseras på hela trafiksystemet.

Trafikverket har tagit fram ett PM Gestaltungsavsikter inklusive inledande landskapsanalys samt ett gestaltungsprogram som kommer att redovisas i granskningskedet. Syftet med dessa är att säkerställa en hög arkitektonisk kvalitet genom hela projektet.

Barriäreffekter beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen.

Planbeskrivningen redovisar för de riksintressen som vägplanen berör och varför Trafikverket pekat ut aktuell sträcka av E4 och E18 som riksintresse.

2.2.8. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Följande myndigheter och organisationer avstår från att yttra sig i ärendet i det här skedet:

- Jordbruksverket
- Statens geotekniska institut

2.2.8.1. Brandkåren Attunda 2022-02-18

Möten

Under perioden 2021-05-01 till 2026-02-16 har samrådsmöten hållits med Brandkåren Attunda för att diskutera hur vägen kan komma att byggas, etapper, tidplan för anläggandet samt risker med farligt gods.

2.2.8.1.1. Yttrande 2022-02-18

Utifrån sammanfattningen av riskanalysen i samrådsdokumentet vill Brandkåren Attunda belysa att vissa av de riskreducerande åtgärderna som anses kunna utebli utan att risknivån hamnar över ALARP (område där risker normalt kan accepteras om alla rimliga riskreducerande åtgärder införs) kan vara inskrivna i plankartorna för de berörda detaljplanerna i närheten av E18. Detta kan innebära att åtgärderna är en förutsättning för planernas genomförande. Brandkåren Attunda anser att detta bör utredas för att säkerhetsställa att ingen konflikt uppstår i utvecklingen av området.

Området runt E18 kommer att utvecklas och bebyggas vilket kommer innebära en högre närvaro av människor i området. Brandkåren Attunda önskar att Trafikverket i projektet ser över möjligheten att förebygga suicid genom insatser i den fysiska miljön. Exempelvis genom att se över om upprättandet av fysiska barriärer till eventuella broar och höghastighetsvägar.

Brandkåren Attunda ser positivt på att projektet ska ta fram välplanerade lösningar för trafik under byggtiden för att säkerställa framkomligheten och tillgängligheten för alla trafikslag. Kommer dessa lösningar även ta hänsyn till blåljustrafik?

Brandkåren Attunda önskar separat dialog avseende påverkan på möjligheten till att genomföra räddningsinsatser i byggskedet vid större påverkan på vägnätet.

Trafikverkets kommentar:

De i detaljplanerna föreslagna riskreducerande åtgärderna regleras inte på plankartorna, utan finns med på illustrationskartorna och i planbeskrivningarna.

Planerade vägåtgärder medför att trafiken på delar av E18 kommer något närmare befintliga verksamheter. Det innebär att olyckor med farligt gods kan komma att ske någon meter närmare befintlig bebyggelse jämfört med nuläget. Skillnaden är så liten att det endast ger en marginell påverkan på risknivån enligt genomförda beräkningar av individrisken. Skyddsavstånd till kommande exploatering bedöms kunna innehållas.

De planerade åtgärderna med bland annat planerat skyddsavstånd, dike och skyddsräcke öster om E18, vid Barkarbystaden, bedöms minska effekterna av en eventuell olycka med farligt gods.

Ytterligare riskreducerande åtgärder bedöms inte som nödvändiga.

Utförligare redovisning av riskfrågan kommer att göras i vägplanens granskningshandling.

Aktuell vägsträcka kommer att förses med personskyddsstängsel eller motsvarande.

Hänsyn kommer att tas för framkomligheten och tillgängligheten för blåljustrafik vid planering av byggtiden.

Trafikverket har bjudit in till dialog med blåljusorganisationerna.

2.2.8.2. CAR Sverige 2022-02-18

CAR Sverige kommenterar i sitt yttrande att Trafikverket verkar lösa problemen med fler motorvägsfiler. De kommenterar vidare om Stockholmsporten och Stockholmssfären, Järvafältets kulturresevat, miljökonsekvenser, kollektivtrafik och fyrstegsprincipen. Organisationen har också synpunkter på kommunikationen på projektets hemsida.

Trafikverkets kommentar:

Tillsammans med befolkningstillväxten och trafikökningen i regionen samt en viss omflyttning av trafik, i och med Förbifart Stockholms tillkomst, gör det att det befintliga vägnätet på sträckan mellan Jakobsberg och Hjulsta behöver förstärkas med ytterligare infrastruktur. Exploateringen i området kring Barkarby kommer trots kollektivtrafiksatsningar att generera trafik på det intilliggande vägnätet.

Exploateringen av Stockholmsporten är inte längre aktuell och därmed inte konstverket Stockholmssfären heller.

Trafikverket är medvetet om att de planerade vägåtgärderna innebär intrång i och en förlust av höga värden inom Igelbäckens kulturresevat. Något intrång i Järvafältets naturresevat är inte aktuellt. Intrång i fornlämningar och resevat har i möjligaste mån minimerats genom anpassad

projektering. Kulturmiljövärden som går förlorade kommer att kompenseras på lämpligt sätt inom reservatet eller inom annat område.

De slutgiltiga konsekvenserna för natur, kultur och människor av den föreslagna vägutformningen redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Kollektivtrafiken i området är utbyggd och kommer att byggas ut mer inom den närmsta 10-årsperioden. I dagsläget har Trafikverket byggt ut fyra spår på Mälärbanan som passerar Barkarby station. Det möjliggör en tätare och utökad pendel- och fjärrtågtrafik. Barkarby station kommer att omvandlas till en bytespunkt mellan nämnda tågtrafik och tunnelbanan, som förlängs till stationen med en ny gren. Sammantaget gör utbyggnaden av den spårbundna kollektivtrafiken behovet av vägbunden kollektivtrafik mindre. En kartläggning av befintliga busslinjer och förväntade framtida busstrafikering på sträckan är gjord och visar på ett relativt litet behov av vägbunden kollektivtrafik. De fåtal bussar som ändå kommer att trafikera sträckan kommer att gynnas av den förbättrade framkomligheten.

Projektet utgår från en åtgärdsvalsstudie där samtliga steg har beaktats enligt fyrstegsprincipen. Flera steg 2-åtgärder är aktuella för genomförande inom programmet och andra parter som deltog i åtgärdsvalsstudien planerar för steg 1-åtgärder.

Avseende kommunikation på hemsidan var syftet med att uppdatera texten på webben att förtydliga att detta projekt är ett av flera kapacitetshöjande projekt som Trafikverket gör längs med E18/E4/E20-stråket från norr till söder i regionen. Det vill säga, förklara att projekten tillsammans ska bidra till att öka framkomligheten och trafiksäkerheten på det statliga vägnätet i regionen och i landet.

Samrådshandlingen syftar till att beskriva vilka åtgärder som föreslås, vad de syftar till och hur de kan påverka miljön, så det blir lätt att förstå och lämna synpunkter på dem. Eftersom samrådshandlingen ska ge en samlad bild av föreslagna åtgärder har Trafikverket valt att inte lyfta ut delar ur sitt sammanhang till webben. Men de ämnen Trafikverket har fått många frågor om tidigt, så som buller och luftkvaliteten i området, har det funnits kort fakta om på webbsidan med hänvisning till att Trafikverket utreder påverkan och hur den kan minskas.

I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas de konsekvenser som den föreslagna vägutformningen får på miljön och möjliga åtgärder för att minska påverkan. Ju längre arbetet kommer desto mer fakta om påverkan och åtgärder för miljön läggs upp på webben.

2.2.8.3. Naturskyddsföreningen i Järfälla 2022-02-18

Den föreslagna breddningen kommer i ett samhällsperspektiv göra anspråk på resurser som skulle göra bättre nytta inom kollektivtrafiken. Föreningen anser att det vore bättre att göra det svårt att ta bilen och i stället få människor att välja kollektivtrafiken. Om man ändå genomför breddningen ska vägen övertäckas för att minska bullret.

Såväl Sveriges riksdag, som Länsstyrelsen Stockholm och Järfälla kommun har åtagit sig att ta till krafttag för att minska främst utsläppen av koldioxid till luften. I både Järfälla och i länet står trafiken för majoriteten av utsläppen. Det är alltså tydligt att länet måste planera för och bidra till en minskning av bilismen framöver, inte en fortsatt ohållbar ökning.

Trafikverkets kommentar:

Åtgärdsvalsstudien togs fram enligt vedertaget arbetssätt vilket innebär att fyrstegsprincipen har använts. Åtgärdsvalsstudien innehåller flera steg 2-åtgärder, varav en planeras genomföras i närtid och ytterligare åtgärder planeras att genomföras på längre sikt. Dessa åtgärder ingår dock inte i denna vägplan.

Åtgärdsvalsstudier bildar underlag för regeringens upprättande av nationell transportplan. Program E18 trafikplats Jakobsberg – trafikplats Hjulsta ingår i Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 (Regeringen, 2018) där väg E4 och E18 samt klöverbladsrampen i trafikplats Hjulsta är av riksintresse för kommunikationer.

En trafikbullerutredning har genomförts inom ramen för arbetet med vägplanen. Vid framtagande av bullerskyddsåtgärder tas bland annat hänsyn till om bullerskyddsåtgärden är tekniskt möjlig, ekonomiskt rimlig och gestaltningsmässigt godtagbar. För att minska negativ påverkan från vägens buller längs sträckan har två typer av bullerskyddsåtgärder använts; vägnära respektive fastighetsnära bullerskyddsåtgärder.

Vägtrafiken står i dagsläget för stora utsläpp av växthusgaser i transportsektorn. Vägtrafikens klimatpåverkande utsläpp kan minskas genom tre strategier; fordon med lägre utsläpp per kilometer, ökad andel förnybara drivmedel och minskat vägtrafikarbete.

Trafikverket arbetar också med att utveckla olika typer av trafikstyrning som kan kombinera tillgänglighet med acceptabel luftkvalitet och minskade utsläpp. En stor andel av transporterna kommer även fortsättningsvis att vara på väg (men över tid ha minskande klimatpåverkande utsläpp tack vare fordon med lägre utsläpp per kilometer och ökad andel förnybara drivmedel).

Ombyggnaden av E18 är ett av flera vägprojekt på E4, E20 och E18 i Stockholm som tillsammans ska bidra till att öka kapaciteten, framkomligheten och säkerheten på det statliga vägnätet i regionen och landet. Den nya dragningen av E4:an med Förbifart Stockholm gör trafikplats Hjulsta till en viktig knutpunkt där E4 och E18 kommer att mötas.

2.2.8.4. Naturskyddsföreningen i Stockholms län och ARG (Arbetsgrupp Rädda Grimstaskogen) 2022-02-18

Synpunktsinlämnarna anser att åtgärdsvalsstudiens genomförande och dess slutsatser som mynnade ut i planförslaget är oacceptabelt och bryter mot såväl fyrstegsprincipen som regionens och Sveriges klimatmål. De anser vidare att åtgärdsvalsstudien bör göras om och samrådsförslaget helt omarbetas. De hänvisar till och bifogar sina respektive yttranden från *Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan*.

Synpunktsinlämnarna påpekar att Riksrevisionen har konstaterat att Trafikverket inte följer fyrstegsprincipen och att steg 1- och 2-åtgärder antingen lyser med sin frånvaro eller enbart ses som komplement. De anser att steg 2-åtgärder, påfartsreglering och intelligent trafikstyrning, måste ingå i planen.

Synpunktsinlämnarna framför att synpunkter kring vägprojektet ur ett större perspektiv har avfärdats med att projektet ligger i nationell plan för transportinfrastrukturen. Det är dock Trafikverket som tagit fram förslaget till nationell plan.

Synpunktsinlämnarna undrar hur ändamålet tagits fram och påpekar att projektmålen fått minskade ambitioner ur hållbarhetssynpunkt i förhållande till de som fanns i åtgärdsvalsstudien.

Föreningen och gruppen anser att projektet motverkar en hållbar utveckling genom ökad trafik och ökad påverkan från trafik och vägar i området i form av barriärer, negativ inverkan på klimat, miljö och natur, kulturmiljö och hälsa. Föreningen anser att biltrafiken måste minska och att nya områden ska planeras utifrån det. De anser vidare att i buller- och luftberäkningarna måste effekterna från kommunala och regionala vägnätet tas med och inte bara effekterna från det statliga vägnätet.

Trafikverkets kommentar:

Åtgärderna i program E18 trafikplats Jakobsberg – trafikplats Hjulsta utgår ifrån den genomförda åtgärdsvalsstudien avseende vägnätet i Hjulsta-Barkarby som togs fram år 2016 i samarbete med

Stockholms stad, Järfälla kommun och Trafikförvaltning Region Stockholm. Åtgärdsvalsstudien togs fram enligt vedertaget arbetssätt vilket innebär att fyrstegsprincipen har använts.

Det första steget i fyrstegsprincipen handlar först och främst om att överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. Att påverka dessa ligger även på andra parter såsom kommuner och trafikförvaltningar. Under tiden för åtgärdsvalsstudien planerades och genomfördes åtgärder inom järnväg (utbyggnad av Mälarbanan), tunnelbanan (Akallagrenens förlängning till Barkarby), stombuss samt åtgärder av andra parter. Åtgärdsvalsstudien innehåller flera steg 2-åtgärder som inte ingår i denna vägplan. Steg 2-åtgärderna, styrning av trafikfördelning från trafikplats Barkarby till trafikplats Jakobsberg och förberedelse för påfartsreglering av ramper till E18 i trafikplats Barkarby, ingår dock i projektet.

Samrådsmaterialet berör utbyggnaden av E18 trafikplats Jakobsberg – trafikplats Hjulsta. Den övergripande planeringen av transportsystemet och begränsning av klimatpåverkan hanteras inte i det här projektet utan sker i samband med att nationell plan tas fram. Regeringen ger direktiv till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastruktur. Åtgärdsvalsstudier bildar underlag för Trafikverkets förslag. Trafikverket redovisar sitt förslag till plan för regeringen och samtidigt går planen på extern remiss. Remissynpunkter lämnas sedan till regeringen inför deras beslut om nationell plan. Regeringen beslutar om innehållet i nationell plan, vilket innebär att ändringar av Trafikverkets planförslag kan göras. Vart fjärde år revideras planen och det görs en översyn av vilka projekt som ska ingå. Program E18 trafikplats Jakobsberg – trafikplats Hjulsta ingår i Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 (Regeringen, 2018).

I åtgärdsvalsstudien togs, utifrån studiens projektmål, fram ett åtgärds paket i samarbete mellan Trafikverket, kommuner och Trafikförvaltning Region Stockholm. Trafikverket ansvarar för att utföra flertalet av dessa åtgärder och en intern beställning gav aktuellt projekt ansvar för sju av åtgärdsvalsstudiens utpekade åtgärder. Ändamålet och projektmålen har anpassats efter aktuellt projekt.

Projektets miljöpåverkan redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. I den redovisas även bedömningen av om vägplanen bidrar eller motverkar till att uppfylla de nationella miljökvalitetsmålen.

De planerade vägåtgärderna innebär ingen förändring avseende passagemöjligheterna över eller under E18 varmed vägens barriäreffekt bedöms inte förändras. Breddning av E18 innebär dock att befintliga gång- och cykelpassager under vägen kommer att förlängas. Därför föreslås trygghetshöjande åtgärder avseende färgsättning och belysning i gång- och cykelpassagera.

Resultaten från genomförda trafikbullerberäkningar och gällande riktvärden redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande vägplanen. Bullerberäkningarna omfattar befintlig och detaljplanerad (laga kraftvunnen) bebyggelse och innefattar även övrig statlig infrastruktur. I vägplanehandlingarna kommer också att redogöras för de planerade bullerskyddsåtgärderna. Vid framtagande av bullerskyddsåtgärder tas bland annat hänsyn till om åtgärden är tekniskt möjlig, ekonomiskt rimlig och gestaltungs-mässigt godtagbar. Inga detaljerade kostnadsuppskattningar för bullerskyddsåtgärder är framtagna ännu.

Luftkvalitetsutredningen omfattar förutom vägplaneområdet även befintlig omkringliggande stadsbebyggelse.

2.2.8.5. Naturskyddsförening Stockholm 2022-02-18

Föreningen avvisar bestämt planerna på att addera ytterligare körfält på E18 och nuvarande förslag på trafikplats vid Hjulsta. Utbyggnaden av E18 går helt emot klimatmålen och Trafikverkets krav på att trafiken måste minska samt innebär ett tillskott av buller, oattraktiva trafikmiljöer och

fragmentering av landskapet. Investeringarna i detta miljöskadliga vägprojekt bör istället gå till kollektivtrafik och cykelinfrastruktur.

Föreningen anser vidare att inducerad trafik åter upp den kortsiktigt förbättrade framkomligheten och genererar klimatpåverkan.

Föreningen ifrågasätter starkt projektets ändamål. Trafikplats Hjulsta och en bredare E18 innebär en förstärkt barriäreffekt mellan naturområden. Föreningen anser att det måste investeras i ekodukter över de breda trafiklederna i Stockholm såsom E18.

Utbyggnaden av E18 innebär intrång i Igelbäckens kulturresevat, vilket inte kan accepteras på grund av fornminnen och ekologiskt värdefull skogsmiljö.

Föreningen anser att förslaget med den ytkrävande öglan måste revideras för en lösning som innebär betydligt mindre yta i anspråk. De anser vidare att trafikplats Hjulsta strider emot miljöbalken och lag om fornminnen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tog tillsammans med berörda kommuner och Trafikförvaltning Region Stockholm fram en åtgärdsvalsstudie. Den togs fram enligt vedertaget arbetssätt vilket innebär att fyrstegsprincipen har använts. Åtgärdsvalsstudien innehåller flera steg 2-åtgärder, varav en planeras genomföras i närtid och ytterligare åtgärder planeras att genomföras på längre sikt. Dessa åtgärder ingår dock inte i denna vägplan.

Åtgärdsvalsstudier bildar underlag för regeringens upprättande av nationell transportplan. Program E18 trafikplats Jakobsberg – trafikplats Hjulsta ingår i Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 (Regeringen, 2018) där väg E4 och E18 samt klöverbladsrampen i trafikplats Hjulsta är av riksintresse för kommunikationer.

Ändamålet för projektet togs fram i samband med åtgärdsvalsstudien.

Vägrafiken står i dagsläget för stora utsläpp av växthusgaser i transportsektorn. Vägrafikens klimatpåverkande utsläpp kan minskas genom tre strategier; fordon med lägre utsläpp per kilometer, ökad andel förnybara drivmedel och minskat vägrafikarbete.

Trafikverket arbetar också med att utveckla olika typer av trafikstyrning som kan kombinera tillgänglighet med acceptabel luftkvalitet och minskade utsläpp. En stor andel av transporterna kommer även fortsättningsvis att vara på väg (men över tid ha minskande klimatpåverkande utsläpp tack vare fordon med lägre utsläpp per kilometer och ökad andel förnybara drivmedel).

Ombyggnaden av E18 är ett av flera vägprojekt på E4, E20 och E18 i Stockholm som tillsammans ska bidra till att öka kapaciteten, framkomligheten och säkerheten på det statliga vägnätet i regionen och landet. Den nya dragningen av E4:an med Förbifart Stockholm gör trafikplats Hjulsta till en viktig knutpunkt där E4 och E18 kommer att mötas.

Gällande inducerad trafik visar utförda trafikprognoser att de planerade åtgärderna kommer att innebära att vägen drar till sig trafik från omgivande vägnät i och med att den snabbaste vägen mellan olika punkter i vägnätet kommer att förändras. Detta innebär att trafikflödena i hela det omgivande vägnätet påverkas. Prognosen visar även på en liten ökning av det totala trafikarbetet i regionen till följd av den nya vägen (cirka 0,2 % för personbilstrafik). Denna ökning bedöms inte äta upp den planerade kapacitetsökningen. Den nya vägens påverkan på klimatet både utifrån byggskede, underhållsskede och trafikens generering av utsläpp beskrivs utförligt i miljökonsekvensbeskrivningen.

Angående ekodukter över de breda trafiklederna i Stockholm kommer Förbifart Stockholm att förläggas i tunnel under Järvafältet på en sträcka av cirka två kilometer, vilket minskar dess

påverkan som barriär för människor och djur som rör sig längs Järvakilen. I åtgärdsvalsstudien finns även som en av tolv åtgärder en landskapsbro eller socio-/ekodukt på en del av väg 275 Akallalänken. Den åtgärden ingår inte i aktuell vägplan.

Trafikverket är medvetet om att de planerade vägåtgärderna innebär intrång i och en förlust av höga värden inom kulturresevatet. Hur intrånget och förlust av värdena ska kompenseras ingår som en del i arbetet med ansökan om upphävande av del av kulturresevat. Redovisning av skäl till upphävande av del av kulturresevat kommer att redovisas i ansökan till upphävandet. Kompensationsåtgärder kommer att formuleras som förslag till villkor i ansökan. Dialog kring kompensationsåtgärder med Stockholms stad pågår.

Ett flertal utformningar med olika radier för klöverbladsrampen har studerats. Sammantaget, utifrån ett flertal aspekter, bedöms vald utformning av rampen vara den mest fördelaktiga. I planbeskrivningen och i miljökonsekvensbeskrivningen redovisas studerade och bortvalda alternativ med motiv.

2.2.8.6. Polismyndigheten

Möten

Under perioden 2021-05-01 till 2026-02-16 har fyra samrådsmöten hållits med Polismyndigheten för att diskutera synpunkterna kring fastigheten Järfälla Barkarby 2:70. Polismyndigheten har fått möjlighet att yttra sig om utformningen av Droskvägen.

2.2.8.6.1. Yttrande 2022-02-15

Polismyndigheten har tecknat intentionsavtal med Järfälla kommun för fastigheten Järfälla Barkarby 2:70 för att uppföra en ny polisstation på fastigheten. Polismyndigheten framhåller att en utfart mot cirkulationsplatsen mellan Droskvägen/Enköpingsvägen är nödvändig för att kunna etablera sig på platsen och förutsätter att detta går att ordna.

Vidare framgår det av samrådsunderlaget att vägområdet kommer att gå in på fastigheten Järfälla-Barkarby 2:70. Polismyndigheten behöver av säkerhetsskäl ha ett perimeterskydd i form av stängsel runt hela fastigheten och vägområdets utsträckning kommer troligen påverka var staket kan uppföras. Polismyndigheten önskar en dialog med Trafikverket om detta.

Trafikverkets kommentar:

En avfart mot Droskvägen är inte möjlig på grund av trafiksäkerhetsskäl. Trafikverket har haft dialog med polismyndigheten som har resulterat i att vägplanen inte kommer hindra en anslutning till cirkulationsplatsen vid Droskvägen och Enköpingsvägen.

Trafikverket anser att det är möjligt att placera perimeterskydd innanför vägräcket längs Droskvägen och E18. Dialog har hållits med Polismyndigheten.

2.2.8.6.2. Yttrande 2022-12-12

Polismyndigheten framhåller fortsatt att en utfart direkt mot cirkulationsplatsen mellan Droskvägen/Enköpingsvägen är nödvändig för att kunna etablera sig på platsen och förutsätter att detta går att ordna. Polismyndigheten behöver ha ett perimeterskydd i form av stängsel runt hela fastigheten och vägområdets utsträckning kommer troligen påverka var staket kan uppföras. Polismyndighetens bedömning är dock att perimeterskydd går att ordna inom det område inom fastigheten som Polismyndigheten förfogar över.

Trafikverkets kommentar:

Utformningen av Droskvägen kommer inte att utgöra ett hinder för att komma ut på Enköpingsvägen. Trafikverket önskar fortsatt dialog om möjlig placering av perimeterskydd och eventuell påverkan på statlig anläggning.

2.2.8.7. Skogsstyrelsen 2022-02-10

Om biotopskydd berörs av kommande åtgärder behöver dispens sökas hos Skogsstyrelsen. Vid åtgärder som berör naturvårdsavtal tecknat mellan markägare och Skogsstyrelsen ska samråd ske.

Trafikverkets kommentar:

Inget biotopskyddsområde kommer att beröras av vägplanen.

2.2.8.8. SMHI 2022-02-18

SMHI har tagit del av rubricerade samrådshandlingar och har inga ytterligare synpunkter utan hänvisar till tidigare svar från 2021-03-31.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkterna.

2.2.8.9. Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) 2022-02-18

SVOA bedömer att befintliga VA-ledningar eller anläggningar inte kommer att påverkas av den planerade kapacitetsförstärkningen av E18.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkterna.

2.2.8.10. Storstockholms brandförsvär (SSBF) 2022-02-17**Möten**

Under perioden 2021-05-01 till 2026-02-16 har samrådsmöte hållits med Storstockholms brandförsvär för att diskutera hur vägen kan komma att byggas, etapper, tidplan för anläggandet samt risker med farligt gods.

2.2.8.10.1. Yttrande 2022-02-17

Brandförsvärets synpunkter sedan 2021-04-01 kvarstår.

SSBF ser positivt på att Trafikverket bevakar frågan om vägren och håller fortsatt samordningsmöten med blåljusorganisationer för att utreda behov kopplat till framkomlighet. SSBF ser det även av vikt att tydliggöra framkomlighet och brandskydd under byggtid, på sådant sätt att räddningstjänsten kan nå etableringsplatser och liknande, samt att säkerhet och utrymningsmöjligheter säkerställs för de som utför arbete vid etableringen. Detta yttrande behandlar oklarheter kopplat till risk, bedömning av risk och åtgärder till följd av riskbilden.

Delar av området längs aktuell vägsträcka utgörs av markförhållanden med finkorniga och lösa jordar där lutningsförhållandena är av sådan art att risk för ras och skred föreligger, vilket inom projektet genomfört utredningsarbete bekräftar. Breddning av befintlig väg samt anläggande av nya anläggningsdelar har negativ påverkan på skredrisken. SSBF ser positivt på att Trafikverket hanterar detta inom projektet med dimensionering av geotekniska förstärkningsåtgärder för de olika planerade anläggningsdelarna. SSBF har inte kännedom om hur följd effekter och ökad risk för annan bebyggelse regleras inom vägplan, men om sådan risk föreligger borde åtgärder hanteras och bekostas av projektet.

I detaljplanen för Barkarbystaden I ställs krav på att E18 avskiljs mot detaljplanområdet med vägräcke, dike samt en två meter hög vall som ska placeras inom fem meter från vägen. Vid Barkarbystaden I kommer det finnas ett skyddsavstånd på drygt 30 meter. Trafikverket har baserat på skyddsavståndet i kombination med övriga riskreducerande åtgärder och kommande vägutformning bedömt att risknivån för fastigheten är acceptabel även utan skyddsvall. SSBF vill belysa att riskåtgärderna för Barkarbystaden I är inskrivna i detaljplan och därför kan innebära att planen inte kan genomföras utan åtgärder. Vägplanen får inte strida mot kommunernas detaljplaner. Samtidigt handlar riskåtgärderna i detta område troligtvis främst om samhällsrisk, då många människor både vistas och bor i dessa planområden. Riskåtgärderna bör därför inte tas bort med hänvisning till individrisk, vilket görs för exempelvis Barkarbystaden II. I detaljplanen för Barkarbystaden II föreslås en skyddsskärm till skydd mot olyckor som leder till utsläpp av farligt gods. Trafikverket har genomfört individriskberäkningar för E18 som visar att risknivån är inom ALARP (område där risker normalt kan accepteras om alla rimliga riskreducerande åtgärder införs) även utan skärmen. Att risknivån ligger inom ALARP innebär att alla rimliga åtgärder ska vidtas, vilket i detaljplanen har bedömts innefatta även skyddsskärm. Trafikverket nämner inget om riskkurvor för samhällsrisk, vilket bör vara en avgörande fråga. Således ställer SSBF sig frågande till motiven för att inte genomföra åtgärderna, och hur det påverkar säkerheten för de som ska bo och vistas inom Barkarbystaden I och II.

Trafikverkets svar:

Med vidtagna geotekniska förstärkningsåtgärder, som följer gällande krav för utformning och dimensionering, bedöms ingen negativ påverkan på annan bebyggelse att ske.

Planerade välgångar medför att trafiken på delar av E18 kommer något närmare befintliga verksamheter. Det innebär att olyckor med farligt gods kan komma att ske någon meter närmare befintlig bebyggelse jämfört med nuläget. Skillnaden är så liten att det endast ger en marginell påverkan på risknivån enligt genomförda beräkningar av individrisken. Skyddsavstånd till kommande exploatering bedöms kunna innehållas.

De planerade åtgärderna med bland annat planerat skyddsavstånd, dike och skyddsräcke öster om E18, vid Barkarbystaden, bedöms minska effekterna av en eventuell olycka med farligt gods. Ytterligare riskreducerande åtgärder bedöms inte som nödvändiga.

Gällande samhällsriskens görs den sammantagna bedömningen att projektet inte bedöms ge någon större effekt på den. Bedömningen baseras på att projektet inte bidrar till ökad population och att flödet av farligt gods är lägre i jämförelse med om inte de planerade åtgärder genomförs. Vidare bidrar inte projektet till att sammansättningen av farligt gods förändras till det sämre. Slutligen, avståndet mellan väg och bebyggelse minskar enbart marginellt vilket inte påverkar individrisken i någon större utsträckning och därmed kan det också antas att det inte heller kommer ge någon större effekt på samhällsrisken.

Utförligare redovisning av riskfrågan kommer att göras i vägplanens granskningshandling.

2.2.8.11. Sveriges geologiska undersökning SGU 2022-01-17

SGU hänvisar till deras allmänna riktlinjer som bifogas.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkten beaktas.

2.2.8.12. Sveriges Åkeriföretag 2022-02-18

Sveriges Åkeriföretag ser väldigt positivt på projektet och vill att arbetet påbörjas så snart som möjligt. Föreningen vill vidare att cirkulationsplatser görs så bred att tunga fordon med släp kan ta sig igenom utan problem och att gatstenarna runt och i mitten av cirkulationsplatsen är avfasade så de inte skär sönder däcken på de tunga fordonen.

Trafikverkets kommentar:

Inga cirkulationsplatser ingår i projektet.

2.2.8.13. Vattenfall Eldistribution AB (odaterad)

Vattenfall noterar att Trafikverket tagit tidigare synpunkter i beaktning och ser fram emot fortsatt dialog.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkten.

2.2.8.14. E.on 2025-06-10

E.on upplyser om de ledningar som finns inom projektet området. Vidare upplyser E.on om de regler som finns vid arbete vid ledningar. E.ON förutsätter att ett fortsatt nära samarbete mellan Trafikverket och E.ON i den fortlöpande processen för att kunna komma fram till en möjlig lösning.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkter och har för avsikt att fortsätta ledningssamordningen.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Solna Strandväg 98, 171 54 Solna

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se