

Vägplan, Samrådshandling SAMRÅDSREDOGÖRELSE

E18, Jakobsberg - Hjulsta, kapacitetsförstärkning Järfälla kommun och Stockholms stad, Stockholms län

Ärendenummer: TRV 2020/125933

2022-01-12



Trafikverket

Postadress: Solna Strandväg 98, 171 54 Solna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Tyréns AB

Dokumentdatum: 2022-01-12

Uppdragsnummer: 161731

Ärendenummer: TRV 2020/125933

Version: 0.4

Kontaktperson: Jonas Halzius, 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 2021-11-30

Samrådsmöten har genomförts med Järfälla kommun, Stockholms stad, Länsstyrelsen Stockholm och aktuella ledningsägare.

Innehåll

Sammanfattning	3
1 Samrådsrets	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 berörda kommuner	7
2.1.3. Samråd med berörd trafikförvaltning	18
2.1.4. Samråd med Försvarsmakten	19
2.1.5. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	19
2.1.6. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	23
2.2. Samråd vid utformning av planförslaget	29
2.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse	29
2.2.2. Samråd med berörda kommuner	29
2.2.3. Samråd med berörda ledningsägare	30

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.

Samrådsredogörelsen består av två kapitel. Kapitel 1 redovisar samrådskretsen 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.

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

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 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, företag, allmänhet samt ett antal intresseorganisationer.

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, planlägningsprocessen 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 kulturresevat, samordning av kultur- och naturmiljöfrågor och behov av och tidplan för arkeologiska utredningar. Eventuellt upphävande av del av kulturresevatet hanteras av Stockholms stad.

För mer information hänvisas till minnesanteckningar.

2.1.2. Samråd med berörda kommuner

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 meandering och påverkan på ån samt trafikfrågor.
- Planlägningsprocessen 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.

Samrådsmötena med Stockholms stad har handlat om följande:

- Projektets omfattning, tidplan och planlägningsprocessen 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.

Järfälla kommun

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

Samrådsunderlaget

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 projektanpassas 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 Barkarby trafikplats. 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.

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.

Bullerutredningen 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 miljö kvalitetsnormen innebär inte att det föreligger en god luftmiljö. Utöver miljö kvalitetsnormen bör resultaten därför även jämföras med miljö kvalitetsmålen för luft. Regeringen har fastställt tio preciseringar av miljö kvalitetsmålet Frisk luft och vid utredning av luftkvaliteten bör det säkerställas att miljö kvalitetsmålet beaktas.

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.

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

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.

Kulturmiljö

Kommunen vill lyfta att Barkarby torg och Järfälla kyrkby är utpekade som kulturmiljöer av kommunalt och regionalt intresse. Vidare rekommenderas att Trafikverket kontaktar 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.

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 miljökvalitetsnormerna.

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.

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.

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 passagera 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.

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 Barkarby trafikplats.

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 Barkarby trafikplats.

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.

Stockholms stad

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.

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 norrående riktning till E18 västgående riktning (ögl 1).

Även om det endast är ögl 1 som ingår i aktuellt projekt framhåller Trafikverket i andra sammanhang att en liknande ramp på den västra sidan av Förbifart Stockholm (ögl 2) kan komma att bli nödvändig med tiden. Enligt trafikkontorets analys kommer en sådan ramp få en så låg nyttjandegrad att den inte är motiverad. Stockholms stad förordar därför att ögl 2 utgår ur

riksintressepreciseringen. Om Trafikverket bedömer att ögla 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 rekreativvärden 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 Akallälänken.

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.

Analyser 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.

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.

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 (öglå 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, Akallälänken 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 Akallälänken som ett område med potentiella rekreativvärden. Staden menar att hela området öster om Akallälänken redan idag har höga

rekreationsvärden och att det kilformade området mellan E18, Akallälänken och Förbifart Stockholm är ett område med potentiella rekreationsvärden, eftersom Akallälänken 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 Akallälänken. Staden menar på att om Akallälänken 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 framtagande 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 Akallälänken till följd av aktuellt förslag i jämförelse med nollalternativet år 2040.

Kulturmiljö

Staden påpekar att området i anslutning till Hjulsta trafikplats är i flera avseenden av mycket stort kulturhistoriskt värde. I den tidigare gjorda åtgärdsvalsstudien 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.

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.

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.

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.

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

kulturreseervat 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 kulturreseervatet 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.

2.1.3. 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.

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 Mälarbanans 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 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 den vägbundna kollektivtrafiken att beaktas.

I det kommande arbetet med vägplanen kommer projektets påverkan på 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.

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

Samråd avseende skyddszon och övriga beröringspunkter kommer att ske med berörda förvaltningar inom Region Stockholm.

2.1.4. Samråd med Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

2.1.5. 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 miljö kvalitetsmål. 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 åtgärdspaket skulle få om den genomförs.

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.

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 bostadshusen 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 oboeoligt. 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.

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.

Planläggningsprocessen

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 trafikeringsynpunkt. 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 Förbifartens 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.

2.1.6. 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 AB
- Havs- och vattenmyndigheten
- Jordbruksverket
- Naturvårdsverket
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB
- Skogsstyrelsen
- Statens geologiska institut, SGI

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.

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.

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 Hjulsta trafikplats. 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.

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.

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.

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.

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.

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 Ballstaån ska säkerställas och om möjligt förstärkas. Åtgärder för att minimera påverkan på vattendraget kommer att utredas.

Svenska kraftnät 2021-04-08

Den planerade 400 kV-förbindelsen Överby-Beckomberga som ingår i Storstockholm Väst har sträckningsförslag i området vid Hjulsta trafikplats. 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.

Sveriges geologiska undersökning SGU 2021-03-09

SGU hänvisar till deras allmänna riktlinjer som bifogas.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkten beaktas.

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.

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 huruvida 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.

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 2021-11-30 har ett samrådsmöte med Länsstyrelsen Stockholm genomförts. Samrådsmötet har handlat om följande:

- Vattenverksamhet, utsläpp av dagvatten till recipient, Bällstaån och MKN. 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. Behovet av att ta fram en ny riskanalys avseende den planerade skyddsskärmen vid Barkarbystaden.
- Åtgärder i trafikplats Hjulsta och intrång i Igelbäckens kulturresevat, samordning av kultur- och naturmiljöfrågor och behov av och tidplan för arkeologiska utredningar. Eventuellt upphävande av del av kulturresevatet hanteras av Stockholms stad.

För mer information hänvisas till minnesanteckningar.

2.2.2. Samråd med berörda kommuner

Under perioden 2021-05-01 till 2021-11-30 har 16 samrådsmöten med Järfälla kommun och sex 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 meandering och rening av vägdagvatten till ån samt trafikfrågor.
- 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.
- Skyddsskärmen vid Barkarbystaden II och skyddsvall i Barkarbystaden I.

Samrådsmötena med Stockholms stad har handlat om följande:

- Projektets omfattning, tidplan och planläggningsprocessen för vägplaner.
- Stockholms stads process och tider för deras yttrande på samrådshandlingen.
- 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.
- Kompensationsåtgärder som kan bli aktuella då delar av kulturresevatet upphävs.

För mer information hänvisas till minnesanteckningar.

2.2.3. Samråd med berörda ledningsägare

Under perioden 2021-05-01 till 2021-11-30 har fem 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.

För mer information hänvisas till minnesanteckningar.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Solna Strandväg 98, 171 54 Solna

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

www.trafikverket.se