



Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Stockholm 2005-06-15

Till:  
Vägverket  
Region Stockholm  
171 90 Stockholm

**Samrådssvar angående förslag till detaljplan och arbetsplan för ombyggnad och ny sträckning av väg E 18 mellan Hjulsta och Kista i Stockholm, S-Dp 1999-08897- 54 och 41510**

Naturskyddsföreningen i Stockholms län (föreningen) har tagit del av förslaget till detaljplan och vill lämna följande synpunkter:

**Sammanfattning**

Naturskyddsföreningen i Stockholms län anser att

1. En tunnellsöning är bäst ur samhällsekonomisk och miljömässig synvinkel samt att motortrafikled och stadsbyggd inte är förenliga.
2. Buller i stora delar av Järvafältet kommer även efter ombyggnaden fortfarande ligga över de riktvärden för friluftsliv och rekreationsområde som rekommenderas av Naturvårdsverket. Detta är inte acceptabelt.
3. De föreslagna kompensationsåtgärderna är otydligt beskrivna och otillräckliga. Föreningen anser att förslaget måste redovisa samtliga kompensationsåtgärder i detalj samt presentera en tidplan och hur dessa ska finansieras.
4. Man bör utöka antalet sträckor med överdäckningar och redovisa förslag till bebyggelse inklusive samhällsekonomisk nytta med detta. Man borde åtminstone göra det möjligt att i framtiden utöka antalet överdäckningar.
5. Miljö kvalitetsnormer uppnås inte på vissa delar av ombyggnaden.

**Allmänt**

Järvafältet har en fantastisk potential som rekreationsområde, natur- och kulturmiljö, en potential som tyvärr är på väg att erodera av flera skäl. Området är omgivet av stora trafikleder och därför starkt bullerstört. Bullret gör att stora delar av området i praktiken inte är tillgängligt för friluftsliv. Igelbäcken, som rinner genom dalgången, är på väg att växa igen eftersom man sedan omgivningarna bebyggdes har lett bort en stor del av den naturliga tillrinningen. Vägarna i området utgör dessutom starka barriärer som begränsar

tillgängligheten till området. Ett första steg i arbetet att sanera området vore att bygga om nuvarande E18 som går längs bostadsområdena Hjulsta/Tensta/Rinkeby och förlägga vägen i tunnel. Då skulle man samtidigt skapa utmärkta lägen för en exploatering som bedöms kunna ge utrymme för åtminstone 120-130 000 kvadratmeter bostadsyta i fantastiskt läge ut mot fältet. För att möjliggöra detta krävs dock att ytterligare ca en miljard kronor skjuts till för att täcka extrakostnaderna för en tunnelförläggning jämfört med ombyggnad i ytläge.

När Stockholms stad hösten 2001 ändrade ståndpunkt och beslöt acceptera en ombyggnad av E18 Hjulsta-Rinkeby i ytläge var en förutsättning att projektet kompletterades med tre breda viadukter. Efterhand har denna lösning krympt till två viadukter, dock till en sammanlagd kostnad på minst 600 miljoner kronor. Den verkliga investeringskostnaden för ytalternativet ligger därmed på minst 2,3 miljarder plus 600 miljoner, dvs 2,9 miljarder kronor (tunnellösningen skulle sammanlagt ha kostat ca 3,3 miljarder), och den samhällsekonomiska nettonuvärdekvoten betydligt lägre än vad Vägverket uppgett i förslaget.

Sammantaget vill föreningen därför kraftigt beklaga att ett tunnelalternativ ännu en gång har negligerats.

### **Tunnelalternativet bättre ur samhällsekonomisk och miljömässig synvinkel**

Precis som i tidigare samrådsyttranden så hävdar föreningen att den ekonomiska nyttan av en tunnelloösning har underskattats. Genom att lägga E18 i tunnel skapas stora möjligheter att exploatera det nuvarande vägområdet för boende, näringsverksamhet m m. Genom en tunnelloösning skulle dessutom det stora friluftsområdet mellan Södra och Norra Järva vinna rejält i attraktivitet. I stockholmsregionen är tillgången på exploaterbar mark i centrala lägen med existerande kollektivtrafik m m mycket begränsad. Exploateringsvärdet torde därför vara betydande.

Föreningen vill starkt ifrågasätta om planering för öppen motortrafikled är försvarlig i så centralt läge vare sig ur miljömässig eller ur ekonomisk synvinkel. Planeringen måste ske utifrån en långsiktig vision för området, och det är befogat att anta att en tunnelloösning om några år ger en betydligt bättre totalekonomi än vad man bedömer idag. Detta genom möjligheten att bygga mer i kombination med stigande markpriser. Man kan då åstadkomma en mer sammanhängande stadsbyggd som formas utifrån de boende och arbetande människornas behov av god funktion och miljö, platsens historiska identitet och landskapets topografiska förutsättningar. Bygger man motorleden enligt det nu aktuella förslaget är man låst för mycket lång tid framåt. Föreningen anser det nödvändigt att utreda den samhällsekonomiska nyttan av att bygga ovanpå en eventuell tunnel innan ett beslut fattas.

### **Buller i stora delar av Järvafältet fortfarande över riktvärden för friluftsliv och rekreatjonsområde.**

Buller har de senaste åren fått status som ett allvarligt hälsoproblem. Dessa problem redovisas till viss del i förslaget, exempelvis sömnstörningar och olika typer av stressreaktioner. Natur- och friluftsområden är idag för många människor en av de få återstående platserna där man kan söka tystnad. Järvafältet är idag ordentligt bullerstört, störningar som visserligen efter den planerade ombyggnaden kommer att minska men inte på långa vägar tillräckligt. Förslaget väljer att i vissa fall använda benämningen rekreatjonsområde och i vissa fall friluftslivsområde på samma område, dvs Järva friområde. Detta uppenbarligen för att Naturvårdsverkets riktvärden för rekreatjonsområde i tätort är betydligt högre än för friluftsområde. Även om man konsekvent skulle använda benämningen rekreatjonsområde på hela friområdet skulle fortfarande efter ombyggnaden stora delar av området ligga över

riktvärdena för buller. Det är oacceptabelt att negligera detta när man nu har chansen att till stor del få bort bullret från Järvafältet och vid de intilliggande bostäderna. Återigen skulle en tunnellsöning få bort bullret och samtidigt göra de intilliggande bostäderna och Järvafältet ökad attraktivitet. Detta visar sig inte minst när allmänheten enligt Vägverkets sammanfattning av samrådssvar säger att: *”Farhågor finns att problem med höga bullernivåer och luftföroreningar trots redovisade åtgärder inte skall ge acceptabla boendemiljöer.”*

I förslaget sägs ingenting om att använda ny bullerdämpande asfalt på vägbanan. Den nya asfalten innehåller gummi som på ett effektivt sätt dämpar bullret. Det är alltså av största vikt att använda denna sorts asfalt för att ytterligare få ner bullret kring den nya vägen.

### **Kompensationsåtgärder otydligt beskrivna.**

Föreningen ser med förvåning att de kompensationsåtgärder som föreslagits fortfarande är, enligt föreningens uppfattning, mycket modesta eller snarare helt otillräckliga. Att man till skillnad från tidigare redovisar att man ska samarbeta med Stockholms stad förändrar naturligtvis ingenting. Principen om kompensationsåtgärder innebär att den som förstör naturvärden vid en exploatering blir ålagd att kompensera förlusten av dessa. Varje grönområde som exploateras ska ersättas med likvärdig natur. I förslaget så redovisas visserligen vissa kompensationsåtgärder för groddjurslokaler och återplantering av träd och buskvegetation vid vägens kantzoner. Dessa åtgärder är både för få och för otydligt beskrivna. Förslaget nämner ingenting, förutom nämnda groddjurslokal, om hur man ska ersätta de naturområden som exploateras av vägbygget. Att återplantera träd vid den nya framskjutna vägzone innebär inte att man ersätter den mark som exploaterats. Vad gäller kärrmarken vid Skogvarktarkärret så antyder förslaget endast att man har planer på att på något sätt ersätta denna. Dessa planer bör i detalj redovisas.

De intrång i landskapet längs Igelbäckens dalgång som förslaget redovisar är mycket omfattande. De kommer att leda till att nuvarande begränsningar av områdets tillgänglighet som vägsystemet orsakar på grund av omfattande buller och barriärer kommer att permanentas för mycket lång tid. Kostnader för att kompensera denna effekt måste givetvis inkluderas i vägprojektets budget och får givetvis inte ensidigt lastas över på andra samhällsaktörer.

Föreningen anser att det i förslaget, i detalj, måste redovisas hur samtliga kompensationsåtgärder ska se ut samt en tidplan för och finansiering av dessa.

### **Utöka sträckor med överdäckningar och redovisa förslag till bebyggelse inklusive samhällsekonomisk nytta med detta**

Föreningen skulle med glädje se ett förslag där man åtminstone för framtiden gör det möjligt att överdäcka stora delar av den resterande vägen som inte ligger under de två planerade överdäckningarna. Lösningen med överdäckningar av vägen på två platser mellan Hjulsta och Rinkeby medför så betydande fördelar ur såväl landskaps- som stadsmiljösynpunkt att den alltså borde kunna utvidgas till att omfatta längre sträckor av vägen.

Överdäckningarna kan enligt förslag från Stockholms stad komma att bebyggas. Förslagen redovisas dock inte i remissmaterialet, vilket är anmärkningsvärt. En sammanställning av den samhällsekonomiska nyttan med nya bostäder på de planerade överdäckningarna skulle med största sannolikhet även visa vinsten med att förlägga vägen mellan främst Hjulsta och Rinkeby i tunnel och bygga bostäder på marken där den nuvarande vägen går.

### **Miljö kvalitetsnormerna uppnås inte på vissa delar av ombyggnaden.**

Beträffande miljö kvalitetsnormerna bekräftar förslaget att den föreslagna ombyggnaden väntas leda till att trafiken på E4 Kista-Ulriksdal ökar med 12-14 procent. En konsekvens blir

ökade halter av avgashalter längs den aktuella vägsträckan. I förslaget antyds att en sådan förändring skulle vara tillåten dels eftersom ökningen blir marginell dels därför att det inte finns någon bebyggelse i direkt anslutning till vägen. Detta resonemang faller dessutom helt när man i förslaget uttrycker en önskan om bebyggelse på överdäckningarna.

Denna tolkning saknar stöd i gällande lagstiftning. I miljöbalken 16 kap 5 § sägs att *”Tillstånd, godkännande eller dispens får inte meddelas för en ny verksamhet som medverkar till att en miljö kvalitetsnorm överträds. Verksamheten får dock tillåtas, om verksamhetsutövaren vidtar sådana åtgärder att olägenheterna från annan verksamhet upphör eller minskar så att möjligheterna att uppfylla miljö kvalitetsnormen ökar i inte obetydlig utsträckning.”* Förslagets bedömning är uppenbarligen att den föreslagna ombyggnaden leder till ökade halter av luftföroreningar längs en vägsträcka där normerna redan väntas överskridas. Den planerade ombyggnaden torde därmed inte vara tillåten med mindre än att Vägverket och Stockholms stad samtidigt genomför åtgärder som kompenserar för den trafikökning den planerade ombyggnaden av E18 väntas orsaka. Vad gäller beräkningarna av kvävedioxidhalter och partikelhalter (PM<sub>10</sub>) så redovisar förslaget att dessa är mycket osäkra. Trots detta så anser man sig vara säker på att miljö kvalitetsnormerna kommer att hållas efter ombyggnaden! Betydligt mer säkra beräkningar krävs alltså innan någon form av ombyggnad kan ske.

Mårten Wallberg  
Ordförande

För kännedom:  
Länsstyresen i Stockholm, planenheten  
Vägverket, Region Stockholm  
Regionplane- och trafikkontoret  
AB Storstockholms lokaltrafik  
Stockholms gatu- och fastighetskontor  
Miljöförvaltningen i Stockholm  
Kista stadsdelsförvaltning  
Rinkeby stadsdelsförvaltning  
Spånga - Tensta stadsdelsförvaltning