

Handläggare: Virginia Kustvall Larsson  
Telefon: 076-12 10 448

Till  
Östermalms stadsdelsnämnd

## Yttrande över Vägverkets förslagshandling Östlig förbindelse - förstudie

### Förslag till beslut

Stadsdelsnämnden beslutar att godkänna och överlämna stadsdelsförvaltningens svar på kommunstyrelsens remiss av Vägverkets förstudie Östlig förbindelse.

Göran Månsson  
stadsdelsdirektör

Virginia Kustvall Larsson  
t f chef Kultur och Miljö

### Sammanfattning

Kommunstyrelsen har remitterat Vägverkets förslagshandling förstudie Östlig förbindelse till stadsdelsnämnden för synpunkter. Vägverket presenterar tre alternativa vägalternativ: Alternativ C: Ny tunnelförbindelse under innerstaden väster om Södra Djurgården. Alternativ D: Ny tunnelförbindelse ungefär i tidigare studerade Österledens sträckning under Saltsjön och Djurgården. Alternativ F: Ny tunnelförbindelse via Nacka-Lidingö.

Alternativ C är enligt Vägverkets analys det alternativ som ger bäst framkomlighet i innerstaden, ger näst störst nytta när det gäller tillgänglighet, påverkar ej Nationalstadsparken men är teknisk mest komplicerat och kan ge lokala störningar vid ventilationstorn och på- och avfarter.

Alternativ D medför enligt Vägverket störst nytta för trafiken när det gäller tillgänglighet, näst bäst för avlastning av innerstaden men passerar under ekologiskt känsliga områden, kan ge påverkan på naturmiljön i strandområden liksom lokala bullerstörningar vid Valhallavägen alternativt Frihamnen.

Alternativ F är enligt Vägverket i första hand aktuellt om de andra alternativen inte är genomförbara. Det förutsätter stöd från Lidingö och Nacka. Alternativ F ger enligt främst ökad tillgänglighet i regionens östra delar och avlastar endast marginellt innerstaden och infartslederna, det passerar naturreservat och ekologiskt känsliga områden i en bergtunnel, ger en liten påverkan på naturmiljön men lokala bullerstörningar vid mynningar.

Sammanfattningsvis anser förvaltningen att alla tre alternativen har både för- och nackdelar men att alternativ D ändå är något bättre än de två andra. Det bedöms ge en bra trafik-effekt och ha hög tillgänglighet. Det är inte lika tekniskt komplicerat som alternativ C och ger inte lika negativa effekter på innerstaden. Förvaltningen betonar även vikten av man

parallellt med planeringen av Östlig förbindelse ser över trafiksituationen på Östermalm.

### **Ärendets beredning**

Kommunstyrelsen har remitterat Vägverkets förslagshandling för förstudie av Östlig förbindelse till Östermalms stadsdelsnämnd och begärt svar senast 2007-01-31. Svarstiden har på nämndens begäran flyttats fram för att ärendet ska kunna tas upp på stadsdelsnämndens ordinarie sammanträde 2007-02-15. Det här remissvaret har beretts inom stadsdelsförvaltningens programområde Kultur och Miljö.

### **Bakgrund**

Österleden har sedan trafiköverenskommelsen 1990 varit den östliga delen av den planerade trafikledningen runt Stockholms innerstad. Den planerades gå helt i tunnel under Saltsjön och Djurgården från Värmdöleden till Frihamnen. Österleden skulle enligt Vägverket förbättra miljön och trafiksäkerheten, förbättra tillgängligheten inom regionen och skapa bättre möjligheter för regional utveckling. 1997 upphörde allt arbete med Österleden. Förutsättningarna har nu enligt Vägverket förändrats. Nacka–Värmdöområdet är den regiondel som befolkningsmässigt växer mest i Sverige och området kring Hjorthagen-Frihamnen kommer att bli ett av de mest expansiva exploateringsområdena i Stockholmsregionen.

Vägverket startade under 2004 planeringsprocessen med en förstudie för en ny östlig vägförbindelse. Förstudien ska enligt Vägverket lägga fast mål för projektet och det fortsatta arbetet. En ny Östlig förbindelse har enligt verket som mål att tillfredsställa den ökande befolkningens reseefterfrågan i den östra delen av regionen.

Vägverkets projektmål för Östlig förbindelse är att:

- skapa förutsättningar för regional utveckling samt att fler bostäder och arbetsplatser kan tillskapas i relativt centrala lägen,
- förbättra möjligheterna att genom bättre tillgänglighet skapa en större arbetsmarknad, knyta samman stadsdelar och områden norr och söder om Saltsjön.

Viktiga, men sekundära mål för en Östlig förbindelse, är enligt Vägverket att minska trafiken i innerstaden samt att åstadkomma en bättre framkomlighet och trafiksäkerhet.

Ett kortfattat samrådsunderlag tillställdes under 2004 Östermalms stadsdelsförvaltning för eventuella synpunkter. Förslaget gällde då en sträckning tvärs Saltsjön öster om Gamla stan. Förvaltningen efterlyste i skrivelse, dnr 2004-1329-311, bland annat

- en ökad helhetssyn kring den lokala och regionala vägtrafikfrågan och en analys av de behov som det planerade stadsutvecklingsområdet på Östermalm och den förväntade befolkningsökningen medför,
- en fördjupad analys med avseende på vilka effekter som kan förväntas av åtgärder som exempelvis ökade kollektivsatsningar och trängselavgifter,
- en samordning med arbetet av den fördjupade översiktplanen för Nationalstadsparken.

Vägverkets förstudiearbete har nu resulterat i en förslagshandling, daterad 2006-04-24. där tre alternativa vägkorridorer för ny väg presenteras. Känslighetsanalyser med traditionella trafikanalyismetoder har utförts avseende ytterligare utbyggnad av kollektivtrafiken utöver Regional utvecklingsplan för Stockholm, RUFSS, 2001 och effekterna av trängselavgifter har studerats. Enligt Vägverket kvarstår behov av en östlig vägförbindelse. Förslaget har tillställts länsstyrelsen för bedömning om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Innan Vägverket fattar beslut om den fortsatta planeringen för en östlig förbindelse önskar verket att från berörda kommuner få synpunkter på förslagshandlingen.

Förslagshandlingen med bilagor, samrådsredogörelsen och de två trafikanalyserrapporterna finns att tillgå i sin helhet på Vägverkets hemsida genom följande länk:

[http://www.vv.se/templates/page3\\_8467.aspx](http://www.vv.se/templates/page3_8467.aspx)

### **Förslaget i korthet**

Vägverket presenterar tre lokaliseringsalternativ där såväl effekten på projektmålen samt kostnadseffektivitet värderas.

#### Alternativ C

En ny tunnelförbindelse under innerstaden väster om Södra Djurgården. Kostnaden uppskattas till 10-15 miljarder. Ny väg enligt detta alternativ kopplas i söder till Värmdöleden och Södra länken och i norr till Norra länken. Östermalm berörs främst genom de föreslagna anslutningarna i innerstaden vid Strandvägen, Humlegården och Lidingövägen. Vid Strandvägen föreslås Skeppargatan användas för trafik ut från tunneln och Grevgatan för trafik in i tunneln och vid Humlegården föreslås anslutning för trafik i båda riktningarna i Engelbrektsgränd.

#### Alternativ D

En ny tunnelförbindelse under Saltsjön och Djurgården till en kostnad av 9-12 miljarder. Alternativet har studerats i två varianter i huvudsak enligt den tidigare arbetsplanen för Österleden med kopplingar till Södra Länken i Söder och till Norra Länken i norr. Enligt variant Österleden ingår en trafikplats i ytläge i Frihamnen med kopplingar mot Lindarängsvägen och Tegelluddsvägen. Trafik från Lidingö ges möjlighet att nå Österleden via ramper som mynnar i Lidingövägen. Arbetena fordrar en breddning av Lidingövägen vid Storängsbotten. Variant D2 går i tunnel även vid Frihamnen med rampanslutningar som mynnar i hamnområdet alternativt en koppling mot Valhallavägen vid cirkulationsplatsen vid Ladugårdsgärdet. Den senare lösningen ger något mindre trafik på Lindarängsvägen. Bägge lösningarna ger möjlighet att däcka över Lindarängsvägen för att minska störningarna från biltrafiken parkområdet.

#### Alternativ F

En ny tunnelförbindelse via Nacka-Lidingö till en kostnad av 10-15 miljarder. Den ansluter till Värmdöleden vid Trafikplats Skvaltån. Tunneln löper i 5% lutning genom Halvakakssundet mellan Nacka och Lidingö och mynnar i Södra Kungsvägen söder om Lidingö

centrum. Via en trafikplats där kan trafik från Lidingö ledas ner i tunneln. Trafik från Lidingö Centrum använder den befintliga Lidingöbron och kopplas till Norra länken via en 1,5 km lång tunnel under Hjorthagen. Sträckan mellan bron och Lidingö Centrum kan överdäckas.

Vägverkets analyser visar att alternativen bidrar olika mycket till att uppfylla projektmålen. Alternativ C är det alternativ som ger bäst framkomlighet i innerstaden, ger näst störst nytta när det gäller tillgänglighet, påverkar ej Nationalstadsparken men är teknisk mest komplicerat och kan ge lokala bullerstörningar vid på- och avfarter i innerstaden.

Alternativ D medför störst nyttor för trafikanterna när det gäller tillgänglighet, näst bäst för avlastning av innerstaden men passerar under flera ekologiskt känsliga områden och kan ge påverkan på naturmiljön i strandområden liksom lokala bullerstörningar vid Valhallavägen alternativt Frihamnen.

Alternativ F är enligt Vägverket i första hand aktuellt om de andra alternativen inte är förenliga med miljö kvalitetsnormer och inverkan på Nationalstadsparken. Det förutsätter också stöd från Lidingö stad och Nacka kommun. Alternativ F ger enligt Vägverket främst ökad tillgänglighet i regionens östra delar och avlastar endast marginellt innerstaden och infartslederna, det passerar flera naturreservat och ekologiskt känsliga områden i en bergtunnel, ger en liten påverkan på naturmiljön men lokala bullerstörningar vid mynnningar.

I det fortsatta arbetet föreslår Vägverket att de tre alternativen studeras vidare i en vägutredning där effekterna – såväl positiva som negativa – analyseras noggrannare. Miljöfrågorna ska redovisas i en miljökonsekvensbeskrivning och samråd på nytt genomföras med allmänheten och övriga intresserade. Viktiga aspekter att belysa är enligt Vägverket påverkan på Nationalstadsparken, miljö kvalitetsnormer, kopplingar till bebyggelseområden, trafikplatsernas utformning, risk- och säkerhetsfrågor, ventilation, påverkan av sänktunnel, påverkan under byggskedet, möjligheter till underjordsparkering samt inverkan av olika vägavgifts- eller vägskattesystem.

### **Förvaltningens synpunkter**

Stockholmsregionen växer. Stockholms stad beräknar att till år 2030 öka sin befolkning med 150 000 personer. Transportförsörjning och en god tillgänglighet är av stor betydelse för stadens stadsutvecklingsområden och förutsätter att ny infrastruktur planeras och utformas. Infrastrukturprojekt är ofta svåra att överblicka och många motstående intressen möts. Stadsdelsförvaltningen anser att Vägverkets förstudie är ett bra första steg i en planeringsprocess där fördelar och nackdelar med olika vägalternativ är översiktligt belysta.

Östermalm berörs i olika utsträckning av alla tre alternativen genom de föreslagna anslutningarna i innerstaden. Alternativ C och D kommer att påverka innerstadsmiljön visuellt, lokalt ge försämrad luftkvalitet och bullerstörningar och påverka Nationalstadsparken och andra känsliga natur- och kulturmiljöer. Enligt Vägverkets egen redovisning kan det med

alternativ C bli svårt att klara lagkraven avseende luftkvalitet eftersom luftföroreningar som genereras i vägtunneln måste ventileras bort via tunnelmynningar och ventilationstorn och därmed ger förhöjda halter till omgivande luft. Både alternativ C och D passerar under Nationalstadsparken vilket enligt Vägverket kan ge påverkan på flora och fauna genom hydrogeologiska förändringar och barriäreffekter. Påverkan kan också bestå i lokala ingrepp där naturmiljö berörs. Variant D2 kommer att kunna påverka miljön vid Biskopsudden och Nedre Manilla genom schakt på sjöbotten för sänktunnelar. Alternativ C innebär anläggning av ramper, tunnelmynningar och ventilationstorn vid Humlegården och Strandvägen i gatu- och parkmark.

Sammanfattningsvis anser förvaltningen att alla tre alternativen har både för- och nackdelar men att alternativ D ändå är något bättre än de två andra. Det bedöms ge en bra trafik-effekt och ha hög tillgänglighet. Det är inte lika tekniskt komplicerat som alternativ C och ger inte lika negativa effekter på innerstaden.

Avslutningsvis vill förvaltningen åter framföra att det inom stadsdelen finns trafikstråk med en hård trafikbelastning från såväl privatfordon som yrkestrafik med bullerstörningar och höga halter luftföroreningar som följd. Trycket på angränsande gator är stort och där det går väljer trafikanterna att hitta andra vägar genom Östermalm. Björnnäsvägen, Oxenstiernsgatan/Strandvägen och Engelbrektsgatan är exempel på sådana gator där det ofta bildas bilköer. Förvaltningen betonar därför åter vikten av att det parallellt med planeringen av Östlig förbindelse i samarbete med trafikkontoret och stadsdelsförvaltningen, som en del i en genomtänkt strategi för styrning av trafiken i innerstaden, görs en översyn av trafiksituationen på Östermalm som helhet.

---

## **Bilaga**

Östlig förbindelse – förstudie, rapportversion 2006-04-25