

Handläggare
Maria Tengvard
Telefon: 08-508 28 806**Till**
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2015-04-14 p.18

Österleden som miljöprojekt genom att kraftigt minska biltrafiken i Stockholm, motion av Berthold Gustavsson (M)

Remiss från kommunstyrelsen dnr 1778/2014

Förvaltningens förslag till beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Godkänna och överlämna miljöförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Justera beslutet omedelbart.

Gunnar Söderholm
Förvaltningschef

Per Enarsson
Enhetschef

Sammanfattning

Kommunstyrelsen har remitterat en motion av Berthold Gustavsson (M) angående Österleden som miljöprojekt genom att kraftigt minska biltrafiken i Stockholm. Motionären föreslår att kommunfullmäktige beslutar att hemställa hos regeringen att Österleden ska byggas och att kommunfullmäktige uppdrar till berörda nämnder att förbereda planeringen av Österleden.

I nationell plan för transportsystemet 2014-2025, som den föregående regeringen fastställde den 8 april 2014, har 1000 miljoner kronor avsatts för fortsatt utredning av en Östlig förbindelse. Ytterligare 1 000 miljoner kronor har avsatts till projektet under planperioden för att möjliggöra ett fullständigt genomförande av utredningsarbete inklusive projektering.

Trafikverket är huvudman och ansvarig för startbeslut om förstudie.

Enligt den rapport (Handelskammaren, augusti 2014) som hänvisas till i motionen skulle trafiken i Stockholms innerstad minska kraftigt genom att Österleden byggs. Förstudien från 2006 visar dock inte på lika stora trafikminskningar i innerstaden.

Miljöförvaltningen har inte haft möjlighet att analysera skillnaderna i prognosresultat och kostaterar att nya, uppdaterade trafikprognoser behöver göras inom ramen för en eventuell förstudie innan förvaltningen kan ta ställning till om projektet kan vara motiverbart ur det av motionären framförda perspektivet.

Miljöförvaltningen konstaterar att byggandet av Österleden kommer att innebära minskad trafik i innerstaden. Förvaltningen noterar emellertid att även om trafiken i Stockholms innerstad minskar - och därmed lokalmiljön kan komma att förbättras där - kommer bilresandet att öka på länsnivå med ca 1 %.

För att ur miljösynpunkt tillstyrka byggandet av Österleden krävs det enligt förvaltningen en rad ytterligare utredningar och att det kan påvisas att Österledens fördelar överväger dess nackdelar.

Bakgrund

Kommunstyrelsen har remitterat en motion av Berthold Gustavsson (M) angående Österleden som miljöprojekt genom att kraftigt minska biltrafiken i Stockholm. Remisstiden sträcker sig till den 30 april 2015. Motionären påtalar i sin skrivelse att företrädare för den nya politiska majoriteten har en uttalad ambition att trafiken i Stockholms innerstad ska minska kraftigt. Relaterat till detta menar motionären att en östlig förbindelse som minskar trafiken behövs när Norra länken är färdig för trafik 2015. Som stöd för detta resonemang hänvisar motionären till en rapport som tagits fram av Handelskammaren och som behandlar ett antal vägar och de trafikminskningar som en genomförd Österled skulle generera. Motionären föreslår att kommunfullmäktige beslutar att hemställa hos regeringen att Österleden ska byggas och att kommunfullmäktige uppdrar till berörda nämnder att förbereda planeringen av Österleden.

Östlig förbindelse, som tidigare kallades Österleden, har sedan trafiköverenskommelsen 1990 varit den östliga delen av den planerade trafikledsringen runt Stockholms innerstad. Den planerades gå helt i tunnel under Saltsjön och Djurgården från Värmdöleden till Frihamnen.

Trafikverket tog 2006 fram en förstudie för en östlig förbindelse i Stockholmsområdet. Förstudiearbetet resulterade i en förslagshandling, daterad 2006-04-24, med en samrådsredogörelse och två trafikanalyrapporter.

I nationell plan för transportsystemet 2014-2025, som den föregående regeringen fastställde den 8 april 2014, har 1000 miljoner kronor avsatts för fortsatt utredning av en östlig förbindelse. Ytterligare 1 000 miljoner kronor har avsatts till projektet under planperioden för att möjliggöra ett fullständigt genomförande av utredningsarbete inklusive projektering. Trafikverket är huvudman och ansvarig för startbeslut om förstudie.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av miljöförvaltningen. Avstämning har också gjorts med exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Minskad trafik i Stockholms innerstad

Enligt den rapport (Handelskammaren, augusti 2014) som hänvisas till i motionen skulle trafiken i Stockholms innerstad minska kraftigt genom att Österleden byggs. Förstudien från 2006 visar dock inte på lika stora trafikminskningar i innerstaden.

Förvaltningen har inte haft möjlighet att analysera skillnaderna i prognosresultat och kostnader att nya, uppdaterade trafikprognoser behöver göras inom ramen för en eventuell ny förstudie innan förvaltningen kan ta ställning till om projektet kan vara motiverbart ur det av motionären framförda perspektivet.

Miljöförvaltningen instämmer emellertid i motionärens utgångspunkt att det, ur miljösynpunkt, är önskvärt att trafiken i innerstaden minskar och ser även ett behov av att öka kapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet för att minska innerstadstrafiken.

I den åtgärdsstudie som har tagits fram (Åtgärdsvalsstudie – Tillgänglighet för Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö, daterad 2013-05-24) beskrivs att trafiksystemet i Stockholmsregionen är hårt utnyttjat och att kapacitetstaket redan nåtts i stora delar av vägsystemet under högttrafik. Det dagliga resandet inom länet är starkt inriktat mot de centrala delarna. Resandet mellan Nacka, Värmdö, Lidingö och resten av Stockholms län går via några få vägsnitt, där Lidingöbron, Södra länken och Danviksbron är de huvudsakliga förbindelserna oavsett val av färdmedel.

Därutöver är befolknings- och sysselsättningsökningen särskilt snabb i regionens östra delar och resandet till och från Nacka, Värmdö och Lidingö är koncentrerat i tid, vilket ger kapacitetsproblem under morgon- och eftermiddagsrusning. En östlig förbindelse skulle kunna öka kapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet och därmed förbättra trafiksituationen på Stadsgårdsleden och Skeppsbron.

Samtidigt har miljöförvaltningen i tidigare samråd konstaterat att nya vägar leder till fler transporter; fler och bredare vägar i sig alstrar mer trafik (Förstudie Östlig förbindelse. Samrådsredogörelse tidigt samråd, daterat 2006-05-08). Det tidigare ställningstagandet är nära 10 år gammalt. Det krävs en uppdaterad utredning för att det skall vara möjligt att nu kunna ta ställning. Därvid är handelskammarens rapport långt ifrån tillräcklig. Inte minst måste nya trafikprognoser göras. Den förbättrade framkomligheten behöver vägas mot eventuella nackdelar. Även behovet av kollektivtrafik behöver skyndsamt tillgodoses i detta stråk om planerna fortskrider och ett startbeslut för en förstudie tas.

Österleden som miljöprojekt

”För att trafiken mellan Lidingö-Nacka och de södra delarna av Stockholm ska undgå Stockholms innerstad är det en enorm förbättring av miljön att bygga Österleden”, skriver motionären.

Miljöförvaltningen konstaterar att byggandet av Österleden kommer att innebära minskad trafik i innerstaden. Förvaltningen noterar emellertid att även om trafiken i Stockholms innerstad minskar - och därmed lokalmiljön kan komma att förbättras där - kommer bilresandet att öka på länsnivå. Av ovan nämnda åtgärdsvalsstudie från 2013 framgår att en viss minskning kommer att ske av det totala antalet kollektivtrafikresor i länet. Bilresandet beräknas öka med ca 1 % totalt i länet. Resandet i hela länet, över alla trafikslag, blir dock totalt sett oförändrat. (Åtgärdsvalsstudie – Tillgänglighet för Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö, sidan 79).

För att ur miljösynpunkt tillstyrka byggandet av Österleden krävs det enligt förvaltningen att det kan påvisas att Österledens fördelar överväger dess nackdelar.

Slut.

Bilaga Motion (2014:17 av Berthold Gustavsson (M)