

**Utlåtande 2016:205 RI (Dnr 314-1778/2014)**

## **Österleden som miljöprojekt genom att kraftigt minska biltrafiken i Stockholm**

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

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Motion (2014:17) av Berthold Gustavsson (M) om ”Österleden som miljöprojekt genom att kraftigt minska biltrafiken i Stockholm” anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

**Föredragande borgarrådet Karin Wanngård** anför följande.

### **Ärendet**

Berthold Gustavsson (M) har väckt en motion (2014:17) om ”Österleden som miljöprojekt genom att kraftigt minska biltrafiken i Stockholm”. Berthold Gustavsson föreslår att kommunfullmäktige hemställer hos regeringen att Österleden ska byggas samt att kommunfullmäktige uppdrar till berörda nämnder att förbereda planeringen av Österleden. Han anger som skäl till detta att kunna minska trafiken i innerstaden.

### **Beredning**

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd, Skärholmens stadsdelsnämnd och Älvsjö stadsdelsnämnd.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd avstår från att svara på remissen då det föreslagna projektet inte berör nämndens ansvarsområde. Älvsjö stadsdelsnämnd avstår från att svara på remissen då den varken berör nämndens verksamhetsområden eller geografiska område.

*Stadsledningskontoret* poängterar att Trafikverket är huvudman för denna typ av infrastruktursatsning och därmed ansvarig för när själva planeringsprocessen kan påbörjas och vill i sammanhanget lyfta fram att en framtida minskning av biltrafiken i innerstaden bygger på att det sker i kombination med ekonomiska styrmedel, exempelvis trängselskatten.

*Exploateringsnämnden* konstaterar att Trafikverkets förstudie kommer att bedrivas i nära samverkan med berörda kommuner och att staden för detta ändamål kommer att tillhandahålla erforderliga resurser.

*Fastighetsnämnden* menar att huruvida staden hos regeringen ska hemställa om en östlig förbindelse ska byggas eller ej i grunden är en politisk fråga som ska vägas mot andra nödvändiga infrastrukturprojekt.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* har inte haft möjlighet att analysera skillnaderna i prognosresultat och konstaterar att nya, uppdaterade trafikprognoser behöver göras innan de kan ta ställning till om projektet kan vara motiverbart ur det av motionären framförda perspektivet.

*Stadsbyggnadsnämnden* konstaterar att de mot bakgrund av det liggande regeringsuppdraget avvaktar besked från Trafikverket om eventuellt startbeslut för en förstudie.

*Trafiknämnden* konstaterar att Trafikverket är huvudman och ansvarig för startbeslut om förstudie och att om Trafikverket startar detta arbete har trafikkontoret resurser att delta i planeringen.

*Skärholmens stadsdelsnämnd* har inga synpunkter på motionen annat än att om ett förstudiearbete startar bör arbetet bedrivas i nära samverkan med berörda kommuner.

## Mina synpunkter

Finansiering av östlig förbindelse – tidigare Österleden - är en del av Sverigeförhandlingen. Sverigeförhandlingen har regeringens uppdrag att utreda utbyggnad av nya stambanor för höghastighetståg och åtgärder för fler bostäder och ökad tillgänglighet i form av ny infrastruktur främst i storstadsregionerna. Inom ramen för uppdraget ska förhandlingspersonerna identifiera och analysera behoven av åtgärder i infrastrukturen. Åtgärderna ska i huvudsak kunna genomföras till år 2035. Utöver utbyggd tunnelbana och annan spårtrafiks utveckling ingår även möjliga finansieringslösningar för en

östlig förbindelse i uppdraget. De av regeringen utsedda förhandlingspersonerna, H.G. Wessberg och Catharina Håkansson Boman, ska ta fram förslag till principer för finansiering.

Ett av huvudmålen med Sverigeförhandlingen är att främja bostadsutbyggnad i storstadsregionerna. Stockholmsregionens kraftiga befolkningstillväxt innebär att en väl fungerande kollektivtrafik är helt nödvändig för att klara befolkningsökningen och uppnå stadens och regionens mål kring bland annat framkomlighet och klimat. Regionen behöver därför stora satsningar på utbyggd kollektivtrafik. Stockholms stad prioriterar därför satsningar i regional kollektivtrafik både vad gäller egen medfinansiering och av eventuell ytterligare höjning av trängselskatten i förhandlingen. Östlig förbindelse medför inte heller något ytterligare tillskott av bostäder i Stockholms stad.

Stora infrastrukturprojekt ska bidra till att klara de nationella och lokala klimatmålen och det är något som staten tydligt behöver redovisa i samband med beslut om statliga infrastrukturprojekt. Östlig förbindelse innebär enligt Trafikverket att biltrafiken i regionen totalt ökar, vilket går emot de klimatmål som satts upp kring trafiken både lokalt och nationellt. Kommunfullmäktige har beslutat om ett mål att minska biltrafiken i Stockholms stad, inte enbart i innerstaden.

Samtidigt går den tekniska fordonsutvecklingen fram i en hög takt som är svår att prognosticera. Efter år 2035 är det rimligt att anta att en mycket stor andel av de fordon som trafikerar vår region är miljöanpassade. Det innebär på längre sikt att miljöbelastningen från transportsektorn kan vara mycket liten. Men för att transportsektorn ska klara framkomligheten och samtliga miljömål behöver biltrafiken minska.

Den östliga förbindelsen är en statlig väg och det är orimligt att begära att länets kommuner samt Stockholms läns landsting ska medfinansiera projektet. Berörda kommuner samt Stockholms läns landsting har inom Sverigeförhandlingen inte visat något större intresse för att medfinansiera en östlig förbindelse. Det råder vid denna tidpunkt en stor oklarhet i statens bidrag till regionala infrastrukturprojekt, både vad gäller storlek och fördelning.

Sverigeförhandlingen kommer fortsätta att förhandla med berörda kommuner och Stockholms läns landsting om de regionala projekten, förhandlingar som enligt direktiven kan pågå under hela år 2017.

## Bilagor

1. Reservationer m.m.

2. Motion (2014:17) om Österleden som miljöprojekt genom att kraftigt minska biltrafiken i Stockholm

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarråden Anna König Jerlmyr och Cecilia Brinck (båda M) och borgarrådet Lotta Edholm (L) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Motion (2014:17) av Berthold Gustavsson (M) om Österleden som miljöprojekt genom att kraftigt minska biltrafiken i Stockholm bifalls.
2. Därutöver anføres följande.

Den östliga förbindelsen är den sista biten för att färdigställa ringleden runt Stockholms innerstad. En komplett ringled runt innerstaden är, precis som Förbifarten, av stor betydelse för att avhjälpa regionala obalanser och knyta samman de norra och södra länsdelarna. Trots att Stockholms stad är den kraftigt växande staden i Europa så är det också den enda huvudstaden som inte har ringled runt innerstaden. På grund av mångåriga försummelser av regionens infrastruktur är det idag i praktiken Skeppsbron som utgör den östligaste färdvägen för alla de tiotusentals människor som dagligen behöver passera innerstaden över Saltsjö-Mälarsnittet.

Trafiksimuleringar visar att den östliga förbindelsen kommer att minska trafiken i innerstaden med drygt 10 procent totalt och så mycket som halvera biltrafiken på vissa gator. Erfarenheter från Norra Länken visade positiva effekter på trafiken i innerstaden och där biltrafiken minskade med 30 procent på Lidingövägen och Valhallavägen vilket möjliggjort för bättre gång- och cykelmöjligheter utmed Lidingövägen. Det finns således mycket att vinna på att dra trafiken runt innerstaden snarare än genom densamma.

En bred majoritet av stockholmarna vill se den byggas eftersom det skulle underlätta framkomligheten i deras vardag och förbättra luftkvaliteten. Idag spenderar stockholmarna hela elva arbetsdagar per år i bilköer, på grund av att socialdemokratiska regeringar i årtionden struntat i Stockholms behov av infrastrukturinvesteringar. Trots att Stockholmsregionen sedan 70-talet stått för drygt 50 procent av befolkningsökningen så har endast 30 procent av de nationella investeringarna i infrastruktur kommit regionen till del. Det blir till slut ohållbart och hämmar utvecklingen i regionen.

För att inte byggandet av den östliga förbindelsen ska försenas ytterligare är det angeläget att förutsättningslöst vara öppen för tänkbara finansieringsalternativ. Utöver finansiering direkt över statsbudgeten så kan vi acceptera brukaravgifter. Ett införande av brukaravgifter är en effektiv och smart finansieringsmodell, vilken storlek och hur länge den östliga förbindelsen ska ha brukaravgifter behöver utredas närmare.

Mot bakgrund av ovan är det märkligt att Socialdemokraterna fortsatt låter övriga partier i stadshusmajoriteten bakbinda dem i denna fråga. Att det tagit över två år att skriva fram den aktuella motionen tyder på svårigheter att enas i denna, liksom många andra avgörande, frågor. Vi hade hellre sett att Socialdemokraterna, för

stockholmarnas skull, hade sträckt ut en hand till oss för att göra gemensam sak för att gagna utvecklingen i såväl Stockholms stad som i regionen i stort.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Motion (2014:17) av Berthold Gustavsson (M) om ”Österleden som miljöprojekt genom att kraftigt minska biltrafiken i Stockholm” anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Stockholm den 30 november 2016

På kommunstyrelsens vägnar:  
K A R I N W A N N G Å R D

*Ulrika Gunnarsson*

**Reservation** anfördes av Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson, Cecilia Brinck, Dennis Wedin och Markus Nordström (alla M) och Lotta Edholm (L) med hänvisning till Moderaternas och Liberalernas gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

**Ersättaryttrande** gjordes av Erik Slottnér (KD) med hänvisning till Moderaternas och Liberalernas gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

## Remissammanställning

### Ärendet

Berthold Gustavsson (M) har väckt en motion (2014:17) om ”Österleden som miljöprojekt genom att kraftigt minska biltrafiken i Stockholm”. Berthold Gustavsson föreslår att kommunfullmäktige hemställer hos regeringen att Österleden ska byggas samt att kommunfullmäktige uppdrar till berörda nämnder att förbereda planeringen av Österleden. Han anger som skäl till detta att kunna minska trafiken i innerstaden.

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd, Skärholmens stadsdelsnämnd och Älvsjö stadsdelsnämnd.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd avstår från att svara på remissen då det föreslagna projektet inte berör nämndens ansvarsområde. Älvsjö stadsdelsnämnd avstår från att svara på remissen då den varken berör nämndens verksamhetsområden eller geografiska område.

### Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 21 april 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret vill poängtera att Trafikverket är huvudman för denna typ av infrastruktursatsning och därmed ansvarig för när själva planeringsprocessen kan påbörjas. Med tanke på det regeringsuppdrag som ligger kring Östlig förbindelse så bedömer stadsledningskontoret att ett sådant planeringsarbete kommer att starta upp inom kort. Det bör då bedrivas i nära samarbete med bland andra Stockholms stad.

Stadsledningskontoret anser även att kollektivtrafikstråket i enlighet med Stomnätsplanen ska tas med i det fortsatta planeringsarbetet med Östlig förbindelse.

Enligt den rapport (Handelskammaren, augusti 2014) som omnämns 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. Inom ramen för en eventuell förstudie behöver nya uppdaterade trafikprognoser göras.

Stadsledningskontoret vill i sammanhanget lyfta fram att en framtida minskning av biltrafiken i innerstaden bygger på att det sker i kombination med ekonomiska

styrmedel, exempelvis trängselskatten. Enbart en Östlig förbindelse i sig skapar inga trafikminskningar på sikt.

Motion (2014:17) av Berthold Gustavsson (M) om ”Österleden som miljöprojekt genom att kraftigt minska biltrafiken i Stockholm” anses besvarad med hänvisning till vad som sagts i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

## **Exploateringsnämnden**

**Exploateringsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 13 april 2015 följande.

1. Exploateringsnämnden besvarar remissen i enlighet med tjänsteutlåtandet.
2. Exploateringsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

*Reservation* anfördes av Joakim Larsson m.fl. (alla M), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Elin Olsson m.fl. (alla MP) och Rikard Warlenius (V), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Markus Berensson (C), *bilaga 1*.

*Ersättaryttrande* gjordes av Maurice Forslund (KD) som instämde i förslag till beslut från Joakim Larsson m.fl. (alla M).

**Exploateringskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 23 mars 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringskontoret konstaterar inledningsvis att frågan om en Östlig förbindelse i allra högsta grad lever.

Hur mycket bilköerna förväntas minska om Östlig förbindelse byggs råder det olika uppfattningar om. Nya trafikprognoser behöver därför tas fram inom ramen för en ny förstudie.

Exploateringskontoret utgår från att Trafikverkets förstudie kommer att bedrivas i nära samverkan med berörda kommuner. För detta ändamål kommer staden att tillhandahålla erforderliga resurser.

Besked från Trafikverket om en ny förstudie för Östlig förbindelse förväntas inom kort.

## **Fastighetsnämnden**

**Fastighetsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 24 mars 2015 att godkänna och överlämna fastighetskontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Särskilt uttalande* gjordes av Åke Askensten m.fl. (alla MP), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Sanna Sjögren (V), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Richard Bengtsson m.fl. (alla L) och Henrik Sjölander m.fl. (alla M), *bilaga 1*.

*Ersättningsutlåtande* gjordes av Per Ankersjö (C), *bilaga 1*.

**Fastighetskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 30 januari 2015 har i huvudsak följande lydelse.

En östlig förbindelse, som innebär att trafikledsringen runt Stockholm färdigställs, skulle för fastighetskontorets vidkommande framförallt ha positiva och direkta effekter för Larsboda företagsområde. Transporter till och från området från norra Stockholm skulle göra tidsvinster på grund av minskad trängsel på de stora lederna kring Stockholm samt få en betydligt kortare resväg till nordöstra Stockholmsregionen och området kring Värtahamnen. I och med utbyggnaden av hamnterminalen i Nynäshamn skulle Larsboda därmed få en god placering avseende tillgängligheten till Stockholms hamnar.

En minskad trafikbelastning i Stockholm skulle därtill motverka de utmaningar som ett livsmedelskluster med omfattande behov av leveranser och distribution står inför.

Huruvida staden hos regeringen ska hemställa om en östlig förbindelse ska byggas eller ej är i grunden en politisk fråga som ska vägas mot andra nödvändiga infrastrukturprojekt.

## **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 14 april 2015 följande.

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att godkänna och överlämna miljöförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att justera paragrafen

omedelbart.

*Reservation* anfördes av Lars Jilmstad m.fl. (alla M) och Joar Forssell (L), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Märta Martin Åkesson (C), *bilaga 1*.

*Ersättaryttrande* gjordes av Ulrika Hoff (KD) instämde i förslag från Lars Jilmstad m.fl. (alla M) och Joar Forssell (L).

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 30 mars 2015 har i huvudsak följande lydelse.

### **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 högtrafik. 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.

### **Stadsbyggnadsnämnden**

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 14 april 2015 följande.

1. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att godkänna och överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

*Reservation* anfördes av Joakim Larsson m.fl. (alla M), Björn Ljung (L) och Erik Slottner (KD), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Cecilia Obermüller m.fl. (alla MP) och Sebastian Wiklund (V), *bilaga 1*.

*Ersättaryttrande* gjordes av Christina Linderholm (C), *bilaga 1*.

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 25 mars 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Mot bakgrund av det liggande regeringsuppdraget avvaktar kontoret besked från Trafikverket om eventuellt startbeslut för en förstudie.

Om Trafikverket startar förstudiearbetet anser kontoret att det är viktigt att arbetet

bedrivs i nära samverkan med berörda kommuner. Stadsbyggnadskontoret kommer då att delta i planeringen tillsammans med andra berörda myndigheter.

Kontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande och överlämnar detta till kommunstyrelsen som svar på remissen, samt förklarar beslutet omedelbart justerat.

## **Trafiknämnden**

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 13 april 2015 följande.

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande och överlämnar detta till kommunstyrelsen som svar på remissen.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

*Reservation* anfördes av Cecilia Brinck m.fl. (alla M) och Patrik Silverudd (L), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Lorena Delgado (V), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Karin Ernlund (C), *bilaga 1*.

*Ersättaryttrande* gjordes av Malin Ericson (Fi) som instämde i särskilt uttalande från Lorena Delgado (V).

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 2 mars 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Mot bakgrund av det liggande regeringsuppdraget räknar kontoret att inom kort få besked från Trafikverket om startbeslut för en förstudie.

Om Trafikverket startar förstudiearbetet anser kontoret att det är viktigt att arbetet bedrivs i nära samverkan med berörda kommuner. Trafikkontoret kommer att kunna bemanna projektet och därmed delta aktivt i planeringen.

## **Skärholmens stadsdelsnämnd**

**Skärholmens stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 23 april 2015 att godkänna förvaltningens förslag som svar på remissen.

*Reservation* anfördes av Elisabeth Johnson (M), *bilaga 1*.

**Skärholmens stadsdelsnämnds** tjänsteutlåtande daterat den 30 mars 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen har inga synpunkter på motionen om Österleden annat än att om ett förstudiearbete startar bör arbetet bedrivas i nära samverkan med berörda kommuner.

## Reservationer m.m.

### Exploateringsnämnden

*Reservation* anfördes av Joakim Larsson m.fl. (alla M) enligt följande.

Vice ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M) föreslår att exploateringsnämnden beslutar enligt följande:

- 1 bifalla motionen
- 2 därutöver anför

Stockholm växer kraftigt och det finns ett stort behov av infrastruktursatsningar i regionen. Hotet mot Förbifart Stockholm är äntligen undanröjt men vänstermajoritetens förseningar har kostat skattebetalarna miljontals kronor, pengar som kunnat användas på betydligt bättre sätt.

Nu när Norra länkens tunnlar tas i drift är tre fjärdedelar av en kapacitetsstark ringled runt centrala Stockholm klar. Den sista fjärdedelen är en östlig förbindelse som skulle utgöra en koppling mellan innerstan, Lidingö, Nacka samt de södra delarna av Stockholm. En sådan östlig förbindelse som fulländar ringled runt Stockholm skulle få positiva effekter i form av ökad framkomlighet för kollektiv-, cykel-, gång-, och nyttotrafik till följd av minskad biltrafik i själva innerstan.

Förutom att avlasta innerstaden så skulle även hårt trafikerade vägar som Södra länken och Essingeleden avlastas med 25 respektive 15 procent. Som jämförelse kan vi nämna att trafiken på Valhallavägen och Lidingövägen har minskat radikalt efter Norra länkens öppnande i höstas. Närboende vittnar om bättre boendemiljö till följd av minskat buller men även en ökad trafiksäkerhet till följd av mindre biltrafik.

Därtill har den östliga förbindelsen stora samhällsekonomiska vinster att plocka hem. Mindre trafik innebär mindre köer vilket och därmed kortare restider och kortare transporter för stockholmarna.

*Särskilt uttalande* gjordes av Elin Olsson m.fl. (alla MP) och Rikard Warlenius (V) enligt följande.

Österleden, som sedan 2004 går under namnet Östlig förbindelse, har funnits på ritbordet sedan 1920-talet och var med i generalplanen för Stockholm 1928. Flera gånger har projektet dykt upp i ny skepnad och har varje gång avvisats, bland annat på grund av höga kostnader och negativa effekter på miljön. Förslaget bör avvisas även denna gång och den aktuella motionen avslås.

I motionen uppges att biltrafiken i Stockholms innerstad skulle minska kraftigt. Det är väl belagt att ökad vägkapacitet leder till ökad biltrafikmängd. Ett närliggande exempel är Essingeleden som när den planerades var tänkt att avlasta innerstaden. Så blev inte fallet, och redan några månader efter det att Essingeleden invigts ökade innerstadstrafiken igen.

Den väntade befolkningstillväxten med tillhörande trafikökning bör inte mötas med nya motorleder utan genom investeringar i kollektivtrafik och cykeltrafik samt bättre förutsättningar för gångtrafik.

*Särskilt uttalande* gjordes av Markus Berensson (C) enligt följande.

Centerpartiet anser att personbilstrafiken i Stockholms innerstad ska minska. Därför har vi som parti i staden, landstinget och regeringen under många år aktivt arbetat för att investera i och prioritera cykling, förbättra för gående och för att underlätta och bygga ut kollektivtrafiken.

När ingen annan tog strid för cyklingen drev Centerpartiet på och fick gehör. Resultatet blev cykelmiljarden och ett antal andra satsningar i staden.

När ingen annan förespråkade utbyggd tunnelbana drev Centerpartiet på. Till slut blev den historiska utbyggnaden beslutad.

Centerpartiet har även varit pådrivande för att höja trängelskatten för att finansiera angelägna infrastrukturprojekt och för att minska biltrafiken i staden.

Resultatet av detta arbete är att biltrafiken minskat och såväl klimatutsläpp som andra utsläpp från trafiken har minskat.

Gällande Österleden avser Centerpartiet att hedra överenskommelsen från 2014 om en studie för leden. Mycket har emellertid hänt och händer som gör att det är klokt att avvakta ett beslut om att bygga Österleden, till exempel:

- tunnelbaneutbyggnaden till ostsektorn och därav förändrade resvanor.
- hur biltrafiken påverkas av den relativt stora höjningen av trängselskatten 1 januari 2016.

- bostadsbyggandet i regionen och var det är mest angeläget med nya satsningar på infrastruktur.

- den trendmässiga förändringen av synen på bilägandet.
- miljöbilsutvecklingen

Centerpartiet arbetar för att Stockholm ska vara en hållbar stad. Stora beslut ska vila på gedigen grund avseende forskning och på stadens långsiktiga behov. Vi anser inte att frågan om Österleden är aktuell i dagsläget då många andra angelägna och redan planlagda projekt kämpar för att få ihop kalkylen.

## **Fastighetsnämnden**

*Särskilt uttalande* gjordes av Åke Askensten m.fl. (alla MP) enligt följande.

Österleden – som sedan 2004 går under namnet Östlig förbindelse – har funnits på ritbordet sedan 1920-talet och var med i generalplanen för Stockholm 1928. Flera gånger har projektet dykt upp i ny skepnad och har varje gång avvisats, bland annat p.g.a. höga kostnader och negativa effekter på miljön. Förslaget bör avvisas även denna gång och den aktuella motionen avslås.

I motionen uppges att biltrafiken i Stockholms innerstad skulle minska kraftigt. Erfarenheten visar att den typen av beräkningar ofta baseras på önsketänkanden i konsultutredningar. Ett exempel på detta är Essingeleden som enligt planerna skulle avlasta innerstaden. Så blev det inte. Redan några månader efter det att Essingeleden invigts ökade innerstadstrafiken igen.

Den väntade befolkningstillväxten med tillhörande trafikökning bör inte mötas med nya motorleder utan genom investeringar i kollektivtrafik och cykeltrafik samt bättre förutsättningar för gångtrafik.

Den planerade utbyggnaden av tunnelbanan till bl.a. Nacka kommer att få stor betydelse för trafiken i sydostsektorn. Det är denna och liknande satsningar som ska prioriteras – inte investeringar i trafikallstrande motorleder. Vidare måste resurser satsas på att kompensera de nedskärningar inom kollektivtrafiken som landstinget planerar att införa redan 2015.

En av förutsättningarna för en miljö- och klimatanpassad utveckling av Stockholmsregionen är trängselskattpengarna används till kollektivtrafik. Det finns anledning att på nytt ta upp finansdepartementets förslag från 2013 om trängselskatt i hela Saltsjö-Mälarsnittet. Den styrande alliansen i stadshuset sa dock nej till förslaget utom när det gäller Essingeleden. En följd av detta blir överföring av trafik från Essingeleden till Västerbron, Centralbron och Slussenområdet.

*Särskilt uttalande* gjordes av Sanna Sjögren (V) enligt följande.

Österleden – som sedan 2004 går under namnet Östlig förbindelse – har funnits på ritbordet sedan 1920-talet och var med i generalplanen för Stockholm 1928. Flera gånger har projektet dykt upp i ny skepnad och har varje gång avvisats, bland annat p.g.a. höga kostnader och negativa effekter på miljön. Förslaget bör avvisas även denna gång och den aktuella motionen avslås.

I motionen uppges att biltrafiken i Stockholms innerstad skulle minska kraftigt. Erfarenheten visar att den typen av beräkningar ofta baseras på önsketänkanden i konsultutredningar. Ett exempel på detta är Essingeleden som enligt planerna skulle avlasta innerstaden. Så blev det inte. Redan några månader efter det att Essingeleden invigts ökade innerstadstrafiken igen.

Den väntade befolkningstillväxten med tillhörande trafikökning bör inte mötas med nya motorleder utan genom investeringar i kollektivtrafik och cykeltrafik samt bättre förutsättningar för gångtrafik.

*Särskilt uttalande* gjordes av Richard Bengtsson m.fl. (alla L) och Henrik Sjölander m.fl. (alla M) enligt följande.

Stockholm växer väldigt mycket och det finns ett stort behov av infrastruktursatsningar i närområdet. Vänstermajoritetens försening av Förbifart Stockholm är nu äntligen över men till stora kostnader för skattebetalarna.

Med Norra länkens tunnlar är tre fjärdedelar av en kapacitetsstark ringled runt centrala Stockholm klar. Den sista fjärdedelen är en östlig förbindelse som skulle utgöra en förbindelse mellan Lidingö och Nacka och de södra delarna av Stockholm. En sådan östlig förbindelse som fulländar en ringled runt centrala Stockholm skulle få mycket positiva effekter i ökad framkomlighet för kollektiv- och nyttotrafik samt minskad biltrafik i staden.

På dagens överbelastade leder, Södra länken och Essingeleden, skulle 25 respektive 15 procent av bilarna försvinna, och i stadsdelar såsom Kungsholmen och Södermalm skulle var femte bil i stället åka på ringleden. Den största förändringen skulle naturligt nog ske på Östermalm där minskningen av trafiken på Karlavägen och Strandvägen uppskattas till 60 respektive 50 procent.

Vi delar därför fastighetskontorets synpunkter att en östlig förbindelse skulle skapa positiva effekter för Stockholm och kranskommunerna.

*Ersättnyttrande* gjordes av Per Ankersjö (C) enligt följande.

Centerpartiet anser att personbilstrafiken i Stockholms innerstad ska minska. Därför har vi som parti i staden, landstinget och regeringen under många år aktivt arbetat för att investera i och prioritera cykling, förbättra för gående och för att underlätta och bygga ut kollektivtrafiken.

När ingen annan tog strid för cyklingen drev Centerpartiet på och fick gehör. Resultatet blev cykelmiljarden och ett antal andra satsningar i staden.

När ingen annan förespråkade utbyggd tunnelbana drev Centerpartiet på. Till slut blev den historiska utbyggnaden beslutad.

Centerpartiet har även varit pådrivande för att höja trängelskatten för att finansiera angelägna infrastrukturprojekt och för att minska biltrafiken i staden.

Resultatet av detta arbete är att biltrafiken minskat och såväl klimatutsläpp som andra utsläpp från trafiken har minskat.

Gällande Österleden avser Centerpartiet att hedra överenskommelsen från 2014 om en studie för leden. Mycket har emellertid hänt och händer som gör att det är klokt att avvakta ett beslut om att bygga Österleden, till exempel:

- tunnelbaneutbyggnaden till ostsektorn och därav förändrade resvanor.
- hur biltrafiken påverkas av den relativt stora höjningen av trängselskatten 1

januari 2016.

- bostadsbyggandet i regionen och var det är mest angeläget med nya satsningar på infrastruktur.

- den trendmässiga förändringen av synen på bilägandet.
- miljöbilsutvecklingen

Centerpartiet arbetar för att Stockholm ska vara en hållbar stad. Stora beslut ska vila på gedigen grund avseende forskning och på stadens långsiktiga behov. Vi anser inte att frågan om Österleden är aktuell i dagsläget då många andra angelägna och redan planlagda projekt kämpar för att få ihop kalkylen.

Jag konstaterar att Fastighetskontoret valt ett mycket snävt perspektiv för sitt svar på motionen, helt i linje med nämndens kompetens. Frågan om Österleden och dess alternativa satsningar är dock mycket större än så.

## **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

*Reservation* anfördes av Lars Jilmstad m.fl. (alla M) och Joar Forssell (L) enligt följande.

1. Att bifalla motionen
2. Att därutöver anför följande:

Stockholm växer kraftigt och det finns ett stort behov av infrastrukturens satsningar i regionen. Hotet mot Förbifart Stockholm är äntligen undanröjt men vänstermajoritetens förseningar har kostat skattebetalarna miljontals kronor, pengar som kunnat användas på betydligt bättre sätt.

Nu när Norra länkens tunnlar tas i drift är tre fjärdedelar av en kapacitetsstark ringled runt centrala Stockholm klar. Den sista fjärdedelen är en östlig förbindelse som skulle utgöra en koppling mellan innerstan, Lidingö, Nacka samt de södra delarna av Stockholm. En sådan östlig förbindelse som fullbordar en ringled runt Stockholm skulle få positiva effekter i form av ökad framkomlighet för kollektiv-, cykel-, gång-, och nyttotrafik till följd av minskad biltrafik i själva innerstan.

Förutom att avlasta innerstaden så skulle även hårt trafikerade vägar som Södra länken och Essingeleden avlastas med 25 respektive 15 procent. Som jämförelse kan vi nämna att trafiken på Valhallavägen och Lidingövägen har minskat radikalt efter Norra länkens öppnande i höstas. Närboende vittnar om bättre boendemiljö till följd av minskat buller men även en ökad trafiksäkerhet till följd av mindre biltrafik.

Därtill har den östliga förbindelsen stora samhällsekonomiska vinster att plocka hem. Mindre trafik innebär mindre köer och därmed kortare restider och kortare transporter för stockholmarna.

*Särskilt uttalande* gjordes av Märta Martin Åkesson (C) enligt följande.

Centerpartiet anser att personbilstrafiken i Stockholms innerstad ska minska. Därför har vi som parti i staden, landstinget och regeringen under många år aktivt arbetat för att investera i och prioritera cykling, förbättra för gående och för att underlätta och bygga ut kollektivtrafiken.

När ingen annan tog strid för cyklingen drev Centerpartiet på och fick gehör. Resultatet blev cykelmiljarden och ett antal andra satsningar i staden.

När ingen annan förespråkade utbyggd tunnelbana drev Centerpartiet på. Till slut blev den historiska utbyggnaden beslutad.

Centerpartiet har även varit pådrivande för att höja trängelskatten för att finansiera angelägna infrastrukturprojekt och för att minska biltrafiken i staden. Resultatet av

detta arbete är att biltrafiken minskat och såväl klimatutsläpp som andra utsläpp från trafiken har minskat.

Gällande Österleden avser Centerpartiet att hedra överenskommelsen från 2014 om en studie för leden. Mycket har emellertid hänt och händer som gör att det är klokt att avvakta ett beslut om att bygga Österleden, till exempel:

- tunnelbaneutbyggnaden till ostsektorn och därav förändrade resvanor.
- hur biltrafiken påverkas av den relativt stora höjningen av trängselskatten 1 januari 2016.
- bostadsbyggandet i regionen och var det är mest angeläget med nya satsningar på infrastruktur.
- den trendmässiga förändringen av synen på bilägandet.
- miljöbilsutvecklingen

Centerpartiet arbetar för att Stockholm ska vara en hållbar stad. Stora beslut ska vila på gedigen grund avseende forskning och på stadens långsiktiga behov. Vi anser inte att frågan om Österleden är aktuell i dagsläget då många andra angelägna och redan planlagda projekt kämpar för att få ihop kalkylen.

## **Stadsbyggnadsnämnden**

*Reservation* anfördes av Joakim Larsson m.fl. (alla M), Björn Ljung (L) och Erik Slottner (KD) enligt följande.

Vice ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M), Björn Ljung (FP) och Erik Slottner (KD) föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att enligt följande:

- 1 Att bifalla motionen.
- 2 Att därutöver anföras:

Stockholm växer kraftigt och det finns ett stort behov av infrastrukturens satsningar i regionen. Hotet mot Förbifart Stockholm är äntligen undanröjt men vänstermajoritetens förseningar har kostat skattebetalarna miljontals kronor, pengar som kunnat användas på betydligt bättre sätt.

Nu när Norra länkens tunnlar tas i drift är tre fjärdedelar av en kapacitetsstark ringled runt centrala Stockholm klar. Den sista fjärdedelen är en östlig förbindelse som skulle utgöra en koppling mellan innerstan, Lidingö, Nacka samt de södra delarna av Stockholm. En sådan östlig förbindelse som fulländar ringled runt Stockholm skulle få positiva effekter i form av ökad framkomlighet för kollektiv-, cykel-, gång-, och nyttotrafik till följd av minskad biltrafik i själva innerstan.

Förutom att avlasta innerstaden så skulle även hårt trafikerade vägar som Södra länken och Essingeleden avlastas med 25 respektive 15 procent. Som jämförelse kan vi nämna att trafiken på Valhallavägen och Lidingövägen har minskat radikalt efter Norra länkens öppnande i höstas. Närboende vittnar om bättre boendemiljö till följd av minskat buller men även en ökad trafiksäkerhet till följd av mindre biltrafik.

Därtill har den östliga förbindelsen stora samhällsekonomiska vinster att plocka hem. Mindre trafik innebär mindre köer vilket och därmed kortare restider och kortare transporter för stockholmarna.

*Särskilt uttalande* gjordes av Cecilia Obermüller m.fl. (alla MP) och Sebastian Wiklund (V) enligt följande.

Österleden, som sedan 2004 går under namnet Östlig förbindelse, har funnits på ritbordet sedan 1920-talet och var med i generalplanen för Stockholm 1928. Flera gånger har projektet dykt upp i ny skepnad och har varje gång avvisats, bland annat på grund av höga kostnader och negativa effekter på miljön. Förslaget bör avvisas även denna gång och den aktuella motionen avslås.

I motionen uppges att biltrafiken i Stockholms innerstad skulle minska kraftigt. Det är väl belagt att ökad vägkapacitet leder till ökad biltrafikmängd. Ett närliggande exempel är Essingeleden som när den planerades var tänkt att avlasta innerstaden. Så blev inte fallet, och redan några månader efter det att Essingeleden invigts ökade innerstadstrafiken igen.

Den väntade befolkningstillväxten med tillhörande trafikökning bör inte mötas med nya motorleder utan genom investeringar i kollektivtrafik och cykeltrafik samt bättre förutsättningar för gångtrafik.

*Ersättningsuttrande* gjordes av Christina Linderholm (C) enligt följande.

Centerpartiet anser att personbilstrafiken i Stockholms innerstad ska minska. Därför har vi som parti i staden, landstinget och regeringen under många år aktivt arbetat för att investera i och prioritera cykling, förbättra för gående och för att underlätta och bygga ut kollektivtrafiken.

När ingen annan tog strid för cyklingen drev Centerpartiet på och fick gehör. Resultatet blev cykelmiljarden och ett antal andra satsningar i staden.

När ingen annan förespråkade utbyggd tunnelbana drev Centerpartiet på. Till slut blev den historiska utbyggnaden beslutad.

Centerpartiet har även varit pådrivande för att höja trängelskatten för att finansiera angelägna infrastrukturprojekt och för att minska biltrafiken i staden.

Resultatet av detta arbete är att biltrafiken minskat och såväl klimatutsläpp som andra utsläpp från trafiken har minskat.

Gällande Österleden avser Centerpartiet att hedra överenskommelsen från 2014 om en studie för leden. Mycket har emellertid hänt och händer som gör att det är klokt att avvakta ett beslut om att bygga Österleden, till exempel:

- tunnelbaneutbyggnaden till ostsektorn och därav förändrade resvanor.
- hur biltrafiken påverkas av den relativt stora höjningen av trängselskatten 1 januari 2016.

- bostadsbyggandet i regionen och var det är mest angeläget med nya satsningar på infrastruktur.
- den trendmässiga förändringen av synen på bilägandet.
- miljöbilsutvecklingen

Centerpartiet arbetar för att Stockholm ska vara en hållbar stad. Stora beslut ska vila på gedigen grund avseende forskning och på stadens långsiktiga behov. Vi anser inte att frågan om Österleden är aktuell i dagsläget då många andra angelägna och redan planlagda projekt kämpar för att få ihop kalkylen.

## **Trafiknämnden**

*Reservation* anfördes av Cecilia Brinck m.fl. (alla M), Patrik Silverudd (L) enligt följande.

Vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M), Patrik Silverudd (L) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

1 Motionen bifalls, därutöver anføres följande:

Stockholm växer kraftigt och det finns ett stort behov av infrastrukturens satsningar i regionen. Hotet mot Förbifart Stockholm är äntligen undanröjt men vänstermajoritetens förseningar har kostat skattebetalarna miljontals kronor, pengar som kunnat användas på betydligt bättre sätt.

Nu när Norra länkens tunnlar tas i drift är tre fjärdedelar av en kapacitetsstark ringled runt centrala Stockholm klar. Den sista fjärdedelen är en östlig förbindelse som skulle utgöra en koppling mellan innerstan, Lidingö, Nacka samt de södra delarna av Stockholm. En sådan östlig förbindelse som fulländar ringled runt Stockholm skulle få positiva effekter i form av ökad framkomlighet för kollektiv-, cykel-, gång-, och nyttotrafik till följd av minskad biltrafik i själva innerstan.

Förutom att avlasta innerstaden så skulle även hårt trafikerade vägar som Södra länken och Essingeleden avlastas med 25 respektive 15 procent. Som jämförelse kan vi nämna att trafiken på Valhallavägen och Lidingövägen har minskat radikalt efter Norra länkens öppnande i höstas. Närboende vittnar om bättre boendemiljö till följd av minskat buller men även en ökad trafiksäkerhet till följd av mindre biltrafik.

Därtill har den östliga förbindelsen stora samhällsekonomiska vinster att plocka hem. Mindre trafik innebär mindre köer vilket och därmed kortare restider och kortare transporter för stockholmarna.

*Särskilt uttalande* gjordes av Lorena Delgado (V) enligt följande.

Österleden, som sedan 2004 går under namnet Östlig förbindelse, har funnits på ritbordet sedan 1920-talet och var med i generalplanen för Stockholm 1928. Flera gånger har projektet dykt upp i ny skepnad och har varje gång avvisats, bland annat på grund av höga kostnader och negativa effekter på miljön. Förslaget bör avvisas även denna gång och den aktuella motionen avslås.

I motionen uppges att biltrafiken i Stockholms innerstad skulle minska kraftigt. Det är väl belagt att ökad vägkapacitet leder till ökad biltrafikmängd. Ett närliggande exempel är Essingeleden som när den planerades var tänkt att avlasta innerstaden. Så blev inte fallet, och redan några månader efter det att Essingeleden invigts ökade innerstadstrafiken igen.

Den väntade befolkningstillväxten med tillhörande trafikökning bör inte mötas med nya motorleder utan genom investeringar i kollektivtrafik och cykeltrafik samt bättre förutsättningar för gångtrafik.

*Särskilt uttalande* gjordes av Karin Ernlund (C) enligt följande.

Centerpartiet anser att personbilstrafiken i Stockholms innerstad ska minska. Därför har vi som parti i staden, landstinget och regeringen under många år aktivt arbetat för att investera i och prioritera cykling, förbättra för gående och för att underlätta och bygga ut kollektivtrafiken.

När ingen annan tog strid för cyklingen drev Centerpartiet på och fick gehör. Resultatet blev cykelmiljarden och ett antal andra satsningar i staden.

När ingen annan förespråkade utbyggd tunnelbana drev Centerpartiet på. Till slut blev den historiska utbyggnaden beslutad.

Centerpartiet har även varit pådrivande för att höja trängelskatten för att minska biltrafiken i staden och för att finansiera angelägna infrastrukturprojekt.

Resultatet av detta arbete är att biltrafiken minskat och såväl klimatutsläpp som andra utsläpp från trafiken har minskat.

Gällande Österleden avser Centerpartiet att hedra överenskommelsen från 2014 om en studie för leden. Mycket har emellertid hänt och händer som gör att det är klokt att avvakta ett beslut om att bygga Österleden, till exempel:

- Tunnelbaneutbyggnaden till ostsektorn och därav förändrade resvanor
- Hur biltrafiken påverkas av den relativt stora höjningen av trängselskatten 1 januari 2016
- Bostadsbyggandet i regionen och var det är mest angeläget med nya satsningar på infrastruktur
- Den trendmässiga förändringen av synen på bilägandet
- Miljöbilsutvecklingen

Centerpartiet arbetar för att Stockholm ska vara en hållbar stad. Stora beslut ska vila på gedigen grund avseende forskning och på stadens långsiktiga behov. Vi anser inte att frågan om Österleden är aktuell i dagsläget då många andra angelägna och redan planlagda projekt kämpar för att få ihop kalkylen.

## **Skärholmens stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av Elisabeth Johnson (M) enligt följande.

Vi från Moderaterna stödjer intentionen i Motionen om Österleden. Potentialen för att kraftigt minska trafiken i innerstaden och bättre knyta ihop trafiken kring Stockholm är stor. Stockholms innerstad har stundtals haft svårt att hålla luftkvalitetsnormer. Därför är vägprojektet angeläget.

Stockholm växer kraftigt och det är viktigt med en mångfald av olika typer av sätt att ta sig fram runt staden. Vägprojekt och olika kollektivtrafiksatsningar är i södra delen av Stockholm välkomna för att förbättra framkomligheten.