

PM 2016:200 RI (Dnr 123-1636/2016)

Samrådsremiss för betydande miljöpåverkan för Östlig förbindelse i Stockholm och Nacka kommuner, Stockholms län

Remiss från Trafikverket

Remisstid den 2 december 2016

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Samrådsremiss för betydande miljöpåverkan för Östlig förbindelse i Stockholm och Nacka kommuner, Stockholms län” hänvisas till vad som anförs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Karin Wanngård anför följande.

Ärendet

Staden har fått samrådsunderlag för projektet Östlig förbindelse på remiss från Trafikverket. Samrådsunderlaget beskriver förutsättningar och hur projektet kan komma att påverka omgivningen. Samrådsunderlaget kommer tillsammans med samrådsredogörelsen att ligga till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan i enlighet med miljöbalken.

Samrådsmaterialet går att läsa i sin helhet på [Trafikverkets hemsida](#).

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Östermalms stadsdelsnämnd och Stockholms Stadshus AB. Stockholms Stadshus AB har underremitterat till Stockholm Vatten och Avfall AB och Stockholms Stads Parkerings AB.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och Östermalms stadsdelsförvaltning har svarat med ett gemensamt kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och Östermalms stadsdelsförvaltning bedömer att projektet anses ha betydande miljöpåverkan och bör hanteras utifrån de förutsättningarna i kommande planering. Om Trafikverket på ett övertygande sätt kan påvisa att projektet är förenligt med de nationella klimatmålen och därmed fortsätter med planeringen av en Östlig förbindelse förutsätter kontoren att

Trafikverket även genomför och redovisar en samlad bedömning utifrån lokala aspekter såsom miljöpåverkan, stadsbyggnadsmässiga effekter och påverkan på Nationalstadsparken.

Kontoren poängterar att det är av största vikt att hänsyn tas till den av staden planerade bostadsbebyggelsen i berörda stadsutvecklingsområden. Detta för att säkerställa såväl volym och en hög takt i stadens bostadsproduktion som god stadsmiljö. Kontoren har även några viktiga förtydliganden och medskick som utvecklas mer under kontorens gemensamma yttrande.

Stockholms Stadshus AB anser att planeringen av det eventuella projektet behöver ske i nära samarbete med Stockholms stads bolag och förvaltningar. Det är viktigt att stadens bostadsutbyggnad kan fortsätta oavsett Trafikverkets planering för Östlig förbindelse. Stockholm Vatten har ett omfattande VA-system i planområdet. De måste därför alltid kontaktas i samband med planläggning och kommande byggande av en eventuell ny Östlig förbindelse.

Koncernledningen framhåller också att det i planområdet finns ett befintligt berggruslager i närheten av trafikplats Ropsten där nafta/råbensin lagrats och läckt ut i sprickor i berget. Stockholm Parkering AB har planer om att omvandla berggrummet till garage. Förseningar kan i det här fallet medföra negativa konsekvenser.

Mina synpunkter

Staden har i juni 2016 framfört att staden inte är beredd att medfinansiera projektet Östlig förbindelse inom ramen för Sverigeförhandlingen. Detta är motiverat med att staten inte har kunnat visa hur detta projekt ska kunna vara förenligt med nationella och kommunala klimat- och miljömål, att staden valt att prioritera satsningar inom kollektivtrafik i förhandlingen, att projektet är en statlig angelägenhet om den byggs som bör bekostas av staten samt att staden motsätter sig trängselavgifter på innerstadsbroarna (som är en del av föreslagen finansiering).

Stora infrastrukturprojekt ska bidra till att klara 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 klimatmål både lokalt och nationellt.

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 samtliga miljömål och framkomligheten behöver biltrafiken minska.

Om Trafikverket ändå på ett övertygande sätt kan påvisa att projektet är förenligt med och bidrar till att klara de nationella klimatmålen och därmed fortsätter med planeringen av en Östlig förbindelse förutsätter staden att Trafikverket även genomför och redovisar en samlad bedömning utifrån lokala aspekter såsom miljöpåverkan, stadsbyggnadsmässiga effekter och påverkan på Nationalstadsparken. Detta behöver ske i nära samarbete med staden. Stockholms stad har ett mål om att minska biltrafiken i staden, en strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm till år 2040 samt mål om bostadsbebyggelse i stadsutvecklingsområden som berörs av planeringen. Det är av största vikt att hänsyn tas till den av staden planerade

bostadsbebyggelsen i berörda stadsutvecklingsområden samt trafik- och klimatmål. Detta för att säkerställa såväl volym och en hög takt i stadens bostadsproduktion som god stadsmiljö. Staden har en mycket hög ambition i bostadsbyggandet, vilket även gäller för staten. Utifrån detta anser staden att Trafikverket i en fortsatt planering av projektet Östlig förbindelse behöver ta hänsyn till bland annat lokalisering och utformning av kommande trafikplatser samt riskfrågan kopplat till transporter av farligt gods.

I övrigt hänvisas till förvaltningarnas och Stockholms Stadshus AB:s yttranden.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Samrådsremiss för betydande miljöpåverkan för Östlig förbindelse i Stockholm och Nacka kommuner, Stockholms län” hänvisas till vad som anförs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 24 november 2016

KARIN WANNGÅRD

Bilaga

Samrådsremiss för betydande miljöpåverkan för Östlig förbindelse i Stockholm och Nacka kommuner, Stockholms län

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson och Cecilia Brinck (alla M) och borgarrådet Lotta Edholm (L) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Föredragande borgarråds förslag till beslut avslås.
2. Därutöver anförs följande som svar på remissen från Trafikverket.

Den östliga förbindelsen är den sista biten för att färdigställa en ringled runt Stockholms innerstad. Projektet är också en central investering för att möta behovet av en förbättrad infrastruktur och framkomlighet i en kraftigt växande storstadsregion.

Idag är Stockholms infrastruktur kraftigt underdimensionerad. Trots att Stockholmsregionen, inklusive Mälardalen, stått för 57 procent av befolkningsökningen i Sverige sedan 1970-talet har endast 32 procent av de nationella väginfrastrukturinvesteringarna tillfallit regionen. Det märks då långa restider, för såväl näringslivets transporter som kollektivtrafik och privatbilism, är en vardag för de som bor och verkar i Stockholmsregionen idag. Idag spenderar en stockholmare i snitt flera timmar i bilköer per vecka vilket kostar samhället miljardbelopp varje år. Den östliga förbindelsen bör således ges hög prioritet i stadens förhandlingar med Sverigeförhandlingen. Stockholms stad bör även medverka för att finna en bra finansieringslösning för den östliga förbindelsen då det skapar stora samhällsekonomiska nyttor för såväl staden som regionen och i förlängningen för riket. Investeringen har också ett brett folkligt stöd i Stockholmsregionen.

Stockholm är idag den enda huvudstaden i Europa som inte har en komplett ringled runt innerstaden. Det försämrar framkomligheten samtidigt som det tvingar mycket trafik in i centrala Stockholm istället för att leda den runt innerstaden. Att leda trafiken runt staden, i tunnlar, bidrar till att minska trafiken i innerstaden vilket också leder till en förbättrad

luftkvalitet samt ökad framkomlighet för kapacitetsstarka trafikslag som gång-, cykel- och kollektivtrafik. Beräkningar visar att den östliga förbindelsen kommer att minska trafiken i innerstaden med drygt tio procent. Erfarenheter från invigningen av Norra Länken bekräftar också slutsatserna från dessa beräkningar då trafiken på Lidingövägen/Valhallavägen har minskat med 30 procent, något som har möjliggjort för bättre cykel- och gångmöjligheter lokalt.

Stadens analys av miljöpåverkan för den östliga förbindelsen tar sin utgångspunkt i hur verkligheten ser ut idag och inte hur den kommer att se ut om några år. Det är olyckligt eftersom det för tillfället händer mycket med utvecklingen av fordonsflottan som går mot minskade utsläpp, alternativa drivmedel och således minskad miljöpåverkan. Denna utveckling kommer att fortsätta i allt högre takt framöver och förutsättningarna kommer att vara helt annorlunda om tio år vilket bör beaktas i detta sammanhang.

Kommunstyrelsen

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 Slottner (KD) med hänvisning till Moderaternas och Liberalernas gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

En ringled har länge diskuterats inom Stockholms regional- och översiktsplanering. Ända sedan Stockholms generalplan 1928 och fram till idag har det funnits tankar om en Östlig förbindelse över Saltsjön, dock har förslagen på vägsträckning och byggtknisk utformning varierat genom åren.

I Vägverkets förstudie av Östlig förbindelse 2006 presenterades sju korridoralternativ varav alternativ D i princip hade samma sträckning som den tidigare Österleden enligt Dennisöverenskommelsen. Trafikverket gjorde inget ställningstagande till förstudien. Alternativ D är den sträckning som även finns med som riksintresse i stadens nuvarande översiktsplan från 2010.

Östlig förbindelse har sedan identifierats som en av tio utvalda åtgärder i Trafikverkets åtgärdsvalsstudie ”Tillgänglighet för Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö” från år 2013. Förhandling gällande finansiering av Östlig förbindelse pågår för tillfället som en del i den så kallade Sverigeförhandlingen, på uppdrag av regeringen.

Staden har fått remissen från Trafikverket och svar ska vara dem tillhanda senast den 8 november 2016. Staden har sökt och fått beviljad förlängd remisstid till och med den 2 december 2016.

Samrådsunderlaget

Trafikverket har av regeringen fått i uppdrag att utreda en Östlig förbindelse. Projektet ska koppla samman Norra länken och Södra länken och förbindelsen ska skapas för kollektiv- och biltrafik. Även möjligheten att dra spårväg i sträckningen ska utredas.

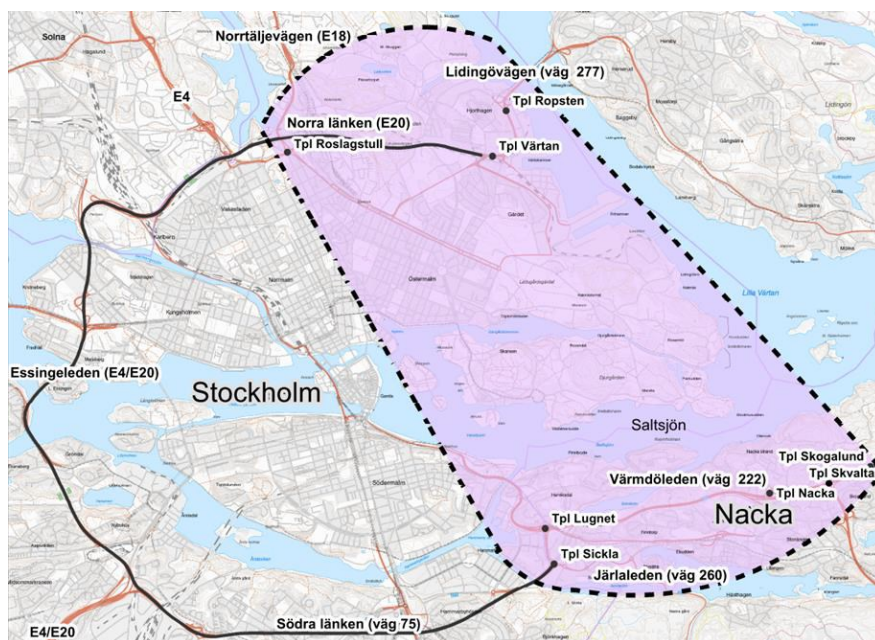
Trafikverkets förutsättning i projektet är att inte göra några permanenta intrång i Nationalstadsparken och utgångspunkten är att heller inte göra några temporära intrång i den.

Föreliggande väg- och järnvägsplan är i början av Trafikverkets planläggningsprocess. Samrådsunderlaget beskriver projektets förutsättningar och hur projektet kan komma att påverka omgivningen. Samrådsunderlaget kommer tillsammans med samrådsredogörelsen att ligga till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan i enlighet med miljöbalken. Vid flera tillfällen under planläggningsprocessen kommer det att finnas tillfällen att lämna synpunkter och påverka projektet.



Beskrivning av Trafikverkets planläggningsprocess

Avgränsningen av utredningsområdet för samrådsunderlaget ligger inom Stockholm och Nacka kommuner och utgår från att skapa ett funktionellt samband mellan Norra- och Södra länken samt för kollektivtrafiken, se figur nedan. I utredningsområdet ingår innerstadsbebyggelse i Stockholm, tät bostadsbebyggelse och verksamhetsområden i både Stockholm och Nacka. Inom utredningsområdet finns stora natur-, kultur-, och rekreativa värden, till exempel riksintresse för kulturmiljövården och Nationalstads-parken. Det finns även skyddade områden som till exempel naturreservat, skyddsvärda trädmiljöer och rödlistade arter inom utredningsområdet.



Utredningsområde för Östlig förbindelse

Val av utformning och lokalisering av en Östlig förbindelse är avgörande för hur miljökonsekvenserna kommer att bli. De miljöfrågor som ska hanteras i detta projekt är effekter på natur-, kultur- och rekreativa värden, landskapsbild/stadsbild, vatten, klimat och effekter av buller, stömljud och vibrationer samt luftkvalitet. De effekter som främst förväntas under byggtiden, om en Östlig förbindelse förläggs i tunnel, berör påverkan på grundvatten, buller och vibrationer från tunneldrivningen (borrning och sprängning).

Samrådet syftar till att såväl ge som att få information. Syftet är att allmänheten såväl som myndigheter och organisationer ska kunna bidra med sin kunskap om förhållanden som är viktiga att ta hänsyn till i det fortsatta arbetet. Efter denna remiss arbetar Trafikverket vidare med handlingarna med stöd av inkommen information.

Samrådsmaterialet går att läsa i sin helhet på [Trafikverkets hemsida](#).

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafیکنämnden, Östermalms stadsdelsnämnd och Stockholms Stadshus AB. Stockholms Stadshus AB har

underremitterat till Stockholm Vatten och Avfall AB och Stockholms Stads Parkerings AB.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och Östermalms stadsdelsförvaltning har svarat med ett gemensamt kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och Östermalms stadsdelsförvaltning

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och Östermalms stadsdelsförvaltnings gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 15 november 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret och Östermalms stadsdelsförvaltning vill poängtera att Trafikverkets nu pågående samråd främst syftar till att samla in kunskap inför Länsstyrelsens kommande bedömning om projektet innebär ”betydande miljö-påverkan”.

Kontoren bedömer att projektet anses ha betydande miljöpåverkan och bör hanteras utifrån de förutsättningarna i kommande planering.

Staden har i juni 2016 framfört att staden inte är beredd att medfinansiera projektet Östlig förbindelse inom ramen för Sverigeförhandlingen. Detta motiverat med att staden inte har kunnat visa hur detta projekt ska kunna vara förenligt med nationella och kommunala klimatmål, att staden valt att prioritera satsningar inom kollektivtrafik i förhandlingen, att projektet är en statlig angelägenhet som bör bekostas av staten samt att staden motsätter sig trängselavgifter på innerstadsbroarna (som är en del av föreslagen finansiering).

Om Trafikverket ändå på ett övertygande sätt kan påvisa att projektet är förenligt med de nationella klimatmålen och därmed fortsätter med planeringen av en Östlig förbindelse förutsätter kontoren att Trafikverket även genomför och redovisar en samlad bedömning utifrån lokala aspekter såsom miljöpåverkan, stadsbyggnadsmässiga effekter och påverkan på Nationalstadsparken. Detta behöver ske i nära samarbete med staden.

Kontoren anser vidare att Trafikverket i samrådsunderlaget har fångat upp de flesta viktiga områden som kan komma att påverkas av en Östlig förbindelse, såväl den färdiga anläggningen som under själva byggtiden. Kontoren har dock identifierat viktiga områden som behöver belysas tydligare.

Kontoren poängterar därför att det är av största vikt att hänsyn tas till den av staden planerade bostadsbebyggelsen i berörda stadsutvecklingsområden. Detta för att säkerställa såväl volym och en hög takt i stadens bostadsproduktion som god stadsmiljö. Staden har en mycket hög ambition i bostadsbyggandet, vilket även gäller för staten. Utifrån detta anser kontoren att Trafikverket i den fortsatta planeringen av projektet Östlig förbindelse behöver ta hänsyn till bland annat lokalisering och utformning av kommande trafikplatser samt riskfrågan kopplat till transporter av farligt gods. Detta utvecklas mer nedan.

Trafikverkets kommande arbete inom projektet behöver ske i nära samarbete med staden i alla delar. Detta gäller inte minst vid lokalisering och utformning av kommande trafikplatser då det kommer att få stor betydelse för stadens utbyggnadsplaner i de pågående stadsutvecklingsområdena Norra Djurgårdsstaden och Nordöstra Hammarby Sjöstad.

Trafikplatsernas lokalisering har betydelse för såväl riksintressen som möjligheten att bygga bostäder i Norra Djurgårdsstaden. Dels beroende på var dessa lokaliseras fysiskt, dels hur trafiken leds till och från trafikplatserna och dess inbördes beroenden. Flödena av trafik som genereras kan påverka möjligheterna att utveckla Norra Värtahamnen (Energihamnen).

Trafikflödena kan även ha en påverkan på vilka vägar transporter av farligt gods leds vilket i sin tur har betydelse för möjligheterna att bygga bostäder, framför allt i Södra Värtan och Ropsten.

Riskfrågan kopplat till transporter av farligt gods är en aspekt som helt saknas i samrådsunderlaget. Stadens projekt Norra Djurgårds-staden planerar en tät innerstadsbebyggelse och det är av största vikt att arbetet med Östlig förbindelse belyser hur trafikströmmar av farligt gods kan komma att förändras och hur eventuellt förändrade skyddsavstånd mellan gata och bebyggelse kan minimeras.

Kontoren vill även påtala att det är av största vikt att utbyggnaden av Norra Djurgårdsstaden kan fortsätta oavsett Trafikverkets planering med Östlig förbindelse. Förseningar i projektet kan annars leda till stora kostnader för staden samt förseningar för stadens bostadsbyggande.

Kontoren ämnar inkomma med mer detaljerade synpunkter under samrådet för nästa fas som gäller Trafikverkets lokaliserings-utredning.

Som svar på remissen ”Samrådsremiss för betydande miljöpåverkan för Östlig förbindelse i Stockholm och Nacka kommuner, Stockholms län” hänvisas till vad som anförts i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens, trafikkontorets och Östermalms stadsdelsförvaltnings gemensamma tjänsteutlåtande.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 8 november 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholm Vatten Holding AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Inom aktuellt område har Stockholm Vatten ett omfattande VA-system bestående av ledningar, tunnlar och större anläggningar. Det gäller framför allt inom områdena Sickla – Henriksdal, Loudden – Frihamnen, Värtan – Ropsten och på botten i Saltsjön mellan Nacka – Djurgården.

Inom området Sickla – Henriksdal ligger bland annat Henriksdals reningsverk som till stor del är beläget i ett större bergutrymme i Henriksdalsberget. Mellan Henriksdals reningsverk och Sickla finns avloppstunnlar och större ytförlagda avloppskulvertar samt ett huvudvattennät som försörjer denna del av Stockholm och hela centrala Nacka. Dessa större VA-system måste vara i drift under bygget av Östlig Förbindelse. Huvudvatten- och huvudavloppssystemet måste dessutom kunna förstärkas för att klara den snabba befolkningstillväxten i Nacka. För avloppssystemet tillkommer den större ombyggnation som pågår och planeras av Henriksdals reningsverk, Sicklaanläggningen och avlopps-tunnlar i projektet Stockholms Framtida Avloppsrening (SFA).

Befintliga utloppstuber från Henriksdals reningsverk avleder i nuläget renat avlopp från 830 000 invånare. Vid Kastellholmen finns även befintliga utloppstuber från Bromma reningsverk som i nuläget avleder renat avloppsvatten från 350 000 invånare. I projekt SFA kommer nya utloppstuber för renat avloppsvatten att anläggas i Saltsjön parallellt med befintliga utloppstuber från Henriksdals reningsverk.

Vid alternativ sänktunnel måste även en studie göras på hur sänktunneln påverkar vattenströmmarna i Strömmen, Saltsjön, inklusive avloppsströmmen från utloppstuberna både under byggskedet och i driftskedet. Av speciellt intresse är sommarperioden med stängda avtappningsluckor mellan Mälaren och Östersjön i Norrström, Söderström, Danvikskanalen och Södertälje, således en period med ingen utströmning från Mälaren till Strömmen, Saltsjön.

På delen Värtan – Frihamnen – Loudden har Stockholm Vatten ett huvudavloppssystem. En avloppstunnel och en berganläggning innehållande Louddens pumpstation (i f.d.

Louddens reningsverk) som måste vara i drift under hela byggnationen av Östlig Förbindelse. I Värtan – Ropsten finns större markförlagda avloppssystem som är svåra att omlägga. Inom området finns även ett huvudvattensystem för dricksvatten som berörs direkt av Östlig Förbindelse. Det gäller bland annat delarna runt Lidingövägen – Lidingöbron som måste vara i drift under byggnationen av Östlig Förbindelse. Stockholm Vatten har även en huvudvattenledning som ligger i Fortums tunnel mellan Ropsten – Uggleviksreservoaren.

Stockholm Vatten måste alltid kontaktas i samband med planläggningen och byggandet av Östlig Förbindelse angående påverkan VA-system. Det är särskilt viktigt vid planeringen och arbeten nära huvudsystem VA och då speciellt sprängningsarbeten nära huvudvattenledning, avloppstunnlar och Henriksdals reningsverk inklusive projekt SFA (*bilaga 1*).

Stockholm Stads Parkerings AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Bolaget vill informera om faktiska och planerade förhållanden i närheten av möjlig framtida planerad trafikplats Ropsten.

I närheten av trafikplats Ropsten finns ett befintligt bergumslager där nafta/råbensin lagrats för produktion av stadsgas. Nafta har läckt ut i sprickor i berget och en zon runt befintligt bergum bör därför anses vara förorenat med nafta/råbensin. Detta bör beaktas vid eventuell sträckning i närheten av denna befintliga anläggning. Främst bör säkerställas att grundvatten inte leds bort från zonen runt anläggning, då risk för naftaförorenat grundvatten kan spridas ut i berget.

Bolaget har som en del av projekt Norra Djurgårdsstaden en pågående plan- respektive lov- och tillståndprocess för att få omvandla befintligt lager till en parkeringsanläggning. Om parkeringsanläggningen får erforderliga tillstånd kommer befintligt bergum att saneras och grundvatten kommer att avledas in mot anläggning vid anläggningsdrift. Risken för spridning till annan berganläggning som anläggs i närheten är då minimal.

Om sanering av befintligt bergum inte kan ske inom föreskriven tid kan detaljplanen medge byggande av bergumsgarage ovanför befintlig lager. Risken för spridning av naftaförorenat grundvatten måste då beaktas vid byggande i närheten av befintlig anläggning (*bilaga 3*).

Koncernledningens synpunkter

Koncernledningen konstaterar att Trafikverkets samråd syftar till att samla in kunskap inför bedömning om projektet innebär en betydande miljöpåverkan i enlighet med miljöbalkens lydelse.

Koncernledningen anser att Trafikverkets planering av det eventuella projektet behöver ske i nära samarbete med Stockholms stads bolag och förvaltningar. Det är också viktigt att utbyggnaden av Norra Djurgårdsstaden, med kommande områden som Loudden, kan fortsätta oavsett Trafikverkets planering med Östlig förbindelse.

I övrigt hänvisar koncernledningen till bolagens remissvar som bl.a. lyfter fram att inom aktuellt område har Stockholm Vatten ett omfattande VA-system bestående av ledningar, tunnlar och större anläggningar. Det gäller framför allt inom områdena Sickla – Henriksdal, Loudden – Frihamnen, Värtan – Ropsten och på botten i Saltsjön mellan Nacka – Djurgården. För avloppssystemet tillkommer också större ombyggnationer som pågår och planeras av Henriksdals reningsverk, Sicklaanläggningen och avloppstunnlar i projektet Stockholms Framtida Avloppsrening (SFA).

Stockholm Vatten måste i och med ovanstående alltid kontaktas i samband med planläggningen och byggandet av Östlig Förbindelse angående påverkan av VA-system. Det är särskilt viktigt vid planeringen och arbeten nära huvudsystem VA och då speciellt sprängningsarbeten nära huvudvattenledningar, avloppstunnlar och Henriksdals reningsverk inklusive projekt SFA.

Stockholm Parkerings AB påpekar också att i närheten av trafikplats Ropsten finns ett befintligt bergumslager där nafta/råbensin lagrats och läckt ut i sprickor i berget. Detta bör beaktas vid eventuell sträckning i närheten och säkerställas så att förorenat grundvatten inte

leds bort. Bolaget har också en pågående plan- och tillståndsprocess för att få omvandla befintligt lager till en parkeringsanläggning. Om sanering inte kan ske inom föreskriven tid kan detaljplanen medge byggande av bergrumsgarage ovanför detta. Risken för spridning av naftaförorenat grundvatten behöver då beaktas.