



PM 2007:47 RII (Dnr 314-4129/2006)

Östlig förbindelse Svar på remiss från Vägverket

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande
Som svar på remissen "Östlig förbindelse" överlämnas och återopas denna promemoria.

Föredragande borgarrådet Mikael Söderlund anför följande.

Ärendet

Vägverket har under år 2004 startat planeringsprocessen enligt väglagen med en förstudie för en östlig förbindelse. Arbetet har bedrivits i samverkan med tjänstemän från berörda kommuner och andra parter inom regionen, däribland Stockholms stad. Inom ramen för förstudien har samrådsmöten hållits med allmänheten och ett kortfattat samrådsunderlag har tillställts berörda myndigheter, kommuner och intresseorganisationer. Stockholms stad genom gatu- och fastighetsroteln svarade i en skrivelse till Vägverket 16 november 2004 att samråd med Stockholms stad om att påbörja förstudien inte skett på politisk nivå. Staden avstod från att lämna synpunkter med hänvisning till att inga beslut om Österleden avsågs fattas under mandatperioden 2002-2006.

Vägverkets förstudiearbete har nu resulterat i en förslagshandling, daterad 24 april 2006. Vägverket har tillställt Länsstyrelsen förslaget till förstudie. Länsstyrelsen beslutade i december 2006 att projektet Östlig förbindelse kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt Miljöbalken. Innan Vägverket fattar beslut om den fortsatta planeringen för en Östlig förbindelse har staden, tillsammans med Nacka kommun och Lidingö stad, möjlighet att lämna synpunkter på den nu föreliggande förslagshandlingen.

Remisshandlingen kan i sin helhet hämtas på www.vv.se/ostlig

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Stockholms Hamn, stadsdelsnämnderna på Östermalm, Södermalm samt i Liljeholmen. Ärendet har även skickats till Handelskammaren i Stockholm, Motormännen i Stockholm samt Kommunförbundet i Stockholms Län för externa synpunkter.

Stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden anser att alternativet i tunnel under Nationalstadsparken, Österleden (alternativ D), är det alternativ som bäst uppfyller stadens krav och önskemål på en Östlig förbindelse. Alternativet är också det som av Vägverket beräknats ge störst nytta och tillgänglighetsvinster för biltrafikanterna. Det medför den bästa kopplingen till och stöder planerade exploateringar i stadens stadsutvecklingsområden i Hammarby Sjöstad och Värtan-Frihamnen. Vidare ger det goda förutsättningar för att med kompletterande åtgärder minska biltrafiken på vägar och leder i innerstaden och att öka

framkomligheten. Alternativet ligger delvis inom Nationalstadsparken och det är därför viktigt att utreda hur dess lagskydd påverkar genomförandemöjligheterna.

Nämnderna förordar därför att det är med en vägutbyggnad i en korridor under Nationalstadsparken enligt alternativ D som Vägverket bör gå vidare med i en kommande vägutredning.

Motorväg i tätbebyggd stadsmiljö ställer höga krav på planering och utformning, inte minst av ramper och anslutningar. För att minimera risken att problem eller oförutsedda merkostnader dyker upp i ett sent skede bör staden och Vägverket i ännu högre utsträckning arbeta gemensamt i ett tidigt skede av planeringsprocessen. En principöverenskommelse bör under våren 2007 träffas mellan Vägverket och staden för att lägga fast hur arbetet ska bedrivas gemensamt under själva planeringsprocessen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att nya vägtrafikleder kan vara motiverade ur miljö- och hälsosynpunkt om de leder till totalt sett minskade emissioner och miljöstörningar på kort och lång sikt eller om de innebär en väsentlig förbättring i områden som är starkt störda av exempelvis luftföroreningar och buller. Faktorer som behöver studeras närmare i projektet är, förutom de Vägverket framhåller, effekter på klimatpåverkan och hur det totala trafikarbetet påverkas, inte minst i samband med eventuella trängselskatter samt energianvändning i driftskedet men också möjligheterna att samordna eller ersätta vägutbyggnader med kollektivtrafik. Miljö- och hälsoskyddsnämnden väljer att inte förordar något alternativ.

Östermalms stadsdelsnämnd anser 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 trafikeffekt och ha hög tillgänglighet. Det är inte lika tekniskt komplicerat som alternativ C och ger inte lika negativa effekter på innerstaden. Nämnden betonar även vikten av att man parallellt med planeringen av Östlig förbindelse ser över trafiksituationen på Östermalm.

Södermalms stadsdelsnämnd anser att vägförbindelsen mellan Södra och Norra länken under Djurgården (alt. D) är det alternativ som är bäst ur stadsdelens perspektiv. Denna vägdragnings ger sammantaget störst nytta, då den bl.a. avlastar innerstaden från trafik. Hammarby Sjöstad får med förbindelsen även en bättre koppling till övriga staden. Vid anläggning av trafikleden anser nämnden det vara viktigt att transporter till och från tunnelbygget och trafikomläggningarna utförs på ett för närområdet så skonsamt sätt som möjligt. Nämnden anser att det fortsatta planeringsarbetet av vägförbindelsen ska inkludera möjliga lösningar för kollektivtrafiken.

Liljeholmens stadsdelsförvaltning har lämnat kontorsyttrande och anser att Liljeholmens stadsdelsområde påverkas av en östlig vägförbindelse främst genom avlastningen av E4/Essingeleden vilken är störst i alternativen C och D.

Stockholms Hamn har lämnat kontorsyttrande och anser att det är alternativ D, med anslutning i Frihamnen, som är det alternativ som bäst uppfyller färje- och kryssningsrederiernas och därmed också hamnens önskemål på en Östlig förbindelse. Alternativ D2, där en rampanslutning mynnar vid cirkulationsplatsen vid Radiohuset, istället för i hamnområdet, är ett alternativ som Stockholms Hamn AB avstyrker. Det skulle onödigtvis försvåra anslutningen för den omfattande hamntrafiken via en östlig förbindelse.

Stockholms Handelskammare förordar av de olika vägalternativen "Alternativ D", dvs. en ny tunnelförbindelse ungefär i tidigare studerade Österledens sträckning under Saltsjön och Djurgården. Det skulle medföra kraftiga minskningar av trafikstörningarna på gator som i dag är hårt belastade men som också har många bostäder och är viktiga för innerstadens gatuliv. Handelskammaren anser det synnerligen angeläget med en omprövning av investeringsplanen så att medel snarast kan ställas till förfogande för projektering och byggande av Österleden. Det finns också goda förutsättningar för en alternativ finansiering av Österleden. Förutom olika PPP-varianter

(Public Private Partnership) är en i huvudsak tullfinansierad väg fullt möjlig, eftersom trafikmängderna kommer att bli betydande. Österleden är förmodligen den enda vägsträcka i Sverige som skulle vara möjlig att finansiera helt och hållet med avgifter, på det sätt som redan i dag sker på motorvägar i Italien och Spanien.

Motormännens riksförbund anser att trafiksystemet i Stockholmsregionen behöver förstärkas med en vägförbindelse mellan de norra och södra delarna. Av presenterade lösningar förordar de alternativ D. Enligt förbundets uppfattning medför inget annat alternativ så stora avlastningar av innerstaden och så stora miljövinster som detta alternativ. Eftersom inga medel är avsatta för en östlig förbindelse i den statliga investeringsplanen, som sträcker sig fram till 2015, förespråkar Motormännens Riksförbund att förbindelsen byggs med hjälp av en PPP-lösning. Detta torde påskynda byggstarten samtidigt som det blir en test av ett nytt finansieringssystem.

Kommunförbundet i Stockholms Län ställer sig bakom de mål och prioritering av målen som Vägverket har tagit fram. Förbundet vill dock föra till ett primärt mål, eller rättare sagt understryka en aspekt av de angivna målen, som handlar om robusthet. Stockholmsregionens infrastruktur måste byggas så att effekter av eventuella olyckor och attacker minimeras och detta bör förtydligas i målsättningarna. KSL förespråkar Alternativ D bl.a. genom att den ger Stockholms stad högre handlingsfrihet vad gäller genomförandet av de visioner för innerstaden som presenteras i förstudien än de övriga alternativen och för att denna sträckning är väl utredd och politiskt förankrad.

Mina synpunkter

Stockholm är snart den enda svenska kommun som saknar en kringfartsled för biltrafik. Betydligt mindre städer har genomfört väginvesteringar som syftat till att avlasta stadskärnorna och förbättra framkomligheten för de trafikanter som inte har som mål att nå innerstaden. Diskussionerna om en ring runt Stockholm har pågått i decennier. Essingeleden byggdes på 60-talet, Södra Länken på 90-talet, Norra Länken kommer att påbörjas under 2007. Den kvarvarande länken i en komplett inre ring runt Stockholm är en östlig förbindelse. Ringen måste färdigställas för att inte Stockholm ska drabbas av en akut trafikinfarkt.

Förstudien för en östlig förbindelse lämnades på remiss till Stockholms stad i början av november 2006, dvs. innan regeringen gav förhandlingsmannen Carl Ceder-schiöld direktiv att samla regionen kring en prioriterad och finansierad lösning för Stockholms läns infrastruktur. Östlig förbindelse kommer som alla andra infrastrukturprojekt att värderas och prioriteras i denna förhandling. Eftersom leddiderna i planeringen av de stora infrastrukturprojekten är mycket långa är det motiverat att svara med synpunkter på remissen. Remissen som av Vägverket sammanställs under våren kan dessutom ge nya infallsvinklar till förhandlingen som fortgår under resten av 2007.

Strategin i Stockholms översiktsplan är att bygga staden inåt genom att förtäta existerande bebyggelse och i första hand återanvända redan exploaterad mark. Ny infrastruktur ska planeras och utformas så att den aktivt kan stödja stadsbyggandet och bidra till utvecklingen av stadens stadsutvecklingsområden.

Med en ny östlig förbindelse och en fullständig vägtrafikring kring innerstaden är det möjligt att i högre utsträckning styra vägtrafiken från innerstadens gator till mer trafiktåliga leder. Med minskad biltrafik och mindre barriäreffekter skapas goda förutsättningar till positiv stadsutveckling i innerstaden. För att ta tillvara på möjligheterna krävs en genomtänkt strategi för en aktiv trafikstyrning kombinerat med visioner för stadsbyggandet.

Alternativ D är den vägsträckning som Stockholms stad anser bäst uppfyller de mål, visioner och förutsättningar som staden har för sina invånare och för den framtida

da tillväxten och utvecklingen. Alternativet ger goda kopplingar till de planerade och delvis byggda stadsutvecklingsområdena i Värtan/Hjorthagen respektive Hammarby Sjöstad samtidigt som den nya trafikleden har förutsättningar att avlasta innerstadens gatunät och därmed förbättra framkomligheten och miljön.

Finansieringen av projektet är en del av Carl Cederschiölds förhandlingsuppdrag men det finns ändå anledning att uppmana Vägverket att utvärdera möjligheterna för alternativa finansieringslösningar för Östlig Förbindelse. Projektet kan vara lämpligt för upphandling genom någon form av offentlig-privat samverkan.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

Som svar på remissen "Östlig förbindelse" överlämnas och återopas denna promemoria.

Stockholm den 7 mars 2007

MIKAEL SÖDERLUND

Bilaga

Reservationer

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Carin Jämtin* (s) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. Avslå föredragande borgarrådets förslag till beslut.
2. Därutöver anför följande

Efter många år av motsättningar och konflikter kring infrastrukturen i Stockholmsregionen hade vissa stabila ramar uppnåtts genom att Stockholmsberedningen, som tillsattes av den dåvarande socialdemokratiska regeringen, presenterade sitt slutbetänkande. Där hade olika uppfattningar fått komma till tals, samtidigt som ett resultat kunde uppnås och presenteras som representerade en bred blocköverskridande parlamentarisk majoritet. Det kunde sedan staten beakta i sin medelstilldelning och planering. Stockholmsregionens andel av infrastrukturinvesteringsmedlen ökade också till följd av detta. Socialdemokraterna står fortfarande bakom stockholmsberedningens prioriteringar.

Nu har under kort tid en rad förändringar av förutsättningarna skett som inte på något sätt förankrats, varken i beredningar eller i några andra slag av överenskommelser. Regeringen har också tillsatt en förhandlingsman. Han ska dock hålla sig inom gällande investeringsramar, något som gör att tillägg till planerna knappast kan göras utan att gällande överenskommelser måste brytas.

Vi anser att det som står först på dagordningen och är viktigast för stockholmsregionen är Citybanan, Förbifart Stockholm, E18, Norra länken och en rad angelägna kollektivtrafikinvesteringar.

Citybanan, en av Stockholmsberedningens förstaprioriteringar, har drivits konsekvent till dess den borgerliga regeringen stoppade projektet. Förbifart Stockholm, också en Stockholmsberedningens högst prioriterade investeringar, har funnits sent i de långsiktiga infrastrukturplanerna och planeringsarbetet har också drivits vidare. E18 och Norra länken kommer, om allt går enligt plan, att kunna byggstartas i närtid. För en rad angelägna spårprojekt, vid sidan om Citybanan, har ett finansierings-, planerings- och utredningsarbete bedrivits.

Att i det läget börja planera för ett objekt som inte har finansiering eller finns med i de gällande infrastrukturplanerna är mycket ambitiöst. Eftersom det, mot bakgrund av myndighetens proaktiva agerande, finns gott om tid för Vägverket finns det ingen anledning till förhastade slutsatser. Trafikeffekterna för sydostsektorn är viktiga, men även centrala Stockholm

påverkas. En östlig förbindelse måste dessutom placeras i ett sammanhang i trafiksystemet. Vi anser att en rad frågor kan belysas ytterligare:

- miljö- och trafikeffekterna i stadens centrala delar bör ytterligare belysas
- en östlig förbindelses roll i trafiksystemet som helhet bör beaktas grundligare och pågående utveckling av transportsystemet, med bland annat trängselavgifter och pågående investerings- och utvecklingsprojekt, bör tydligare belysas
- effekterna för stadsmiljön bör beaktas bättre, något som talar för alternativet med en västlig dragning.

En så omfattande investering som en östlig förbindelse utgör bör prövas noggrant och boende och verksamma i regionen bör få ut så mycket som möjligt av en så stor satsning. Den östligaste dragningen uppnår inte tillräckligt positiva effekter för att kunna motiveras och bör avfärdas. Centralbron både förfular stadsbilden och minskar Stockholms attraktionskraft. Det vore en fröjd för hela regionen att bli av med en sådan förfulande trafikled genom de historiska delarna av staden. Sammantaget kan vi konstatera att alternativet med en västlig dragning, som också möjliggör en nedgrävning av Centralbron, bör studeras närmare.

Reservation anfördes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. avstyrka förstudien av östlig förbindelse
2. samt att därutöver anför följande:

Österleden skulle innebära stora ingrepp i Nationalstadsparken. Den skulle bli otroligt kostsam och öka biltrafiken i Stockholm. Med en nationell målsättning om en 30-procentig minskning av koldioxidutsläppen jämfört med 1990 års nivå så är detta inte godtagbart. Kringleder är en kortsiktig lösning på trängselproblemen i innerstaden. Eftersom lederna genererar ytterligare biltrafik, så återgår snart biltrafiktrycket på innerstaden till samma eller ännu högre nivåer igen. Det enda sättet att nå en hållbar lösning på trafikproblemen är miljöstyrande avgifter i kombination med en kraftigt utbyggd kollektivtrafik, till exempel kan tunnelbanan förlängas, kollektiv båttrafik på Stockholms vattenvägar utvecklas och nya spår-lösningar byggas.

I Vägverkets förstudie saknas en analys av vilken klimatpåverkan de olika alternativen har, Österledens konsekvenser för trafikflödet på Roslagsvägen samt kollektivtrafikens utvecklingsmöjligheter.

Reservation anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. avslå ytterligare planering för en östlig förbindelse i form av en ny motorled
2. Att planera för en ny tvärbanel som bildar en östlig förbindelse och som på sikt kan leda till en spårvägsring runt staden

Nya motorleder leder till mer trafik, vilket ökar den totala miljöbelastningen. Vägverket beräknar att det totala trafikarbetet i länet kommer att öka med åtminstone en procent i och med en ny östlig motorvägsförbindelse. Sannolikt kan denna siffra komma att stiga ytterligare.

En ny östlig motorvägsförbindelse kommer att ha negativa konsekvenser för ett flertal miljömål. Målet om Begränsad klimatpåverkan försvåras då de totala koldioxidutsläppen i regionen ökar. Vidare ökar belastningen av andra utsläpp vilket inverkar negativt på Ingen övergödning och Bara naturlig försurning.

Det finns inget mål i sig att fullborda en motorledsring kring Stockholm. Att fortsätta en utbyggnad och satsning på vägtrafiken innebär en inlåsning i ohållbara transportmedel i många decennier framöver. Sätts denna planering in i ett större sammanhang tillsammans med den planering som sker för Förbifart Stockholm blir inlåsningen ännu starkare. Det är en stor brist att man ensidigt tittat på en östlig förbindelse i form av en motorväg.

Det som istället behövs är en satsning på hållbara transportstrukturer. Därför föreslår vi en östlig spårförbindelse i form av en tvärbanel (Sickla-Ropsten) som knyter ihop de östra delarna av Stockholm. Det finns stort fog att ifrågasätta att minst 10-15 miljarder kronor ska

användas till satsning på ohållbara transportmedel. Dessa pengar skulle kunna modernisera kollektivtrafiken avsevärt och även räcka till flera andra tvärbananor.

I argumentationen för en Österled anföras delvis avlastningen av innerstaden från vägtrafik och förbättrade möjligheter att bygga staden inåt. Detta är två viktiga frågor som det finns många sätt att arbeta med. Men en ny östlig förbindelse är inte på något sätt en förutsättning för det. Det kan göras på bättre sätt som inte ökar trafiken och de totala utsläppen. Vi har stora möjligheter att förtäta redan nu. Och trängselavgifter där intäkterna går till en attraktiv och modern kollektivtrafik med låga taxor är bevisligen ett effektivt sätt att minska trafiken, både i ytter- och innerstaden. Under stockholmsförsöket minskade utsläppen av koldioxid och partiklar med 13 procent i innerstaden.

Storskaliga motorvägssatsningar har även genus- och klassdimensioner. Det är framförallt högavlönade och män som åker bil medan lågavlönade och kvinnor åker kollektivt i större utsträckning. En ny östlig motorvägsförbindelse innebär således en satsning på redan gynnade grupper på bekostnad av mindre gynnade grupper.

Det är anmärkningsvärt att det inte finns någon miljöorganisation bland de externa remissinstanserna. I nuvarande underlag finns remissvar från Stockholms Handelskammare, Motormännens riksförbund och Kommunförbundet i Stockholms län. Det är en stor brist att en större mångfald av organisationer inte finns representerade.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av *Carin Jämtin, Tomas Rudin, Teres Lindberg* och *Malte Sigemalm* (alla s) med hänvisning till reservationen av (s) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Stefan Nilsson* (mp) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Ann-Margarethe Livh* (v) med hänvisning till reservationen av (v) i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av *Per Ankersjö* (c) enligt följande:

Som våra representanter i Stadsbyggnadsnämnden, Exploateringsnämnden och Södermalms stadsdelsnämnd yttrat är Centerpartiet inte motståndare till biltrafik. Vi tror på den tekniska utvecklingen och omställningen till miljöbilar. Därför har vi under vissa förutsättningar ställt oss positiva till exempelvis Förbifart Stockholm. När det gäller Österleden (Östlig förbindelse) är saken en annan. Vi kan inte på något sätt acceptera en motorled rakt genom Nationalstadsparken och Djurgården.

Det är märkligt att Vägverket driver på om att bygga Österleden trots tidigare politiska ställningstaganden och trots verkets egna utredningar.

År 2003 kom Vägverkets rapport 2003:146 Nord-sydliga förbindelser i stockholmsområdet där Österleds-projektet beskrevs under rubriken MOTIV FÖR ATT EJ UTREDA VIDARE: "Österleden: Uppfyller ej projektets ändamål. Avlastar inte infartsleder. Ökar inte tillgängligheten i södra regionhalvan. Utgör inte förbifart för långväga trafik. Stärker inte regionala tillväxtcentra." Vad som tillkommit sedan detta skrevs är oklart.

Österleden är inte en förbifartsled, det är en infartsled. Konsekvenserna av att mata in ytterligare tiotusentals fordon rakt in bland Östermalms bostäder blir definitivt inte ett bättre gatuliv och en bättre miljö. Det blir mer innerstadstrafik och försämrad luftkvalitet med hälsoproblem som följd.

Tidigare miljökonsekvensbedömningar har visat att alternativ D skulle ge svåra ingrepp i Nationalstadsparken. Avstängning av stora områden under byggtiden p.g.a. buller, 140 lastbilslass dagligen på Djurgårdsvägarna under 7 års byggtid etc. Det värsta är dock det tryck som indirekt uppstår kring Gärdets Sportfält-Ladugårdsgärdet. Stockholmsmarnas favoritområdet för rekreation och Östermalm kommer inte att bli sig lika på mycket länge, om någonsin.

Utöver allt detta pågår en demokratisk process i och med de regionala förhandlingarna om Stockholms infrastruktur som sker inom ramen för Carl Cederschiölds uppdrag. Centerpartiet menar att Vägverkets genom sitt pådrivande av projektet föregriper den demokratiska processen, vilket är allvarligt.

ÄRENDET

Vägverket har under år 2004 startat planeringsprocessen enligt Väglagen med en förstudie för en Östlig förbindelse. Arbetet har bedrivits i samverkan med tjänstemän från berörda kommuner och andra parter inom regionen, däribland Stockholms stad. Inom ramen för förstudien har samrådsmöten hållits med allmänheten och ett kortfattat samrådsunderlag har tillställts berörda myndigheter, kommuner och intresseorganisationer. Stockholms stad genom gatu- och fastighetsroteln svarade i en skrivelse till Vägverket 16 november 2004 att samråd med Stockholms stad om att påbörja förstudien inte skett på politisk nivå. Staden avstod från att lämna synpunkter med hänvisning till att inga beslut om Österleden avsågs fattas under mandatperioden 2002-2006.

Vägverkets förstudiearbete har nu resulterat i en förslagshandling, daterad den 24 april 2006. Vägverket har tillställt Länsstyrelsen förslaget till förstudie. Länsstyrelsen beslutade i december 2006 att projektet Östlig förbindelse kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt Miljöbalken. Innan Vägverket fattar beslut om den fortsatta planeringen för en Östlig förbindelse har staden, tillsammans med Nacka kommun och Lidingö stad, möjlighet att lämna synpunkter på den nu föreliggande förslagshandlingen.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Stockholms Hamn, stadsdelsnämnderna på Östermalm, Södermalm samt i Liljeholmen. Ärendet har även skickats till Handelskammaren i Stockholm, Motormännen i Stockholm samt KSL för externa synpunkter.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 22 januari 2007 har i huvudsak följande lydelse.

I förstudien "Östlig förbindelse" föreslår Vägverket tre alternativa vägkorridorer för en ny väg. Två av alternativen ansluter till Norra och Södra länken och fullbordar därmed en vägtrafikring kring Stockholms innerstad, det ena via en tunnel under innerstaden och det andra via tunnel under Nationalstadsparken i den tidigare utredda Österledens sträckning. Det tredje vägalternativet innebär en östligare sträckning under Lidingö mellan Lidingöbron och Värmdöleden.

Strategin i Stockholms översiktsplan är att bygga staden inåt genom att förtäta existerande bebyggelse och återanvända redan exploaterad mark. Det är viktigt att ny infrastruktur planeras och utformas så att den aktivt kan stödja stadsbyggandet och bidra till utvecklingen av stadens stadsutvecklingsområden. Österleden är en av de infrastrukturutbyggnader som pekas ut i översiktsplanen.

Med en ny Östlig förbindelse och en fullständig vägtrafikring kring innerstaden är det också möjligt att i högre utsträckning styra vägtrafiken från innerstadens gator till mer trafiktåliga leder. Med minskad biltrafik och mindre barriäreffekter skapas goda förutsättningar till positiv stadsutveckling i innerstaden. För att ta tillvara på möjligheterna krävs en genomtänkt strategi för en aktiv trafikstyrning kombinerat med visioner för stadsbyggandet.

Exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret anser att alternativet i tunnel under Nationalstadsparken, Österleden (alternativ D), är det alternativ som bäst uppfyller stadens krav och önskemål på en Östlig förbindelse. Alternativet är också det som av Vägverket beräknats ge störst nytta och tillgänglighetsvinster för biltrafikanterna. Det medför den bästa kopplingen till och stöder planerade exploateringar i stadens stadsutvecklingsområden i Hammarby Sjöstad och Värtan-Frihamnen. Vidare ger det goda förutsättningar för

att med kompletterande åtgärder minska biltrafiken på vägar och leder i innerstaden och att öka framkomligheten. Alternativet ligger delvis inom Nationalstadsparken och det är därför viktigt att utreda hur dess lagskydd påverkar genomförandemöjligheterna.

Alternativet med en tunnel under innerstaden (alternativ C) anser kontoren inte vara acceptabelt för staden eftersom det innebär stora intrång i gatu- och parkmark. Den tillkommande biltrafiken vid tunnelmynningarna medför problem med buller, vibrationer, luftkvalitet och trafiksäkerhet i befintligt lokalgatunät och i befintlig stadsbebyggelse. Lidingöalternativet (alternativ F) innebär inte några större tillgänglighetsvinster för stadens stadsutvecklingsområden och möjligheterna att minska trafikbelastningen i innerstaden blir små. Kontoren ser inte att Lidingöalternativet har någon särskild fördel som gör det värt att utreda vidare.

Kontoren förordar därför att det är med en vägutbyggnad i en korridor under Nationalstadsparken enligt alternativ D som Vägverket bör gå vidare med i en kommande vägutredning.

Motorväg i tätbebyggd stadsmiljö ställer höga krav på planering och utformning, inte minst av ramper och anslutningar. För att minimera risken att problem eller oförutsedda merkostnader dyker upp i ett sent skede bör staden och Vägverket i ännu högre utsträckning arbeta gemensamt i ett tidigt skede av planeringsprocessen. En principöverenskommelse bör under våren 2007 träffas mellan Vägverket och staden för att lägga fast hur arbetet ska bedrivas gemensamt under själva planeringsprocessen.

Kostnaderna för projektet har översiktligt uppskattats till ca 10-15 miljarder kronor. I nuläget finns ingen finansiering avsatt i de statliga investeringsplanerna. Tiden för planering, projektering och upphandling av infrastrukturprojekt av den här storleken är mycket lång. Tillsammans med en byggtid på ca sju år bedöms en Östlig förbindelse kunna öppna ungefär kring år 2025. Under delar av byggtiden, ca 1,5-2 år, kommer den östra delen av Södra länken behöva stängas, vilket ställer mycket stora krav på väl fungerande trafikomläggningar under byggskedet.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 18 januari 2006 för egen del att som svar på remissen överlämna och återropa det gemensamma utlåtandet.

Reservation anfördes av Teres Lindberg m fl (s) *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Cecilia Obermüller (mp) *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Maria Hannäs (v) *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Mikael Söderlund m fl (m), Abit Dundar (fp), Fredrik Wallén (kd) *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Lukas Forslund (c), *bilaga 1*.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 25 januari 2007 att överlämna och återropa utlåtandet som svar på remiss från kommunstyrelsen.

Reservation anfördes av Ann-Margarethe Livh (v) *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Emilia Hagberg (mp), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Joakim Larsson m fl (m), Gulan Avci (fp) *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Christer Mellstrand (c), *bilaga 1*.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 23 januari 2007 att överlämna och åberopa utlåtandet som svar på remissen till kommunstyrelsen.

Reservation anfördes av Mirja Räihä Järvinen m fl (s), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Thorild Lamo (v) *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Mats Lindqvist (mp), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Mikael Söderlund m fl (m), Inge-Britt Lundin (fp) samt Anders Broberg (kd) *bilaga 1*.

Stadsbyggnadskontorets, exploateringskontorets samt trafik- och renhållningskontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 2 januari 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

I förstudien "Östlig förbindelse" föreslår Vägverket tre alternativa vägkorridorer för en ny väg. Två av alternativen ansluter till Norra och Södra länken och fullbordar därmed en vägtrafikring kring Stockholms innerstad, det ena via en tunnel under innerstaden och det andra via tunnel under Nationalstadsparken i den tidigare utredda Österledens sträckning. Det tredje vägalternativet innebär en östligare sträckning under Lidingö mellan Lidingöbron och Värmdöleden.

Strategin i Stockholms översiktsplan är att bygga staden inåt genom att förtäta existerande bebyggelse och återanvända redan exploaterad mark. Det är viktigt att ny infrastruktur planeras och utformas så att den aktivt kan stödja stadsbyggandet och bidra till utvecklingen av stadens stadsutvecklingsområden. Österleden är en av de infrastrukturutbyggnader som pekas ut i översiktsplanen.

Med en ny Östlig förbindelse och en fullständig vägtrafikring kring innerstaden är det också möjligt att i högre utsträckning styra vägtrafiken från innerstadens gator till mer trafiktåliga leder. Med minskad biltrafik och mindre barriäreffekter skapas goda förutsättningar till positiv stadsutveckling i innerstaden. För att ta tillvara på möjligheterna krävs en genomtänkt strategi för en aktiv trafikstyrning kombinerat med visioner för stadsbyggandet.

Exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret anser att alternativet i tunnel under Nationalstadsparken, Österleden (alternativ D), är det alternativ som bäst uppfyller stadens krav och önskemål på en Östlig förbindelse. Alternativet är också det som av Vägverket beräknats ge störst nytta och tillgänglighetsvinster för biltrafikanterna. Det medför den bästa kopplingen till och stöder planerade exploateringar i stadens stadsutvecklingsområden i Hammarby Sjöstad och Värtan-Frihamnen. Vidare ger det goda förutsättningar för att med kompletterande åtgärder minska biltrafiken på vägar och leder i innerstaden och att öka framkomligheten. Alternativet ligger delvis inom Nationalstadsparken och det är därför viktigt att utreda hur dess lagskydd påverkar genomförandemöjligheterna.

Alternativet med en tunnel under innerstaden (alternativ C) anser kontoren inte vara acceptabelt för staden eftersom det innebär stora intrång i gatu- och parkmark. Den tillkommande biltrafiken vid tunnelmynningarna medför problem med buller, vibrationer, luftkvalitet och trafiksäkerhet i befintligt lokalgatunät och i befintlig stadsbebyggelse. Lidingöalternativet (alternativ F) innebär inte några större tillgänglighetsvinster för stadens stadsutvecklingsområden och möjligheterna att minska trafikbelastningen i innerstaden blir små. Kontoren ser inte att Lidingöalternativet har någon särskild fördel som gör det värt att utreda vidare.

Kontoren förordar därför att det är med en vägutbyggnad i en korridor under Nationalstads-

parken enligt alternativ D som Vägverket bör gå vidare med i en kommande vägutredning.

Motorväg i tätbebyggd stadsmiljö ställer höga krav på planering och utformning, inte minst av ramper och anslutningar. För att minimera risken att problem eller oförutsedda merkostnader dyker upp i ett sent skede bör staden och Vägverket i ännu högre utsträckning arbeta gemensamt i ett tidigt skede av planeringsprocessen. En principöverenskommelse bör under våren 2007 träffas mellan Vägverket och staden för att lägga fast hur arbetet ska bedrivas gemensamt under själva planeringsprocessen.

Kostnaderna för projektet har översiktligt uppskattats till ca 10-15 miljarder kronor. I nuläget finns ingen finansiering avsatt i de statliga investeringsplanerna. Tiden för planering, projektering och upphandling av infrastrukturprojekt av den här storleken är mycket lång. Tillsammans med en byggtid på ca sju år bedöms en Östlig förbindelse kunna öppna ungefär kring år 2025. Under delar av byggtiden, ca 1,5-2 år, kommer den östra delen av Södra länken behöva stängas, vilket ställer mycket stora krav på väl fungerande trafikomläggningar under byggskedet.

Remissen

Vägverket har under år 2004 startat planeringsprocessen enligt Väglagen med en förstudie för en Östlig förbindelse. Arbetet har bedrivits i samverkan med tjänstemän från berörda kommuner och andra parter inom regionen, däribland Stockholms stad. Inom ramen för förstudien har samrådsmöten hållits med allmänheten och ett kortfattat samrådsunderlag har tillställts berörda myndigheter, kommuner och intresseorganisationer. Stockholms stad genom Gat- och fastighetsroteln svarade i en skrivelse till Vägverket 2004-11-16 att samråd med Stockholms stad om att påbörja förstudien inte skett på politisk nivå. Staden avstod från att lämna synpunkter med hänvisning till att inga beslut om Österleden avsågs fattas under mandatperioden 2002-2006.

Vägverkets förstudiearbete har nu resulterat i en förslagshandling, daterad 2006-04-24. Vägverket har tillställt Länsstyrelsen förslaget till förstudie. Länsstyrelsen beslutade i december 2006 att projektet Östlig förbindelse kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt Miljöbalken. Innan Vägverket fattar beslut om den fortsatta planeringen för en Östlig förbindelse har staden, tillsammans med Nacka kommun och Lidingö stad, möjlighet att lämna synpunkter på den nu föreliggande förslagshandlingen. Synpunkterna önskas Vägverket tillhanda senast den 10 mars 2007. Kommunstyrelsen har fastställt nämndernas remisstid till den 31 januari 2007. Förstudien och underlagsmaterial kan hämtas på Vägverkets hemsida www.vv.se/ostlig.

Enligt Vägverket är ändamålet med en östlig förbindelse att:

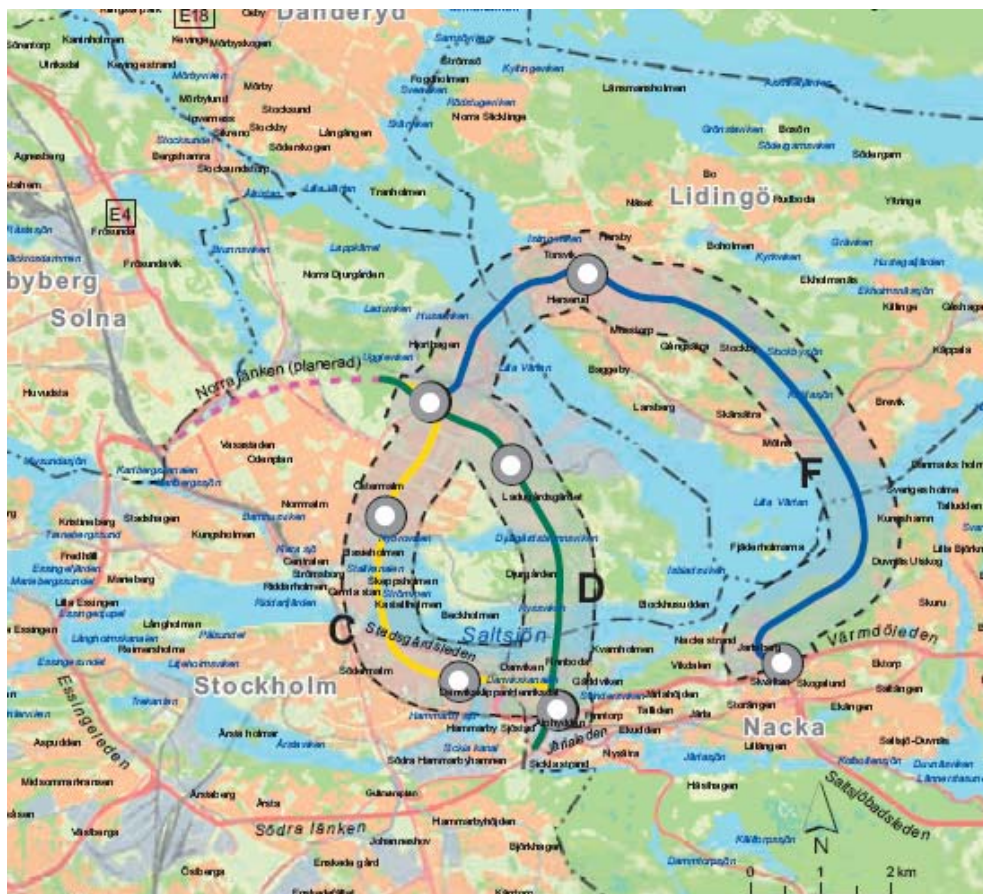
- Tillfredsställa den ökande befolkningens reseefterfrågan i den östra delen av regionen.
- Utifrån denna målbild har Vägverket formulerat de primära projektmålen:
- Skapa förutsättningar för regional utveckling samt att fler bostäder och arbetsplatser kan tillskapas i relativt centrala lägen.
- Förbättra möjligheterna att genom bättre tillgänglighet skapa en större arbetsmarknad.
- Knyta samman stadsdelar och områden norr och söder om Saltsjön.

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

I förstudien har ett flertal alternativ för en Östlig förbindelse utretts. Möjligheterna att med andra medel än en ny väg, t.ex. vägavgifter, satsningar på kollektivtrafiken, m.fl., uppnå projektmålen har först utretts i enlighet med Väglagen och av Vägverket befunnits otillräckliga. Ett flertal olika vägalternativ har också studerats och valts bort.

I förstudien konstateras tre alternativa korridorer för en ny vägförbindelse (se figur nedan):

- 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.



**Figur 1: Förslag till alternativa vägkorridorer
Kontorens synpunkter**

Förutsättningar för stadsutveckling

Såväl Stockholms stad som regionen växer i snabb takt. Nacka och Värmdö kommuner är två av de mest expansiva i hela Stockholmsregionen med en mycket hög tillväxt sett till antal boende och därpå följande transportefterfrågan. Stockholms stad beräknas att till år 2030 öka sin befolkning med åtminstone 150 000 personer. Strategin i Stockholms översiktsplan är att i första hand bygga staden inåt genom att förtäta existerande bebyggelse och återanvända redan exploaterad mark. Såväl nya kärnor som regioncentrum ska utvecklas. För infrastrukturens del betonas framförallt kollektivtrafikens utbyggnad och vikten av tvärförbindelser. Österleden är ett av de infrastrukturobjekt som pekas ut i översiktsplanen.

För att uppnå en önskad utveckling i stadens stadsutvecklingsområden är transportförsörjning och en god tillgänglighet av stor betydelse. Det är viktigt att ny infrastruktur planeras och utformas så att den aktivt kan stödja stadsbyggandet och bidra till viktiga områdens utveckling. En Östlig förbindelse enligt alternativ D ger en kraftigt ökad tillgänglighet för vägtrafik till utvecklingsområdena i Hammarby Sjöstad och Värtan-Frihamnen samt bidrar till att bättre integrera dem i staden.

Utbyggnad av infrastruktur och bebyggelse bör i största möjliga mån planeras tillsammans. I en kommande vägutredning innebär det konkret bl.a. att utformningen av anslutningar och ramper gemensamt bör beslutas av staden och Vägverket för att på bästa sätt förena krav på trafikföring med krav på stadsbyggandet. Osäkerhet kring rampanslutningars utformning är också ett problem för planerad exploatering och vice versa.

Även planeringen av den för storstaden strategiskt så viktiga kollektivtrafiken bör i högre grad integreras i planeringen av vägutbyggnaden. T.ex. Södra länken trafikeras inte i någon nämnvärd omfattning av busstrafik i dag. Att som i förstudien för Östlig förbindelse endast förutsätta att en ny vägförbindelse kommer trafikeras av en stombuss är därmed inte tillräckligt. Aktiv samplanering bör under vägutredningens gång ske med SL för att klarlägga förutsättningarna för att utnyttja en Östlig förbindelse för attraktiv stombusstrafik. Busstrafikens

särskilda krav och önskemål (t.ex. placering av bra hållplatser i attraktiva lägen, särskilda bussramper eller busskörfält på vissa ställen) bör därvid beaktas redan i utformningen av vägen. Vidare bör beaktas att förbindelsen med ramper och anslutningar inte hindrar en eventuell framtida utbyggnad av spårvägar till och inom stadsutvecklingsområdena.

I förstudien lyfter Vägverket även fram möjligheterna som en Östlig förbindelse ger för att minska trafikmängderna i innerstaden och därigenom förbättra och utveckla stadsmiljön. Med en ny Östlig förbindelse och en fullständig vägtrafikring kring innerstaden finns förutsättningar för en annan trafikföring i och i nära anslutning till Stockholms innerstad. En Östlig förbindelse beräknas visserligen öka det totala trafikarbetet i länet med åtminstone en procent, men vägtrafiken kan i högre utsträckning styras från innerstadens gator till mer trafiktåliga leder, med minskade barriäreffekter som följd. Vägtrafiken genom Gamla stan kan minskas och idag hårt trafikbelastade kajer kan omgestaltas och göras attraktiva för fotgängare och cyklisterna. Stråk längs vattnet kan öppnas och göras tillgängliga för nya aktiviteter. Munkbron, Skeppsbron, Stadsgården, Strandvägen och Tegelbacken har alla stor potential att kunna utvecklas till attraktiva platser med en minskad fordonstrafik.

En Östlig förbindelse kan ge goda förutsättningar till positiv stadsutveckling i innerstaden. För att ta tillvara på möjligheterna krävs en genomtänkt strategi för en aktiv trafikstyrning kombinerat med visioner för stadsbyggandet. Kontoren anser att arbete med detta bör pågå parallellt med planeringen av en Östlig förbindelse och att genomförande tidsmässigt direkt bör kopplas till att leden öppnas.

Alternativen

Exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret anser att alternativ D, Österleden, är det alternativ som bäst uppfyller stadens krav och önskemål på en Östlig förbindelse. Det beräknas också av Vägverket ge störst nytta och tillgänglighetsvinster för biltrafikanterna. Det medför den bästa kopplingen till och stöder planerade exploateringar i stadens stadsutvecklingsområden i Hammarby Sjöstad och Värtan-Frihamnen. Alternativet ger goda förutsättningar för att med kompletterande åtgärder minska biltrafiken på vägar och leder i innerstaden och att öka framkomligheten. Möjligheterna att genomföra alternativ D kan påverkas av Nationalstadsparkens lagskydd, som innebär att åtgärder inte får vidtas inom området om de medför intrång i parklandskap och naturmiljöer eller skada på det historiska landskapets natur- och kulturvärden. Därför är det angeläget att vägsträckningens detaljutformning inom och i anslutning till Nationalstadsparken belyses tidigt i vägutredningen.

Övriga två alternativ, liksom även tidigare avfärdade alternativ, har betydande nackdelar och framstår inte heller som genomförbara. De leder inte till ökade möjligheter för exploatering av bostäder och arbetsplatser i Stockholm. Alternativ C, tunnel under innerstaden, skulle t.ex. innebära rampmynningar direkt i existerande lokalgatunät på Östermalm, vid Humlegården och vid Fåfången samt eventuellt konflikter med ledningstunnlar och tunnelbana. Det innebär att stora intrång sker i gatu- och parkmark. Den tillkommande biltrafiken vid tunnelmynningarna medför problem med buller, vibrationer, luftkvalitet och trafiksäkerhet i befintligt lokalgatunät och i befintlig stadsbebyggelse. Stor risk finns att miljö kvalitetsnormen för PM10 överskrids. Kontoren bedömer att den sammantagna negativa påverkan för staden inte är acceptabel för alternativ C och att förslaget därmed inte är genomförbart.

Alternativ F, via Lidingö, har delvis en annan funktion än de övriga två alternativen. Sträckningen är östligare och ansluter inte direkt till vare sig Södra eller Norra länken utan istället till Värmdöleden och Lidingöbron. Den innebär inte några större tillgänglighetsvinster för stadens stadsutvecklingsområden och möjligheterna att minska trafikbelastningen i innerstaden blir små. Vägverket har även utrett möjligheten att förlänga alternativ F hela vägen till Silverdal med anslutningar till E18 och E4, som en slags östlig förbifart. Utan en förlängning anser kontoren att alternativ F inte har någon särskild fördel som gör alternativet värt att utreda vidare. En sådan utbyggnad skulle dock vara avsevärt större och kostsammare samt ha en betydligt längre tidshorisont, vilket gör att den faller utanför ramen för projektet Östlig förbindelse.

Av ovan nämnda skäl förordar exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret att det är med en vägutbyggnad i en korridor enligt alternativ D som Vägverket bör gå vidare i en kommande vägutredning.

Anslutningar till stadens vägnät

Utifrån erfarenhet av planeringen inför Södra länken, Norra länken och Förbifart Stockholm har staden konstaterat att anpassningsåtgärder och följdinvesteringar på övriga gatunätet, som staden svarar för, riskerar att bli betydligt större och dyrare än vad man från början räknat med. Till stor del beror detta på att staden och Vägverket p.g.a. sina skilda uppdrag och ansvarsområden delvis har olika fokus i planeringen. Vägverkets tydliga uppdrag att planera för en ny vägförbindelse innebär naturligtvis att tyngdpunkten i första hand ligger på frågor av relevans för det statliga vägnätet och projektets genomförande. Även för staden är framkomlighet i regionen en prioriterad fråga men stadens fokus ligger tydligare än Vägverkets även på en ny vägförbindelses effekter på det anslutande vägnätet, påverkan på omgivning och miljö, inpassning i stadsbild, påverkan på övrig infrastruktur samt koppling till befintlig och tillkommande bebyggelse m.m.

Ur stadens synvinkel har det i tidigare projekt bl.a. inneburit att flera av Vägverkets ursprungliga förslag till utformning av ramper och anslutningar till det lokala vägnätet inte fungerat tillfredsställande med stadens utbyggnadsplaner, t.ex. Södra länkens anslutningar till Hammarby Sjöstad, Förbifartens anslutningar till Skärholmen-området och Norra länkens anslutningar till Hjorthagen. Dessutom har inte alltid kapaciteten i det omgivande vägnätet beaktats i tillräckligt hög grad vilket ibland inneburit att ramper föreslagits ansluta till gator på ett sådant sätt att betydande köproblem och blockeringar kan förväntas uppstå. Detta gäller bl.a. flera av Norra länkens anslutningar och kan jämföras med de upprepade avstängningarna i Södra länken p.g.a. köproblem på ramperna. För att jämka samman Vägverkets respektive stadens krav och önskemål har betydande resurser fått läggas på att utreda alternativa lösningar. Kontoren ser motsvarande risk för problem för flera av de i förstudien översiktligt beskrivna anslutningarna till en Östlig förbindelse. Kontoren vill undvika att tillkommande kostnader för staden uppkommer till följd av detta.

Stadens arbete

Kontoren anser att det finns stora samordningsvinster att hämta om staden arbetar närmare tillsammans med Vägverket i samband med vägutredningen. Detta gäller inte minst utformning av anslutningar för en Östlig förbindelse samt stadsmiljöfrågor (luft, buller och vibrationer). Med hänsyn till vägens regionala funktion och dess betydelse för utveckling och utbyggnad i regionens centrala delar gäller det även inflytande över planeringens målsättningar och inriktning. Med större samsyn och mer gemensamt arbete från ett tidigt stadium ges bättre förutsättningar att undvika dubbelarbete, potentiella intressekonflikter och oförutsedda förordningar.

Planering och byggande av väg genomför Vägverket enligt Väglagen. När kommun gör motsvarande används Plan- och bygglagen (PBL). Nämnade lagstiftningar är inte likformiga och problem kan uppstå då båda lagstiftningarna skall tillämpas på samma objekt. I Vägverkets planering med Väglagen som grund omfattas som regel bara vägbyggnadsobjektet d.v.s vägen med en utsträckning om två meter utanför vägbanan inklusive slänter. Resterande vägfrågor anses åligga kommun med ansvar för plangenomförande. För stadens del finns ett ansvar för angränsande områden med anslutningsvägar, cykelbanor, passager över och under aktuellt vägprojekt. Av dessa skäl är det därför nödvändigt att tydligt klara ut ansvarsfrågorna i den fortsatta processen med anläggandet av en Östlig förbindelse. Detta sker lämpligast genom att en principöverenskommelse träffas mellan parterna om projektet.

I stadens budget för 2007 har trafikkontoret fått i uppdrag att arbeta för att inriktningsbeslut för en Östlig förbindelse fattas senast 2008. En principöverenskommelse bör under våren 2007 träffas mellan Vägverket och staden för att lägga fast hur arbetet ska bedrivas gemensamt under själva planeringsprocessen. Avtal för genomförandet av projektet träffas i ett senare skede.

Tidplan, kostnader och byggskede

När Vägverket fått in remissvaren för förstudien ska Vägverket besluta om fortsättning av arbetet. En vägutredning, som är nästa steg i planeringsprocessen, kan i princip starta efter sommaren 2007. Den beräknas ta ca 2-3 år att färdigställa varefter en tillåtlighetsprövning sker, vilket uppskattas ta ca 1 år. Därefter följer framtagande av arbetsplan och detaljplaner (ca 2-3

år), projektering (ca 1,5 år) och upphandling (ca 1 år). Med en beräknad byggtid på ungefär 7 år skulle en Östlig förbindelse kunna stå färdig allra tidigast år 2021. Det är en optimistisk tidplan samt exklusive troliga överklaganden. En mer trolig tidpunkt för idrifttagande är kring år 2025.

Anläggningskostnaderna för en Östlig förbindelse har mycket översiktligt bedömts vara i storleksordningen 10-15 miljarder kronor. Stora osäkerheter finns i de schablonmässiga kalkylerna och med hänsyn till erfarenheter från kostnadsbedömningar för Citybanan och Förbifart Stockholm kan befaras att kalkylerna behöver justeras uppåt under planeringens gång. Några investeringsmedel finns i nuläget inte avsatta i de statliga investeringsplanerna. Driftskostnader har ännu inte uppskattats.

Den totala byggtiden för en Östlig förbindelse har uppskattats till ca sju år. I samband med att Södra länken byggdes beslutades att erforderliga försvarsarbeten för en kommande Östlig förbindelse inte skulle genomföras. Det innebär att byggarbetena för en Östlig förbindelse enligt alternativ C eller D medför att den östra delen av Södra länken närmast Värmdöleden helt måste stängas av under en av Vägverket uppskattad tidsperiod på ca 1,5-2 år. Vägverket räknar med att trafiken kommer att behöva ledas över Lugnets trafikplats och på ytvägnätet genom Hammarby Sjöstad. Inga detaljer framgår av förstudien, men det kan förmodas att framförallt Sicklavägen, Hammarbyvägen och Danviksbron kommer att få kraftigt ökade trafikmängder. Köproblem och blockeringar i området riskerar också att, förutom att orsaka problem för vägtrafiken, även försämra framkomligheten för Tvärbanan. Kontoren anser att trafikomläggningar under byggtiden är en mycket viktig fråga, som under vägutredningens gång behöver studeras ingående tillsammans med staden. Detsamma gäller masstransporter och arbetstunnlar under innerstaden eller Nationalstadsparken.

Kontorens förslag

Exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret anser att alternativ D, Österleden, är det alternativ som uppfyller stadens krav och önskemål på en Östlig förbindelse. Alternativet är också det som av Vägverket beräknats ge störst nytta och tillgänglighetsvinster för biltrafikanterna. Det medför den bästa kopplingen till och stöder planerade exploateringar i stadens stadsutvecklingsområden i Hammarby Sjöstad och Värtan-Frihamnen. Alternativet ger goda förutsättningar för att med kompletterande åtgärder minska biltrafiken på vägar och leder i innerstaden och att öka framkomligheten. Kontoren förordar därför att det är med en vägutbyggnad i en korridor enligt alternativ D som Vägverket bör gå vidare med.

En Östlig förbindelse kan ge goda förutsättningar till positiv stadsutveckling i innerstaden. För att ta tillvara på möjligheterna krävs en genomtänkt strategi för en aktiv trafikstyrning kombinerat med visioner för stadsbyggandet. Kontoren anser att arbete med detta bör pågå parallellt med planeringen av en Östlig förbindelse och att genomförande tidsmässigt direkt bör kopplas till att leden öppnas.

I en kommande vägutredning anser exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret att staden i ännu högre utsträckning än tidigare bör delta i arbetet som en aktiv part tillsammans med Vägverket. I stadens budget för 2007 har trafikkontoret fått i uppdrag att arbeta för att inriktningsbeslut för en Östlig förbindelse fattas senast 2008. En principöverenskommelse bör under våren 2007 träffas mellan Vägverket och staden för att lägga fast hur arbetet ska bedrivas gemensamt under själva planeringsprocessen. Avtal för genomförandet av projektet träffas i ett senare skede.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 30 januari 2007 att överlämna och återropa förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av Åsa Romson (mp), *bilaga 1*

Reservation anfördes av Stellan Hamrin (v), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Ulla Hamilton m fl (m) samt Karin Karsbro (fp), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 20 december 2006 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Vägverket har gjort en förstudie för Östlig förbindelse, en ny vägförbindelse öster om Stockholms innerstad. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har fått möjlighet att lämna sitt yttrande till staden som därefter avger ett samlat svar till Vägverket. Tre förslag har studerats närmare, samtliga innefattar en tunnelförbindelse under Saltsjön. Tunneln föreslås dras under Stockholms innerstad, under Nationalstadsparken eller från Nacka till Lidingö.

Förvaltningen anser bland annat att nya vägtrafikleder kan vara motiverade ur miljö- och hälsosynpunkt om de leder till totalt sett minskade emissioner och miljöstörningar på kort och lång sikt eller om de innebär en väsentlig förbättring i områden som är starkt störda av exempelvis luftföroreningar och buller. Faktorer som behöver studeras närmare i projektet är, förutom de Vägverket framhåller, effekter på klimatpåverkan och hur det totala trafikarbetet påverkas, inte minst i samband med eventuella trängselskatter, samt energianvändning i driftskedet men också möjligheterna att samordna eller ersätta vägutbyggnader med kollektivtrafik.

Bakgrund

Vägverket har upprättat en förstudie för Östlig förbindelse, en vägförbindelse över saltsjösnittet öster om Slussen. Innan de går vidare med planeringen önskar de få synpunkter från de berörda kommunerna Nacka, Lidingö och Stockholm. Inför stadens yttrande har Kommunstyrelsen remitterat förslaget till bland andra Miljö- och hälsoskyddsnämnden. Nämndens svar ska vara Kommunstyrelsen tillhanda senast den 31 januari, vilket innebär att beslutet behöver justeras omedelbart.

Planeringsläget

En östlig förbindelse har diskuterats under mycket lång tid, redan 1928 fanns en sådan med i stadens översiktliga planering. I Dennisöverenskommelsen ingick Österleden som en av delarna i trafikledningen runt innerstan. Den överenskommelsen upplöstes dock 1997. I översiktsplan för Stockholm redovisas markreservat för Österleden.

Den förstudie som de berörda kommunerna nu ska yttra sig över är det första steget i Vägverkets planeringsprocess, vilken regleras i Väglagen (SFS 1971:948). En förstudie syftar bland annat till att ge möjlighet till samråd, beskriva tänkbara alternativ och lösningar, beskriva vad som händer om projektet inte genomförs och till att visa på om projektet bör drivas vidare eller ej. Förstudien ska också ge underlag till Länsstyrelsens bedömning av om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen har den 12 december fattat beslut om att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Nästa steg, om projektet drivs vidare, är att ta fram en vägutredning där de alternativa förslag till vägkorridorer studeras vidare. I samband med vägutredningen tas en miljökonsekvensbeskrivning fram. Utifrån vägutredningen beslutar Vägverket om vilket av de studerade alternativen som ska tillåtlighetsprövas av regeringen. Stegen därefter består av arbetsplan där detaljprojektering sker samt av bygghandlingar som är underlag för själva byggskedet. Även till arbetsplanen ska miljökonsekvensbeskrivning tas fram.

Parallellt med planeringsprocessen enligt Väglagen behöver också berörda kommuner arbeta med planering enligt Plan- och bygglagen så att detaljplaner och vägförslag anpassas till varandra.

Förslaget i korthet

En ny östlig förbindelse har som ändamål att tillfredsställa den ökande befolkningens reseefterfrågan i den östra delen av regionen. Dessutom har tre projektmål formulerats

- 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 arbets-

marknad.

- Knyta samman stadsdelar och områden norr och söder om Saltsjön.

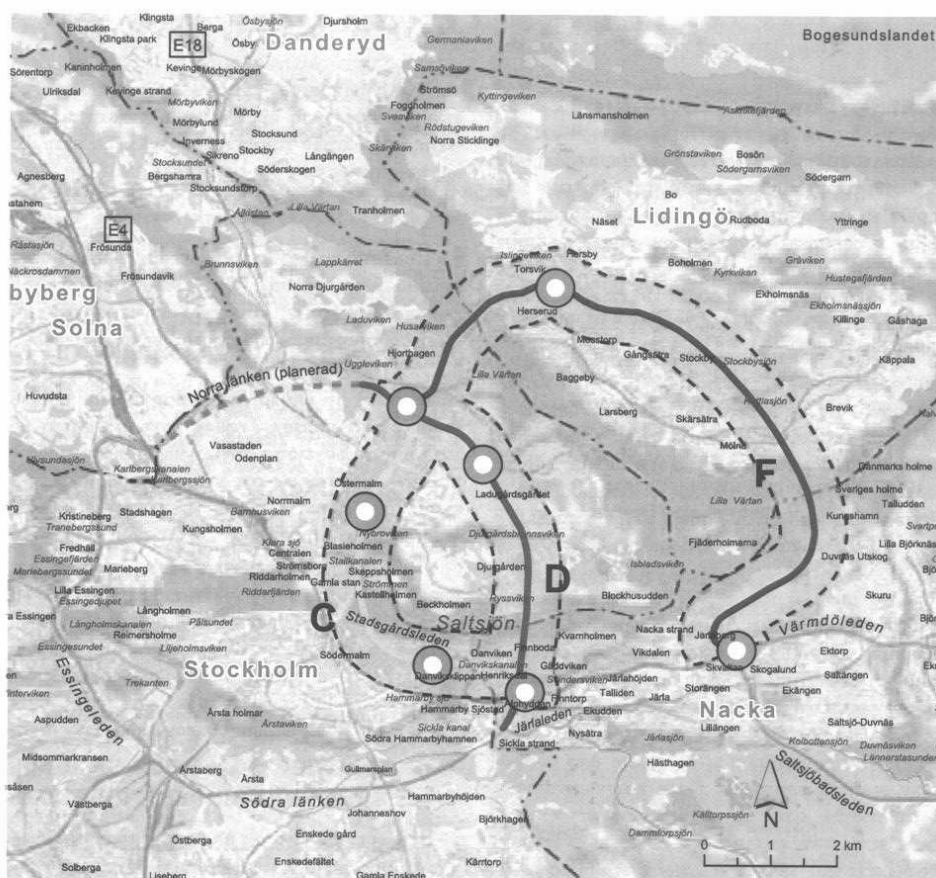
Som sekundära men viktiga mål anges att minska trafiken i innerstaden och att åstadkomma en bättre framkomlighet och säkerhet.

Planeringen för vad som då kallades Österleden avbröts 1997 när Dennisöverenskommelsen havererade. Österleden var en del av en planerad ring runt Stockholms innerstad vars främsta syfte var att avlasta innerstaden från vägtrafik. Sedan dess har såväl förutsättningar som syfte förändrats. Exempel på ändrade förutsättningar är skyddet av Nationalstadsparken och införandet av miljö kvalitetsnormer. Även inom säkerhet och teknik har stora förändringar skett. Dessutom är nu Nacka-Värmdöområdet den regiondel som befolkningsmässigt växer snabbast i hela Sverige. I Stockholms stad planeras området kring Hjorthagen och Frihamnen att bli ett mycket expansivt etableringsområde.

Tre förslag till vägkorridorer har studerats mer noggrant och det är de som Vägverket avser att studera närmare i en vägutredning. Förslagen är

- En tunnel under innerstaden väster om Nationalstadsparken, kallat C
- En tunnel under Nationalstadsparken, ungefär i "gamla" Österledens sträckning, kallat D
- En tunnel från Nacka under Lidingö till Norra länken via Lidingöbron, kallat F.

Se figur A. Förslagen beskrivs närmare i Förstudie Östlig förbindelse, 2006-04-25. Bilaga 1. Förstudien finns även i sin helhet på Vägverkets hemsida, www.vv.se/.



Figur A Förslag till alternativa vägkorridorer för en östlig förbindelse

Förvaltningens synpunkter

Allmänt

En Östlig förbindelse kommer att medföra stora konsekvenser, positiva och negativa, såväl i driftskedet som i byggskedet. Förvaltningen anser att nya trafikleder kan vara motiverade ur miljö- och hälsosynpunkt om de leder till totalt sett minskade emissioner och miljöstörningar på kort eller lång sikt eller om de innebär en väsentlig förbättring i områden som är starkt

störda av exempelvis luftföroreningar och buller. Förvaltningen har tidigare tillstyrkt bygandet av Södra länken och Norra länken med hänsyn till de lokala förbättringar dessa har för boende i närheten. När det gäller Södra länken har dessa förbättringar dokumenterats av Göteborgs universitet, något som rapporterades vid Miljö- och hälsoskyddsnämndens sammanträde den 12 december 2006.

En Östlig förbindelse är i stället tänkt att tillfredsställa den ökande befolkningens reseefterfrågan i den östra delen av regionen. Dock anför Vägverket att det i framtiden skulle kunna bli möjligt att styra trafiken till gator och vägar som är bäst lämpade ur miljö- och hälsosynpunkt och då avlasta innerstaden med hjälp av Östlig förbindelse.

Det är väsentligt att uppmärksamma skillnaderna mellan ”gamla” Österleden och den nu diskuterade Östlig förbindelse. Österleden var en del i en vägtrafikring runt Stockholms innerstad och ett väsentligt mål var att avlasta innerstaden. Syftet med Östlig förbindelse är främst att tillgodose en förutsedd ökad reseefterfrågan från den expansiva sydöstra regiondelen.

Miljökonsekvenserna är dåligt beskrivna i förstudien, vilket är naturligt då det är först i nästa planeringsskede som det finns krav på att ta fram en miljökonsekvensbeskrivning. Faktorer som måste beskrivas framöver för driftskedet är bland annat energihushållningen och klimatfrågan, luftföroreningar och buller, eventuella barriäreffekter, energianvändning (för drift av vägtrafiktunnlar går det åt stora mängder elenergi) och eventuella ingrepp i Nationalstadsparken. När det gäller miljöpåverkan under byggskedet gäller osäkerheten främst påverkan på Nationalstadsparken och tunneldragningar under vatten med eventuella förorenade sediment och påverkan på vattenströmning. Andra väsentliga faktorer i det sammanhanget är störningar till omgivningen av till exempel buller från tunneldrivning och påverkan på grundvatten och hur berg- och jordmassorna ska hanteras.

Utbyggnad av vägar leder till ökad biltrafik/ökat trafikarbete. För att minska de negativa miljöeffekterna i driftskedet vill förvaltningen särskilt peka på följande: Åtgärder bör vidtas som främjar kollektivtrafiken. Den ökande reseefterfrågan bör i så stor utsträckning som möjligt tillgodoses med kollektiva lösningar. Inom ramen för projektet har Vägverket undersökt en kollektivtrafikring runt innerstaden och kommit fram till att den inte löser problemen. I stället borde en kraftig kollektivtrafiklösning mellan innerstaden och Nacka/Värmdö undersökas. Den bör naturligtvis ha bra omstigningsmöjligheter för den som behöver komma vidare från innerstaden. Att hitta motsvarande omstigningsmöjligheter i Nacka/Värmdö är svårare. Ett sätt att underlätta för resenärerna att nå kollektivtrafiken kan vara att göra den lätt tillgänglig med cykel. Möjligheterna att utnyttja sjövägen bör undersökas.

I förstudien beskrivs olika sätt att påverka transportefterfrågan och transportsätt. Såväl Vägverket som Stockholms stad arbetar med dessa frågor. Några egentliga slutsatser dras enligt förvaltningen inte av Vägverket i förstudien om detta. Man konstaterar att det finns ett flertal åtgärder som kan minska trafikbelastningen, att flera av dem redan är tillämpliga och att de går att genomföra på kort sikt. Detta bör belysas ytterligare innan man fattar något beslut om kostsamma vägutbyggnader.

Ett annat sätt att främja kollektivtrafik är att införa busskörfält på nybyggda vägsträckor.

Förvaltningen noterar att Vägverket konstaterar att färjetrafik mellan Nacka och Lidingö är ekonomiskt rimligt. Det ger naturligtvis inte alls samma trafikkapacitet som en vägtunnel. Dock skulle det kunna förverkligas i en nära framtid, till skillnad från vägtunnlar.

De olika alternativen

Alternativ C är en tunnel under innerstaden med anslutning till Södra länken, Värmdöleden, Strandvägen, Engelbrektskatan och Norra länken. Enligt förstudien är det detta alternativ som mest avlastar innerstadens gatunät. Att ansluta en stor vägtrafiktunnel till Strandvägen och Engelbrektskatan förefaller dock vara problematiskt. Man kan till exempel undra vart de bilar som kommer upp vid dessa anslutningar sedan ska ta vägen. Om man studerar dokumentet Östliga förbindelser inom Stockholm stad och Nacka kommun Förstudie. Preliminära trafikanalyser, 2005-01-27, (Bilaga 2) ser man att alternativ C bäst avlastar innerstaden av de studerade alternativen. I den skriften är dock alternativ C definierat som ”en vägtunnelförbindelse väster om södra Djurgården, med uppfart på Sveavägen via Klaratunneln och med koppling till Klarastrandsleden”. Det behöver klargöras att det är rätt alternativ som jämförs.

Även denna förstudie finns tillgänglig på Vägverkets hemsida, www.vv.se.

Störningarna under byggskedet lär kunna bli mycket stora med tunneldrift under Östermalm och anläggande av de ovan nämnda tunnelanslutningarna. Likaså kan tunneldelarna under vatten, mellan Gamla stan och Skeppsholmen samt under Nybroviken ge problem under byggskedet. Eventuell påverkan på strömningsförhållanden behöver också utredas. Det bör dock påpekas att Citybanan är ett liknande tunnelprojekt genom centrala delar av Stockholm och man bedömer att det är genomförbart.

Alternativ D liknar till stora delar den tidigare planerade Österleden. Den ansluter till Norra länken och Södra länken och har en trafikplats vid Frihamnen. Den trafikplats kan vara i tunnel- eller ytläge. En 400 meter lång sänktunnel i Saltsjön mellan Nacka och södra Djurgården ingår i alternativet. Två varianter diskuteras, dels en öppen väg mellan Frihamnen och Norra länken dels en tunnel även för den sträckan.

Ett stort problem med alternativ D, som Vägverket också lyfter fram, är frågan om intrång i Nationalstadsparken. Förvaltningen har svårt att se hur man skulle bygga detta alternativ utan att göra ingrepp i parken. Ett särskilt problem i sammanhanget är den sänktunnel som krävs under Saltsjön. För Norra länken ska en betongtunnel byggas söder om Brunnsviken. Det innebär en tekniskt mycket komplicerad lösning eftersom det inte är tillåtet att schakta ovanifrån. Det är förvisso inte Miljöförvaltningens sak att bedöma om en liknande lösning är tekniskt möjlig vid en sänktunnelanslutning. Förvaltningen kan bara påpeka att den frågan, och annan eventuell påverkan i Nationalstadsparken, måste vara löst på ett betryggande sätt innan ett förverkligande av alternativ D kan bli aktuellt.

Den nordligaste delen av alternativ D, mellan Frihamnen och Norra länken, är dock mycket intressant. Stockholm planerar en kraftfull exploatering runt Frihamnen och ser ut att kunna bli kapacitetsproblem med trafikförsörjningen för det området.

Det tredje alternativet som studerats mer i detalj och kallas alternativ F innebär en tunnel-lösning mellan Nacka och Lidingö. I söder är tunneln tänkt att börja vid Skvältans trafikplats, där Saltsjöbadsleden ansluter till Värmdöleden. Därifrån går en nära 10 km lång tunnel under vattnet och under Lidingö fram till Södra Kungsvägen nära Lidingö centrum där en trafikplats anordnas. Därefter används den befintliga Lidingöbron fram till en ny tunnel under Hjorthagen och anslutning till Norra länken.

Vägverket har visat på att det i framtiden skulle kunna bli möjligt att förlänga denna lösning från Lidingö under vattnet och under Danderyd och Edsviken så att man kan få en anslutning till såväl E18 som E4. Man pekar dock på stora tekniska problem och på att anslutningen till E4 innebär intrång i Nationalstadsparken. Det skulle också medföra en kraftig ökning av det totala vägtrafikarbetet.

Sammanfattande synpunkter

Generellt

Vägverket anger att i det fortsatta arbetet ska några av alternativen studeras vidare i en vägutredning där de olika konsekvenserna analyseras mer ingående. Saker som lyfts fram är bland annat påverkan på Nationalstadsparken, miljökvalitetsnormer, påverkan under byggskedet och påverkan av sänktunnel. Förvaltningen vill dessutom peka på att klimatpåverkan också behöver studeras närmare. Viktiga faktorer i det sammanhanget är påverkan från det totala trafikarbetet och energianvändning i driftskedet men också möjligheterna att samordna eller ersätta vägutbyggnader med kollektivtrafik. Sådana faktorer som luftföroreningar och buller behöver beskrivas närmare. Det måste bli möjligt att göra jämförelser såväl mellan de olika alternativen som med gällande rikt- och gränsvärden. När det gäller buller är det lämpligt att även redovisa sådana faktorer som antal utsatta i olika bullerintervall, så som görs i kartläggningsarbetet enligt förordningen om omgivningsbuller. Det är också viktigt att redovisa bullerpåverkan i naturområden.

Som alltid i miljökonsekvensbeskrivningar är det viktigt att kunna göra jämförelser med ett nollalternativ.

Förvaltningen vill särskilt framhålla vikten av att i ett fortsatt utredningsarbete analysera hur en eventuell Östlig förbindelse ska samverka med eventuella trängselskatter. Man behöver tänka igenom hur dessa båda faktorer kan och bör samverka. Konsekvenserna för till exempel Södra länken och Essingeleden samt för innerstan kan bli stora och är dessutom

varierande beroende på vilka lösningar som väljs för Östlig förbindelse respektive för trängselskatter.

Förvaltningen anser inte att det i nuläget är möjligt att peka ut ett eller flera alternativ som bör förordas. Ett sådant förordande är heller inte uttryckligen efterfrågat. I stället följer avslutningsvis specifika synpunkter för de olika alternativ Vägverket förordar att gå vidare med.

Specifika synpunkter för alternativ C

För alternativ C, tunnel under innerstaden, behöver fortsatt utredning visa hur störningarna från biltrafiken i innerstaden påverkas. Får man verkligen en minskad biltrafik där eller får man oacceptabla ökningar av trafiken till exempel vid anslutningspunkterna? Vidare måste störningarna under byggtiden bedömas mycket omsorgsfullt.

Specifika synpunkter för alternativ D

När det gäller alternativ D, det som mest liknar ”gamla Österleden”, måste intrången i Nationalstadsparken preciseras. Förvaltningen har svårt att se att byggskedet kan klaras utan att göra intrång. Hur det ska gå till måste redovisas. Om ett driftskede skulle vara möjligt utan intrång beror på hur man kan lösa ventileringen av tunnarna, det vill säga om avluftstorn behövs eller inte, och hur anslutningsramper och eventuella betongtunnlar utförs.

Specifika synpunkter för alternativ F

Alternativ F sägs gynna en mer spridd bebyggelse i regionen vilket innebär att det blir svårare att kombinera den med goda kollektivtrafiklösningar. Därför behöver främst effekterna på det totala trafikarbetet och möjligheterna till kollektivtrafikförsörjning utredas vidare. Alternativet innebär mycket långa vägtunnlar varför även miljön i tunnarna och energianvändningen är frågor som behöver utredas bättre. Innan det tas något beslut om att förverkliga alternativ F bör man också mycket noggrant utreda effekterna, såväl de positiva som de negativa, av en förlängning norrut enligt ovan.

Östermalms stadsdelsnämnd

Östermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 15 februari 2007 att godkänna och överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av vice ordförande Rolf Lindell m fl (s), ledamöterna Berit Bornecrantz Dias (v) och Marion Sundqvist (mp), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordförande Rolf Lindell m fl (s), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamöterna Berit Bornecrantz Dias (v) och Marion Sundqvist (mp), *bilaga 1*.

Östermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 22 januari 2007 har i huvudsak följande lydelse.

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 sänktunnlar. 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 trafikeffekt 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.

Södermalms stadsdelsnämnd

Södermalms stadsdelsnämnd beslutade den 15 februari 2007 att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av vice ordföranden Maria Palme m.fl., i delar med instämmande av ledamoten Åsa Hagelstedt (v), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Birger Jeansson (mp), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Thorwald Nilsson m.fl. (m), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Ella Bohlin (kd), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Åsa Hagelstedt, (v), *bilaga 1*.

Ersättnyttrande gjordes av Annika Ivarsson (c), *bilaga 1*

Södermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 23 januari 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningarnas synpunkter på den östliga förbindelsen grundar sig på de utredningar som Vägverket presenterar i remissen. Vägverkets utredning har sin utgångspunkt i det trafikpolitiska målet, som bl.a. innebär ett tillgängligt transportsystem, hög transportkvalitet och positiv regional utveckling. Förvaltningarnas synpunkter tar i första hand upp de olika alternativen påverkan på stadsdelarna Södermalm och Gamla stan.

Med den förväntade befolkningstillväxten och ökande efterfrågan på resor, står det relativt klart att en östlig förbindelse är nödvändig i framtiden. I förstudien har alternativen till vägutbyggnad prövats, såsom kraftigt utbyggd kollektivtrafik och användning av vägavgifter m.m. På lång sikt bedöms dessa åtgärder inte räcka, däremot på kort och mellanlång sikt. En eventuell tillkomst av "Förbifart Stockholm" i väster, förväntas inte heller minska behovet av en östlig förbindelse, då denna inte anses påverka efterfrågan på resor mellan östra och norra regionen. Vägverkets resultat i förstudien bygger på antaganden om befolkningstillväxt och ekonomisk utveckling som ligger 20-40 år i framtiden. I förstudien nämns att det kan

finnas en viss möjlighet att ompröva behovet av en östlig förbindelse allteftersom kunskapen om framtiden ökar.

Alternativ C

Enligt förstudien innebär tunnellsnningen under de centrala delarna av innerstaden (alt. C), stora intrång på gatu- och parkmarken, bl.a. kring Fåfången. Rampmynningar skulle hamna i direkt anslutning till det lokala gatunätet vilket kan orsaka ökade problem med buller, vibrationer och sämre luftkvalitet för den intilliggande bebyggelsen. Förslaget kan innebära risker för sättningar i marken vilket kan ge skador på bebyggelsen. Vägdragningen kan även innebära att ventilationsanläggningar för tunnelarna måste placeras på centrala platser i innerstaden, vilket kan leda till förföljning av stadsmiljön. Stora störningar i centrala lägen kommer sannolikt att uppstå under byggnadstiden. Trots att alternativ C förväntas ge störst trafikavlastning för innerstaden, anser förvaltningarna inte detta alternativ vara önskvärt p g a av de nämnda negativa konsekvenserna.

Alternativ D

Utifrån förstudien, anser förvaltningarna att vägalternativet som innebär att Södra och Norra länken kopplas ihop med en tunnel under Djurgården (alt. D), är det alternativ som är bäst ur stadsdelens perspektiv. Enligt Vägverkets förstudie är det detta förslag som ger störst nytta i fråga om tillgänglighet för länet i dess helhet. Förslaget innebär samtidigt en förbättrad tillgänglighet för boende i Hammarby Sjöstad till övriga staden samt avlastar innerstadens gatunät från genomfart av biltrafik och tunga transporter. Förvaltningarna ser positivt på de möjligheter som öppnas då trafiken på Munkbroleden, Skeppsbron och Stadsgårdskajen kan minskas. Dessa områden kan på olika sätt utvecklas till attraktiva platser.

Alternativ F

Alternativ F, som binder ihop Nacka med Lidingöbron, anser förvaltningarna inte påverka den framtida trafiksituationen på ett sätt som ger några större förbättringar för stadsdelen. Avlastningen på innerstadens gatunät förväntas inte bli lika stor som i de övriga förslagen och tillgängligheten till bl.a. Hammarby Sjöstad förbättras inte. Alternativet anses gynna en spridd bebyggelse, vilket kan innebära framtida problem att försörja vissa områden med kollektivtrafik.

En östlig vägförbindelse kommer under byggnadstiden att generera omfattande transporter av stora mängder sprängsten och byggmaterial från och till vägtunnelarna. Dessa transporter kommer att ske i nära, eller i direkt anslutning till befintlig bebyggelse. Förvaltningarna är angelägna om att Vägverket tillsammans med staden planerar för att dessa transporter ska ge så små störningar som möjligt. Östra delen av Södra länken kommer att behöva stängas av under delar av byggtiden (1,5 - 2 år), vilket ställer krav på temporära trafikomläggningar. Stadsdelsförvaltningarna är angelägna om att dessa trafikomläggningar görs på sådant sätt att omkringliggande bebyggelse påverkas så lite som möjligt.

Förvaltningarna vill gärna betona att en eventuell östlig förbindelse inte bara ska innebära en ökad tillgänglighet för dem som använder bil. Förvaltningarna anser att det fortsatta planeringsarbetet ska uppmärksamma möjligheterna till att använda den framtida trafikleden för kollektiva transportlösningar. Vid det fortsatta planeringsarbetet är det viktigt att anslutningarna till den nya leden inte hindrar en framtida möjlighet till utbyggnad av spårtrafiken till och från Hammarby Sjöstad.

Förvaltningarna förutsätter att man vid uppförandet av en östlig förbindelse tar hänsyn till att trafiken kan komma att öka i anslutning till Hammarby Sjöstad och att nödvändiga åtgärder görs för att minimera buller och annan miljöstörning. Förvaltningarna utgår även ifrån att utformningen och uppförandet av trafikleden görs på sådant sätt att inverkan på den yttre miljön bli så begränsad som möjligt.

Liljeholmens stadsdelsförvaltning

Liljeholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 30 januari 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Påverkan på Liljeholmens stadsdelsområde

Liljeholmens stadsdelsområde påverkas av en östlig vägförbindelse främst genom avlastningen av E4/Essingeleden vilken är störst i alternativen

C och D. Denna effekt är naturligtvis positiv för stadsdelsområdet.

Det ger också mer specifikt positiva effekter för stadsdelsförvaltningens verksamheter, då vi bl a har fyra skolor som ligger utefter i nära anslutning till E4/Essingeleden.

Alternativa åtgärder

De alternativa åtgärder som presenteras i utredningen är översiktligt redovisade. Det har därför varit svårt för förvaltningen att få en ingående uppfattning om vad de olika alternativen innebär och i vilken utsträckning de skulle kunna ersätta en ny vägförbindelse. Det hade varit intressant att se vilka effekter en kombination av flera olika åtgärder skulle kunna innebära, som till exempel differentierade avgifter, trängselskatt, adaptiv styrning av trafiksignaler, tunnelbanering, utbyggd snabbspårväg, attitydpåverkan m m.

Miljö

Eftersom nya vägförbindelser skapar ökat trafikarbete bör en plan för åtgärder för minskade utsläpp från vägtrafiken tas fram parallellt med planerna för en östlig vägförbindelse.

Stockholms Hamn

Stockholm Hamns tjänsteutlåtande daterat den 29 januari 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms Hamnar anser att det är av stor vikt att en östlig förbindelse med anslutning till hamnområdena i Värtan och Frihamnen kommer till stånd. Vårt remissvar har gjorts med utgångspunkt från vilket/vilka alternativ som bäst uppfyller kraven på goda förbindelser med hamnen och därmed underlättar transporterna till och från hamnen.

Stockholms Hamnar tycker att det är alternativ D, med anslutning i Frihamnen, som är det alternativ som bäst uppfyller färje- och kryssningsrederiernas och därmed också hamnens önskemål på en Östlig förbindelse. Alternativ D2, där en rampanslutning mynnar vid cirkulationsplatsen vid Radiohuset, istället för i hamnområdet, är ett alternativ som Stockholms Hamn AB avstyrker. Det skulle onödigtvis försvåra anslutningen för den omfattande hamntrafiken via en östlig förbindelse.

Som bekant planerar Stockholms Hamnar för att flytta över containertrafiken till Norvikudden i Nynäshamn. Detta omfattar endast en mindre del av dagens godshantering (cirka 6 % av godset). Även i framtiden kommer därför en omfattande färje- och kryssningstrafik fortsätta att angöra Stockholms inre hamnar med miljontals passagerare årligen samt omfattande godstrafik med lastbil.

Under 2006 passerade cirka 130 000 tunga fordon, respektive cirka 236 000 personbilar via Värtahamnen, Frihamnen och Loudden. Därtill kommer fordonstrafik som har anknytning till sjöfartsanknutna företag, samt även andra företag, som är etablerade i och kring Värtan och Frihamnen. Omkring år 2010 beräknas enbart den hamnanknutna trafiken omfatta upp till ca 260 000 tunga fordon respektive 350 000 personbilar årligen. Det innebär att det miljömässigt och transportekonomiskt blir av mycket stor betydelse att en östlig förbindelse an knyter direkt till hamnområdet.

År 2025, när en östlig förbindelse kan stå klar, kommer även då en omfattande lastbils- och persontrafik gå via dessa hamndelar. Den nya hamnen i Norvikudden kommer dock troligtvis att ta större marknadsandelar av den växande gods- och passagerartrafiken. Trots detta så innebär den globala tillväxten enligt många prognoser att godstrafiken totalt ökar i sådan omfattning att kombi-trafiken via Stockholms inre hamnar, d.v.s. fartyg med både

passagerare och gods, även kommer öka i Värtan - Frihamnen. Därmed blir fordonstrafiken till och från dessa hamndelar som nyttjar både Norra länken och en östlig länk, i framtiden väsentligt mycket större än vad dagens trafikvolym visar.

Oavsett om exploateringen av Värtan- Frihamnen genomförs i enlighet med de bostadsbyggnads-planer som finns eller inte, utgör den växande färje- och kryssningstrafiken skäl nog att lokalisera en östlig förbindelse i enlighet med alternativ D, i denna del av Stockholm. Det ligger också i enlighet med Länsstyrelsens utredning och beslut om *"Riksintresset Stockholms Hamn"* (rapport 2005:17). I denna framgår att det är i statens intresse att transporter till och från hamnen säkerställs. Man säger i utredningen bland annat: *"En svårighet som bör uppmärksammas är att planeringsåtgärder även långt från hamnen kan påverka möjligheterna till transporter till och från hamnen. Om planförslag som begränsar möjligheterna till sådana väg- och järnvägstransporter genomförs kan det ge negativa effekter för hamnverksamheten och planerna bör därför inte fullföljas"*.

Alternativ C, tunnel under innerstaden skulle innebära rampmyningar direkt i existerande lokalgatunät på Östermalm, vid Humlegården och Fåfången och leda till buller, försämrad luftkvalitet, ökad trängsel samt även uppenbara problem för hamntrafiken att nå denna vägförbindelse.

Alternativ F, via Lidingö, ansluter varken till Södra eller Norra länken utan enbart till Värmdöleden och Lidingöbron. Den innebär enbart tillgänglighetsvinster för mindre befolkningsgrupper på Lidingö och i Nacka och har inte alls några tillgänglighetsvinster för hamntrafiken.

Av ovan nämnda skäl förordar Stockholms Hamnar att det är en vägutbyggnad i en korridor enligt alternativ D som vägverket bör gå vidare med i en kommande vägutredning, med reservation enligt ovan för alternativ D2.

Anm. Detta är ett tjänsteutlåtande som inte varit föremål för behandling Stockholms Hamn ABs styrelse

Externa remissinstanser

Stockholms Handelskammare har lämnat synpunkter daterade 31 januari 2007 med i huvudsak följande lydelse.

En väl fungerande infrastruktur är mycket viktig för att underlätta tillväxt och utveckling.

Av de olika vägalternativen förordar Handelskammaren "Alternativ D", dvs. en ny tunnelförbindelse ungefär i tidigare studerade Österledens sträckning under Saltsjön och Djurgården.

Handelskammaren har i många år hävdat att den Östliga förbindelsen – Österleden - är ett av de absolut viktigaste infrastrukturprojekten i stockholmsregionen. När Norra Länken står färdig återstår bara en tunnel under vattnet och Djurgården för att det ska finnas en komplett ringled runt Stockholms innerstad. Inget annat projekt skulle medföra så stora avlastningar av innerstaden och så stora miljövinster. De beräkningar som gjordes i samband med Dennisuppgörelsen visade på avlastningar på uppemot 40 procent på gator som Birger Jarlsgatan, Nybroplan, Strandvägen och Valhallavägen samt med ca 25 procent på Stadsgårdsleden. Det ska jämföras med trängselskatten som medförde en trafikminskning på innerstadsgatorna med enbart 8-10 procent.

Det skulle med andra ord medföra kraftiga minskningar av trafikstörningarna på gator som i dag är hårt belastade men som också har många bostäder och är viktiga för innerstadens gatuliv. Södra Länkens öppnande har gett ännu kraftigare avlastningseffekter än vad som förutsetts. Österleden kan komma att innebära omvälvande förbättringar av innerstadsmiljön.

En östlig förbindelse skulle knyta ihop de två kommuner som vuxit snabbast i Sverige under de senaste åren, Vaxholm och Värmdö. Stockholmsregionen har haft en snabb befolkningsutveckling under flera decennier. Även under den senaste lågkonjunkturen är befolkningsökningen högre än i de flesta andra regioner i Sverige. Det säger sig självt att en sådan befolkningsökning förr eller senare måste resultera i utbyggd infrastruktur. Vägkapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet har varit oförändrad sedan Essingeleden byggdes 1967. Sedan dess har länets befolkning ökat med 400 000 invånare eller ett helt Göteborg. Det är ingen tvekan om att det behövs ytterligare en eller flera förbindelser utöver de fyra broar som i dag för-

binder norra och södra regionhalvan.

I dag går 170 000 fordon per dygn rakt igenom Stockholms medeltida stadskärna. Stockholm är snart sagt den enda stad i Sverige som saknar en förbifart. Det är i det närmaste en skandal att denna inte byggts för årtal sedan. Nu måste processen gå så snabbt som det bara är möjligt.

Det är också synnerligen angeläget att åstadkomma en förändring av PBL och Miljöbalken för att förkorta planeringsprocessen. Det är inte rimligt att det ska ta ytterligare 16 år eller mer innan Österleden finns i verkligheten. Ytterligare argument för ett snart genomförande är det faktum att Slussen behöver byggas om och att Danviksbron ska renoveras.

Det finns inga medel avsatta för en östlig förbindelse i den statliga investeringsplanen som sträcker sig fram till 2015. Handelskammaren anser det synnerligen angeläget med en omprövning av investeringsplanen så att medel snarast kan ställas till förfogande för projektering och byggande av Österleden. Det finns också goda förutsättningar för en alternativ finansiering av Österleden. Förutom olika PPP-varianter (Public Private Partnership) är en i huvudsak tullfinansierad väg fullt möjlig, eftersom trafikmängderna kommer att bli betydande. Österleden är förmodligen den enda vägsträcka i Sverige som skulle vara möjlig att finansiera helt och hållet med avgifter, på det sätt som redan i dag sker på motorvägar i Italien och Spanien.

Handelskammaren har i den nyligen presenterade rapporten 2006:4 (se länken http://www.chamber.se/upload/se/Om_oss/Rapporter/ppp_rapport_hela.pdf)

”PPP – en modell för svensk infrastruktur” presenterat hur bl.a. Österleden kan komma till stånd tidigare med hjälp av en PPP-lösning. I rapporten påvisar vi hur projektet kan vara färdigbyggt redan 2015 – åtta år tidigare än med traditionellt genomförande. Därtill med besparingar på mellan 0,9 – 1,2 miljarder

Det är viktigt att även förbättra de nord-sydliga kollektivtrafikförbindelserna utan att ytterligare öka belastningen på Centralstationen. Därför behöver Österleden planeras och byggas för busstrafik från början.

För att få till stånd förbindelsen så snabbt som möjligt är det angeläget att planeringen och genomförandet av projektet samordnas ingående med Nacka kommun och Stockholms stad.

Sammanfattningsvis anser Handelskammaren att Vägverket skyndsamt ska gå vidare med arbetet att åstadkomma en östlig förbindelse enligt alternativ D. Handelskammaren anser också att möjligheterna till alternativ finansiering ska tas tillvara för att inte projektet ska försenas på grund av brist på statliga anslag.

Motormännens riksförbund har lämnat synpunkter daterade 29 januari 2007 med i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Motormännens Riksförbund anser, att trafiksystemet i Stockholmsregionen behöver förstärkas med en vägförbindelse mellan de norra och södra delarna. Av presenterade lösningar förordar vi alternativ D. Enligt vår uppfattning medför inget annat alternativ så stora avlastningar av innerstaden och så stora miljövinster som detta alternativ.

Övriga kommentarer

Motormännens Riksförbund har sedan länge tagit ställning för en komplett ringled. För att knyta samman Södra och Norra Länken behövs en ny vägförbindelse placerad öster om staden. Detta är, som vi ser det, ett av de absolut viktigaste infrastrukturprojekten i Stockholmsregionen. Denna östliga förbindelse behövs inte minst för den kraftiga expansion som förutses för Nacka/Värmdö-området, samtidigt som förbindelsen i sig är en förutsättning för regionens tillväxt på den östra sidan.

Den östliga förbindelsen ger unika möjligheter till ett trafiksaneringsprogram för Stockholms innerstad, som ett alternativ till trafik i Stadsgården, på Skeppsbron, Strandvägen, Normalmstorg etc. Idag går 170 000 fordon/dygn rakt genom Stockholms medeltida stadskärna. Stora delar, minst hälften, kommer enligt Gatukontorets beräkningar att använda en ny östlig förbindelse för sin färd.

Trafiksystemet i Stockholmsregionen är underdimensionerat och har så länge varit. Det gäller såväl vägtrafiken som spårtrafiken. Båda är i stort behov av en utbyggnad. Sedan 1970

har Stockholmsregionen vuxit med mer än en halv miljon invånare utan att investeringarna på trafikområdet hängt med. Stockholm är idag en av få större städer som saknar en ringled.

I debatten ställs ofta vägtrafik mot spårtrafik/kollektiv trafik. Ett felaktigt synsätt, enligt Motormännens uppfattning. Båda behövs, var och en för sig men också som komplement till varandra. En förlängning av tunnelbanan till Nacka eller en fortsatt utbyggnad av tvärbanan är säkert i sig utmärkta lösningar, men det räcker inte. Den kollektiva trafiken kan inte ta hand om godstrafiken. Det går inte att transportera olja eller sopor i tunnelbanan eller på bussar. Störst trafiktillväxt finns idag bland gods- och yrkestrafiken.

Förstudiens alternativ D, som i det närmaste påminner om den tidigare så väl utredda Österleden, bör ges förtur i planeringsprocessen. Tidigare gjorda utredningar och undersökningar bör i görligaste mån tas fram och vid behov kompletteras. Ett sådant förfaringssätt sparar såväl tid som pengar. Det som redan varit föremål för utredning ska inte ännu en gång behöva utredas.

Från Motormännens sida är vi införstådda med att alternativ D, i vissa moment under byggnationen, kommer att påverka Nationalstadsparken. Vi förutsätter dock att största möjliga miljöhänsyn tas. En översyn och ändring av plan- och bygglagen samt miljöbalken torde krävas för att underlätta projektets tidsmässiga status.

Förstudien indikerar att tunnelbygget kan vara klart någon gång under perioden 2021-2025. Enligt Motormännens uppfattning måste tiden för byggandet minimeras så mycket som möjligt så att inte trafiklösningen släpar efter när bostäder och arbetsplatser står färdiga. Eftersom inga medel är avsatta för en östlig förbindelse i den statliga investeringsplanen, som sträcker sig fram till 2015, förespråkar Motormännens Riksförbund att förbindelsen byggs med hjälp av en PPP-lösning. Detta torde påskynda byggstarten samtidigt som det blir en test av ett nytt finansieringssystem.

Kommunförbundet Stockholms Län

KSL har lämnat synpunkter daterade den 31 januari 2007 med i huvudsak följande lydelse.

KSL ställer sig bakom de mål och prioritering av målen som Vägverket har tagit fram. Man vill dock föra till ett primärt mål, eller rättare sagt understryka en aspekt av de angivna målen, som handlar om robusthet. Stockholmregionens infrastruktur måste byggas så att effekter av eventuella olyckor och attacker minimeras och detta bör förtydligas i målsättningarna.

KSL förespråkar Alternativ D bl. a genom att den ger Stockholms stad högre handlingsfrihet vad gäller genomförandet av de visioner för innerstaden som presenteras i förstudien än de övriga alternativen och för att denna sträckning är väl utredd och politiskt förankrad.

KSL betonar fortsatt samarbete med SL och Banverket för att kunna utforma leden så att den är lämplig för kollektivtrafik och för att studera möjligheterna att samförlägga delar av den planerade Tvärbanan mellan Hammarby Sjöstad/Slussen och Ropsten med förbindelsen.

Den negativa påverkan på befintliga kulturmiljöer, t ex Svindersviken som alternativet har måste särskilt uppmärksammas i det fortsatta projekteringsarbetet.

RESERVATIONER M.M.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av Teres Lindberg m fl (s) enligt följande

- att stadsbyggnadsnämnden beslutar att överlämna tjänsteutlåtandet som underlag till kommunstyrelsen utan eget ställningstagande, samt
att därutöver anförda följande.

Det är uppenbart att infrastrukturpolitiken i Stockholmsregionen helt tycks ha tappat sans och vett. På några månader tycks stora, långsiktiga och avgörande frågor för utvecklingen i regionen ha blivit till ett lotteri som styrs av dagsform och hugskott.

Efter många år av motsättningar och konflikter kring infrastrukturen i Stockholmsregionen hade vissa stabila ramar uppnåtts genom att Stockholmsberedningen, som tillsattes av den dåvarande regeringen, presenterade sitt slutbetänkande. Där hade olika uppfattningar fått komma till tals, samtidigt som ett resultat kunde uppnås och presenteras. Det kunde sedan staten beakta i sin medelstilldelning och planering. Stockholmsregionens andel av infrastrukturinvesteringsmedlen ökade också till följd av detta. Socialdemokraterna står fortfarande bakom stockholmsberedningens prioriteringar.

Nu har under kort tid en rad förändringar av förutsättningarna skett som inte på något sätt förankrats, varken i beredningar eller i några andra slag av överenskommelser. Regeringen har också tillsatt en förhandlingsman. Han ska dock hålla sig inom gällande investeringsramar, något som gör att tillägg till planerna knappast kan göras utan att gällande överenskommelser måste brytas.

Vi anser att det som står först på dagordningen och är viktigast för stockholmsregionen är Citybanan, Förbifart Stockholm, E18, Norra länken och en rad angelägna kollektivtrafikinvesteringar.

Citybanan, en av Stockholmsberedningens förstaprioriteringar, har drivits konsekvent till dess den borgerliga regeringen stoppade projektet. Förbifart Stockholm, också en Stockholmsberedningens högst prioriterade investeringar, har funnits sent i de långsiktiga infrastrukturplanerna och planeringsarbetet har också drivits vidare. E18 och Norra länken kommer, om allt går enligt plan, att kunna byggstartas i närtid. För en rad angelägna spårprojekt, vid sidan om Citybanan, har ett finansierings-, planerings- och utredningsarbete bedrivits.

Att i det läget börja planera för ett objekt som inte har finansiering eller finns med i de gällande infrastrukturplanerna framstår inte som seriöst och måste motiveras av annat än sedvanligt planerings- och investeringsarbete.

Reservation anfördes av Cecilia Obermüller (mp) enligt följande

- att stadsbyggnadsnämnden beslutar att avstyrka all vidare planering av Österleden / Östlig förbindelse, samt
att därutöver anförda följande:

Samrådsförfarande för att påbörja förstudie har icke föranletts av politiskt initiativ från Stockholms stad. Vägverkets agerande syns märkligt.

Att bygga motorledsinfarter rakt in i Stockholms stad för bilister från Nacka-Värmdö kommer enkom att öka trängsel och miljöproblemen i Stockholm. Förstudien tycks innehålla en mängd felaktiga slutsatser. Ett välkänt faktum är att utbyggda vägar alltid leder till större trafikarbete, d.v.s. miljöproblemen och trängseln kommer att öka med denna planering. I stad efter stad har dessa ringleder visat sig vara en felaktig satsning.

Hela denna planering står i direkt strid med de svenska miljömålen. Planeringen grundas på ett förlegat tankesätt och självfallet måste lösningar för transportarbetet i form av kollektivtrafiklösningar påbörjas snarast. Spårväg, tunnelbana och andra spårbundna lösningar för persontransporter från Nacka-Värmdö bör byggas ut.

Nordens Venedig borde givetvis även ha mer transporter på vattnen. Många små snabba biogasfärjor och varför inte en bilfärja från Nacka till Ropsten, vilket inte kostar ens i närheten av en miljard att anlägga.

Det är en totalt felaktig resursallokering att lägga tio- tjugo-trettio eller fler miljarder på motorleder, därutöver är kalkylerna löjeväckande med sina 9-15 miljarder. Ingen kan väl ta tidsplanen eller de ekonomiska beräkningarna på allvar.

Ett av vägverkets projektmål är att:

”Skapa förutsättningar för regional utveckling samt att fler bostäder och arbetsplatser kan tillskapen i relativt centrala lägen.”

Den faktiska effekten för Stockholm blir den exakt motsatta i form av hinder för byggnation pga 1) oerhört utrymmeskrävande trafikapparater och fordonen i sig 2) buller 3) partiklar och andra luftföroreningar.

I alternativ D som förordas kan konstateras att Nationalstadsparken med sina riksintressen åter står under attack. Vilka effekter byggskedet kan få för Ekoparken är skrämmande. Avgastorn i Nationalstadsparken är inte heller någon glädjande tanke.

Alternativ C kan man fråga sig varför Vägverket överhuvudtaget har tagit fram.

Alternativ F är det enda projekt med en förlängning norrut som skulle kunna ge en positiv effekt för Stockholms stad. Trafikföringen längs Stadsgården och genom Gamla stan skulle kunna minska. Detta förslag ratas. (Medborgarna i Lidingö och Danderyd m.fl. skulle troligen inte heller vara entusiastiska).

Visserligen blir det kortsiktiga tillgänglighetsvinster för biltrafikanterna men på bekostnad av medborgarna i Stockholms stad och alla de som hellre använder kollektivtrafik och andra färdmedel än bilen.

Någon gång kanske bil- och väglobbyn börjar inse sambandet mellan en ohejdad bilism och dess effekt på de globala miljöproblemen.....det kortsiktiga tillväxttänkandet styr dock fortfarande.

Reservation anfördes av Maria Hannäs (v) enligt följande

att stadsbyggnadsnämnden beslutar att avslå ytterligare planering för en östlig förbindelse i form av en ny motorled,
att istället planera för en ny tvärbana som bildar en östlig förbindelse och som på sikt kan leda till en spårvägsring runt staden samt
att därutöver anför följande:

Nya motorleder leder till mer trafik, vilket ökar den totala miljöbelastningen. Vägverket beräknar att det totala trafikarbetet i länet kommer att öka med åtminstone en procent i och med en ny östlig motorvägsförbindelse. Sannolikt kan denna siffra komma att stiga ytterligare.

Att fortsätta en utbyggnad och satsning på vägtrafiken innebär en inlåsning i ohållbara transportmedel i många decennier framöver. Det finns inget mål i sig att fullborda en motorledsring kring Stockholm. Sätts denna planering i ett större sammanhang och den planering som sker för Förbifart Stockholm blir inlåsningen i ett ohållbart transportsystem ännu starkare.

En ny östlig motorvägsförbindelse kommer att ha negativa konsekvenser för ett flertal miljömål. Målet om Begränsad klimatpåverkan försvåras då de totala koldioxidutsläppen i regionen ökar. Vidare ökar belastningen av andra utsläpp vilket inverkar negativt på Ingen övergödning och Bara naturlig försurning.

Det som istället behövs är en satsning på hållbara transportstrukturer. Därför föreslår vi en östlig spårförbindelse i form av en tvärbaneled (Sickla-Ropsten) som knyter ihop de östra delarna av Stockholm. Det finns stort fog att ifrågasätta att minst 10-15 miljarder kronor ska användas till satsning på ohållbara transportmedel. Dessa pengar skulle kunna modernisera kollektivtrafiken avsevärt.

I argumentationen för en Österled anför delvis avlastningen av innerstaden från vägtrafik och förbättrade möjligheter att bygga staden inåt. Detta är två viktiga frågor som det finns många sätt att arbeta med. Men detta kan göras på många andra sätt som inte ökar de totala utsläppen. Trängselavgifter där intäkterna går till en attraktiv och modern kollektivtrafik med låga taxor är bevisligen ett effektivt sätt. Under stockholmsförsöket minskade utsläppen av koldioxid och partiklar med 13 procent i innerstaden.

Storskaliga motorvägssatsningar har även genus- och klassdimensioner. Det är framförallt högavlönade och män som åker bil medan lågavlönade och kvinnor åker kollektivt i större utsträckning. En ny östlig motorvägsförbindelse innebär således en satsning på redan gynnade grupper på bekostnad av mindre gynnade grupper.

Särskilt uttalande gjordes av Mikael Söderlund m fl. (m), Abit Dundar (fp), Fredrik Wallén (kd) enligt följande

Infrastruktur i Stockholms län är sedan regeringens direktiv till förhandlingsmannen Carl Cederschiöld i november under diskussion och förhandling. Cederschiöld har som uppgift att samla regionen kring prioritering och finansiering av väg- och spårsatsningar i Stockholms län. Alla projekt är under granskning och Vägverket har dessutom fått direktiv att till juni revidera sin investeringsplan.

I sak och under de förutsättningar gällande tider som finns i förstudien instämmer vi i kon- torens ställningstagande och väljer att överlämna tjänsteutlåtandet som nämndens remissvar.

Ersättaryttrande gjordes av Lukas Forslund (c) enligt följande

Den snabba utvecklingen när det gäller miljöbilar med effektivare motorer och nya drivmedel påkallar en ny syn på bilar och vägar. Centerpartiet anser att bilen är viktig för många stock- holmare och därför ska stadens politik inte gå ut på att försvåra för biltrafiken. Miljöarbetet ska istället fokuseras på att stimulera miljöbilar och göra det lätt och behagligt att använda kollektivtrafik.

Centerpartiet kan tänka sig ett villkorat ja till Förbifart Stockholm, men vi ställer mycket hårda miljökrav när det gäller både byggfasen och den färdiga leden. Vad gäller Österleden så är Centerpartiets inställning den att konsekvenserna av Norra och Södra Länken måste utre- das nogga för att vi ens ska kunna diskutera Österledsprojektet.

Tjänsteutlåtandet föreslår dessutom en dragning av Österleden rakt genom den i lag skyd- dade Nationalstadsparken, vilket Centerpartiet inte kan acceptera.

För närvarande pågår en process i regionen där man ska ta fram en paketslösning för infra- strukturinvesteringar med hjälp av bland annat trängselskatt. I processen diskuteras en rad olika investeringsprojekt. Centerpartiet anser att denna demokratiska process inte ska föregri- pas genom agerande från staden eller Vägverket.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av Mirja Rähiä Järvinen m fl (s) enligt följande

att förorda att ett västligt alternativ, alternativ C, studeras ytterligare innan ett ställ- ningstagande görs samt,
att därutöver anföras följande:

Efter många år av motsättningar och konflikter kring infrastrukturen i Stockholmsregionen hade vissa stabila ramar uppnåtts genom att Stockholmsberedningen, som tillsattes av den dåvarande regeringen, presenterade sitt slutbetänkande. Där hade olika uppfattningar fått komma till tals, samtidigt som ett resultat kunde uppnås och presenteras. Det kunde sedan staten beakta i sin medelstilldelning och planering. Stockholmsregionens andel av infrastru- kturinvesteringsmedlen ökade också till följd av detta. Socialdemokraterna står fortfarande bakom stockholmsberedningens prioriteringar.

Nu har under kort tid en rad förändringar av förutsättningarna skett som inte på något sätt förankrats, varken i beredningar eller i några andra slag av överenskommelser. Regeringen har också tillsatt en förhandlingsman. Han ska dock hålla sig inom gällande investeringsra- mar, något som gör att tillägg till planerna knappast kan göras utan att gällande överenskom- melser måste brytas.

Vi anser att det som står först på dagordningen och är viktigast för stockholmsregionen är Citybanan, Förbifart Stockholm, E18, Norra länken och en rad angelägna kollektivtrafikinve- steringar.

Citybanan, en av Stockholmsberedningens förstaprioriteringar, har drivits konsekvent till dess den borgerliga regeringen stoppade projektet. Förbifart Stockholm, också en Stockholmsberedningens högst prioriterade investeringar, har funnits sent i de långsiktiga infrastrukturplanerna och planeringsarbetet har också drivits vidare. E18 och Norra länken kommer, om allt går enligt plan, att kunna byggstartas i närtid. För en rad angelägna spårprojekt, vid sidan om Citybanan, har ett finansierings-, planerings- och utredningsarbete bedrivits.

Att i det läget börja planera för ett objekt som inte har finansiering eller finns med i de gällande infrastrukturplanerna framstår inte som seriöst och måste motiveras av annat än sedvanligt planerings- och investeringsarbete.

Eftersom det, mot bakgrund av myndighetens proaktiva agerande, finns gott om tid för Vägverket finns det ingen anledning till förhastade slutsatser. Trafikeffekterna för sydostsektorn är viktiga, men även centrala Stockholm påverkas. En östlig förbindelse måste dessutom placeras i ett sammanhang i trafiksystemet. Vi anser att en rad frågor kan belysas ytterligare:

- miljö- och trafikeffekterna i stadens centrala delar bör ytterligare belysas
- en östlig förbindelses roll i trafiksystemet som helhet bör beaktas grundligare och pågående utveckling av transportsystemet, med bland annat trängselavgifter och pågående investerings- och utvecklingsprojekt, bör tydligare belysas
- effekterna för stadsmiljön bör beaktas bättre, något som talar för alternativet med en västlig dragning.

Sammantaget kan vi konstatera att alternativet med en västlig dragning, som också möjliggör en nedgrävning av Centralbron, bör studeras närmare innan ett ställningstagande görs.

Reservation anfördes av Torhild Lamo (v) enligt följande

att avslå ytterligare planering för en östlig förbindelse i form av en ny motorled
att planera för en ny tvärbanel som bildar en östlig förbindelse och som på sikt kan leda till en spårvägsring runt staden

Nya motorleder leder till mer trafik, vilket ökar den totala miljöbelastningen. Vägverket beräknar att det totala trafikarbetet i länet kommer att öka med åtminstone en procent i och med en ny östlig motorvägsförbindelse. Sannolikt kan denna siffra komma att stiga ytterligare.

Att fortsätta en utbyggnad och satsning på vägtrafiken innebär en inlåsning i ohållbara transportmedel i många decennier framöver. Det finns inget mål i sig att fullborda en motorledsring kring Stockholm. Sätts denna planering i ett större sammanhang och den planering som sker för Förbifart Stockholm blir inlåsningen i ett ohållbart transportsystem ännu starkare.

En ny östlig motorvägsförbindelse kommer att ha negativa konsekvenser för ett flertal miljömål. Målet om Begränsad klimatpåverkan försvåras då de totala koldioxidutsläppen i regionen ökar. Vidare ökar belastningen av andra utsläpp vilket inverkar negativt på Ingen övergödning och Bara naturlig försurning.

Det som istället behövs är en satsning på hållbara transportstrukturer. Därför föreslår vi en östlig spårförbindelse i form av en tvärbanel (Sickla-Ropsten) som knyter ihop de östra delarna av Stockholm. Det finns stort fog att ifrågasätta att minst 10-15 miljarder kronor ska användas till satsning på ohållbara transportmedel. Dessa pengar skulle kunna modernisera kollektivtrafiken avsevärt och även räcka till flera andra tvärbanor.

I argumentationen för en Österled anför delvis avlastningen av innerstaden från vägtrafik och förbättrade möjligheter att bygga staden inåt. Detta är två viktiga frågor som det finns många sätt att arbeta med. Men detta kan göras på många andra sätt som inte ökar de totala utsläppen. Trängselavgifter där intäkterna går till en attraktiv och modern kollektivtrafik med låga taxor är bevisligen ett effektivt sätt. Under stockholmsförsöket minskade utsläppen av koldioxid och partiklar med 13 procent i innerstaden.

Storskaliga motorvägssatsningar har även genus- och klassdimensioner. Det är framförallt högavlönade och män som åker bil medan lågavlönade och kvinnor åker kollektivt i större utsträckning. En ny östlig motorvägsförbindelse innebär således en satsning på redan gynnade grupper på bekostnad av mindre gynnade grupper.

Reservation anfördes av Mats Lindqvist (mp) enligt följande

att avstyrka förstudien av östlig förbindelse
att därutöver anföra följande:

En österled blir otroligt kostsam och kommer att öka biltrafiken i Stockholm. Med en nationell målsättning om en 30-procentig minskning av koldioxidutsläppen jämfört med 1990 års nivå så är detta inte godtagbart. Kringleder är en kortsiktig lösning på trängselp Problemen i innerstaden. Eftersom lederna genererar ytterligare biltrafik, så återgår snart biltrafiktrycket på innerstaden till samma eller ännu högre nivåer igen. Det enda sättet att nå en hållbar lösning på trafikproblemen är miljöstyrande avgifter i kombination med en kraftigt utbyggd kollektivtrafik. Istället för Österleden så kan tunnelbanan dras till Nacka, kollektiv båttrafik på Saltsjön införs, och nya spårlösningar byggas.

Särskilt uttalande gjordes av Mikael Söderlund m fl (m), Inge-Britt Lundin (fp), Anders Broberg (kd) enligt följande

Infrastruktur i Stockholms län är sedan regeringens direktiv till förhandlingsmannen Carl Cederschiöld i november under diskussion och förhandling. Cederschiöld har som uppgift att samla regionen kring prioritering och finansiering av väg- och spårsatsningar i Stockholms län. Alla projekt är under granskning och Vägverket har dessutom fått direktiv att till juni revidera sin investeringsplan.

I sak och under de förutsättningar gällande tider som finns i förstudien instämmer vi i kon- torens ställningstagande och väljer att överlämna tjänsteutlåtandet som nämndens remissvar.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av Ann-Margarethe Livh (v) enligt följande

att avslå ytterligare planering för en östlig förbindelse i form av en ny motorled
att planera för en ny tvärbanedel som bildar en östlig förbindelse och som på sikt kan leda till en spårvägsring runt staden

Nya motorleder leder till mer trafik, vilket ökar den totala miljöbelastningen. Vägverket be- räknar att det totala trafikarbetet i länet kommer att öka med åtminstone en procent i och med en ny östlig motorvägsförbindelse. Sannolikt kan denna siffra komma att stiga ytterligare.

Att fortsätta en utbyggnad och satsning på vägtrafiken innebär en inlåsning i ohållbara transportmedel i många decennier framöver. Det finns inget mål i sig att fullborda en motor- ledsring kring Stockholm. Sätts denna planering i ett större sammanhang och den planering som sker för Förbifart Stockholm blir inlåsningen i ett ohållbart transportsystem ännu starka- re.

En ny östlig motorvägsförbindelse kommer att ha negativa konsekvenser för ett flertal mil- jömål. Målet om Begränsad klimatpåverkan försvåras då de totala koldioxidutsläppen i regio- nen ökar. Vidare ökar belastningen av andra utsläpp vilket inverkar negativt på Ingen över- gödning och Bara naturlig försurning.

Det som istället behövs är en satsning på hållbara transportstrukturer. Därför föreslår vi en östlig spårförbindelse i form av en tvärbaneled (Sickla-Ropsten) som knyter ihop de östra delarna av Stockholm. Det finns stort fog att ifrågasätta att minst 10-15 miljarder kronor ska användas till satsning på ohållbara transportmedel. Dessa pengar skulle kunna modernisera kollektivtrafiken avsevärt och även räcka till flera andra tvärbanor.

I argumentationen för en Österled anför delvis avlastningen av innerstaden från vägtrafik och förbättrade möjligheter att bygga staden inåt. Detta är två viktiga frågor som det finns många sätt att arbeta med. Men detta kan göras på många andra sätt som inte ökar de totala utsläppen. Trängselavgifter där intäkterna går till en attraktiv och modern kollektivtrafik med låga taxor är bevisligen ett effektivt sätt. Under stockholmsförsöket minskade utsläppen av koldioxid och partiklar med 13 procent i innerstaden.

Storskaliga motorvägssatsningar har även genus- och klassdimensioner. Det är framförallt högavlönade och män som åker bil medan lågavlönade och kvinnor åker kollektivt i större utsträckning. En ny östlig motorvägsförbindelse innebär således en satsning på redan gynnade grupper på bekostnad av mindre gynnade grupper.

Reservation anfördes av Emilia Hagberg (mp) enligt följande

att som svar på remissen anför följande

En österled blir otroligt kostsam och kommer att öka biltrafiken i Stockholm. Med en nationell målsättning om en 30-procentig minskning av koldioxidutsläppen jämfört med 1990 års nivå så är detta inte godtagbart. Kringleder är en kortsiktig lösning på trängselp Problemen i innerstaden. Eftersom lederna genererar ytterligare biltrafik, så återgår snart biltrafiktrycket på innerstaden till samma eller ännu högre nivåer igen. Det enda sättet att nå en hållbar lösning på trafikproblemen är miljöstyrande avgifter i kombination med en kraftigt utbyggd kollektivtrafik. Istället kan tunnelbana förlängas, kollektiv båttrafik på Stockholms vattenvägar utvecklas och nya spårlösningar byggas.

I Vägverkets förstudie saknas en analys av vilken klimatpåverkan de olika alternativen har, österledens konsekvenser för trafikflödet på Roslagsvägen samt kollektivtrafikens utvecklingsmöjligheter.

Särskilt uttalande gjordes av Joakim Larsson m.fl. (m), Gulan Avci (fp) enligt följande

Infrastruktur i Stockholms län är sedan regeringens direktiv till förhandlingsmannen Carl Cederschiöld i november under diskussion och förhandling. Cederschiöld har som uppgift att samla regionen kring prioritering och finansiering av väg- och spårsatsningar i Stockholms län. Alla projekt är under granskning och Vägverket har dessutom fått direktiv att till juni revidera sin investeringsplan.

I sak och under de förutsättningar gällande tider som finns i förstudien instämmer vi i kon-
torens ställningstagande och väljer att överlämna tjänsteutlåtandet som nämndens remissvar.

Ersätтарыttrande gjordes av Christer Mellstrand (c) enligt följande

Den snabba utvecklingen när det gäller miljöbilar med effektivare motorer och nya drivmedel påkallar en ny syn på bilar och vägar. Centerpartiet anser att bilen är viktig för många stockholmare och därför ska stadens politik inte gå ut på att försvåra för biltrafiken. Miljöarbetet ska istället fokuseras på att stimulera miljöbilar och göra det lätt och behagligt att använda kollektivtrafik.

Centerpartiet kan tänka sig ett villkorat ja till Förbifart Stockholm, men vi ställer mycket hårda miljökrav när det gäller både bygghasen och den färdiga leden. Vad gäller Österleden så är Centerpartiets inställning den att konsekvenserna av Norra och Södra Länken måste utredas nogga för att vi ens ska kunna diskutera Österledsprojektet.

Tjänsteutlåtandet föreslår dessutom en dragning av Österleden rakt genom den i lag skyddade Nationalstadsparken, vilket Centerpartiet inte kan acceptera.

För närvarande pågår en process i regionen där man ska ta fram en paketslösning för infrastrukturinvesteringar med hjälp av bland annat trängselskatt. I processen diskuteras en rad olika investeringsprojekt. Centerpartiet anser att denna demokratiska process inte ska föregripas genom agerande från staden eller Vägverket.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av Åsa Romson (mp) enligt följande

1. det bör genomföras en strategisk konsekvensbeskrivning där inte motorvägslösningen är given
2. i övrigt i huvudsak bifalla förvaltningens förslag till remissvar

3. därutöver anför följande:

Målen för projektet löses bäst med bättre kollektivtrafikförbindelser, både på land och vatten. De problem som miljöförvaltningen och flera pekar på med uppenbara risker för ökade utsläpp och irreversibla skador på Nationalstadsparken måste tas på allvar och frågan föras upp till en strategisk bedömning där inte motorvägslösningen är given.

Reservation anfördes av Stellan Hamrin (v) enligt följande

1. avslå ytterligare planering för en östlig förbindelse i form av en ny motorled
2. planera för en ny tvärbanel som bildar en östlig förbindelse och som på sikt kan leda till en spårvägsring runt staden
3. i övrigt i huvudsak bifalla förvaltningens förslag till remissvar
4. därutöver anför följande:

Nya motorleder leder till mer trafik, vilket ökar den totala miljöbelastningen. Vägverket beräknar att det totala trafikarbetet i länet kommer att öka med åtminstone en procent i och med en ny östlig motorvägsförbindelse. Sannolikt kan denna siffra komma att stiga ytterligare.

Att fortsätta en utbyggnad och satsning på vägtrafiken innebär en inlåsning i ohållbara transportmedel i många decennier framöver. Det finns inget mål i sig att fullborda en motorledsring kring Stockholm. Sätts denna planering i ett större sammanhang, tillsammans med den planering som sker för Förbifart Stockholm, blir inlåsningsen i ett ohållbart transportsystem ännu starkare.

En ny östlig motorvägsförbindelse kommer att ha negativa konsekvenser för ett flertal miljömål. Målet om Begränsad klimatpåverkan försvåras då de totala koldioxidutsläppen i regionen ökar. Vidare ökar belastningen av andra utsläpp vilket inverkar negativt på Ingen övergödning och Bara naturlig försurning.

Det som istället behövs är en satsning på hållbara transportstrukturer. Därför föreslår vi en östlig spårförbindelse i form av en tvärbaneled (Sickla-Ropsten) som knyter ihop de östra delarna av Stockholm. Det finns stort fog att ifrågasätta att minst 10-15 miljarder kronor ska användas till satsning på ohållbara transportmedel. Dessa pengar skulle kunna modernisera kollektivtrafiken avsevärt och även räcka till flera andra tvärbanor.

I argumentationen för en Österled anför delvis avlastningen av innerstaden från vägtrafik och förbättrade möjligheter att bygga staden inåt. Detta är två viktiga frågor som det finns många sätt att arbeta med. Men detta kan göras på många andra sätt som inte ökar de totala utsläppen. Trängselavgifter där intäkterna går till en attraktiv och modern kollektivtrafik med låga taxor är bevisligen ett effektivt sätt. Under stockholmsförsöket minskade utsläppen av koldioxid och partiklar med 13 procent i innerstaden.

Storskaliga motorvägssatsningar har även genus- och klassdimensioner. Det är framförallt höglavlönade och män som åker bil medan låglavlönade och kvinnor åker kollektivt i större utsträckning. En ny östlig motorvägsförbindelse innebär således en satsning på redan gynnade grupper på bekostnad av mindre gynnade grupper.”

Särskilt uttalande gjordes av Ulla Hamilton m.fl. (m) samt Karin Karlsbro (fp) enligt följande

Det är mycket viktigt för Stockholmsregionens fortsatta utveckling att en östlig förbindelse blir verklighet

Östermalms stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av vice ordförande Rolf Lindell m fl (s), ledamöterna Berit Bornecrantz Dias (v) och Marion Sundqvist (mp) enligt följande

att nämnden anser inte att det är seriöst att planera för en östlig förbindelse när det redan nu finns så många infrastrukturprojekt i Stockholmsregionen som måste prioriteras och saknar finansiering,

- att resultaten av en återinförd trängselavgift bör avvaktas innan beslut om planering av östlig förbindelse tas,
- att av de redovisade alternativen är alternativ C helt otänkbart eftersom det skulle få förödande konsekvenser för stadsdelens bostads-, gatu- och parkmiljöer. Alternativ D, dvs. i huvudsak den s.k. Österleden, skulle bara avlasta själva City, men i stället belasta Östermalms bostadsgator med ännu mer trafik än i dag. Det som östermalmsborna väntar sig vinna med Norra Länken skulle med infarter från Österleden bli värre än hittills. Alternativ F är ingen lösning i nuvarande form, men borde i ett regionalt och långsiktigt perspektiv kunna utvecklas till en riktig förbifart om man i stället, vilket Vägverket självt är inne på, siktar på en sträckning via Lidingö och Danderyd fram till E 18 och E 4 och gör en direkt koppling till Förbifart Stockholm,
- att nämnden anser att en översikt av hela trafiksituationen i stadsdelen med sina ca 62 000 boende måste bygga på insatser för att öka trafiksäkerheten och minska trafikens inverkan på hälsa och miljö och inte enbart på framkomligheten för biltrafiken samt
- att härutöver anföra följande:

Förvaltningens ursprungliga tjänsteutlåtande innehöll viktiga omdömen och slutsatser som inte återfinns i nuvarande version. Förvaltningen framhöll då att man ”ställer sig frågande till om alternativ C och D över huvud taget kan komma till stånd efter prövning i enlighet med gällande miljölagstiftning”. Vidare framhölls att ”även om östlig förbindelse förväntas avlasta innerstaden i stort befarar förvaltningen att trafiksituationen lokalt kommer att försämrast”. Nämnden anser att detta är helt relevanta slutsatser som därför borde ha stått kvar.

Behovet av satsningar på spår och vägar är stort i staden och regionen. Det betyder att stora framtida resurser redan är in-tecknade. Redan Förbifart Stockholm, Citybanan, Norra Länken, E18 förbi Rinkeby-Tensta och en rad kollektivtrafiksatsningar för utvidgad tunnelbana och tvärsårbana för med sig kostnader i 100-miljardklassen. Det är inte seriöst att i detta läge kasta in ytterligare miljardslukande projekt som Vägverket nu gör i form av den s.k. östliga förbindelsen. Återinförandet av trängselavgiften, som hittills visat sig minska trafiken in till innerstaden med ca 25 procent stryker under det oseriösa i att nu ta fram detta projekt ur malpåsen. Som förvaltningen har framhållit i sitt ursprungliga tjänsteutlåtande får en östlig förbindelse så stor inverkan på natur och miljö att det inte är självklart att den över huvud taget kan komma till stånd vid en prövning i enlighet med gällande miljölagstiftning.

Stadens och regionens utbyggnad av transportsystem måste bygga på en långsiktig vision som återspeglar utvecklingsförutsättningar som vi vill ge kommande generationer. Det är då viktigt att inte vara för närsynt och låst av dagens och gårdagens förutsättningar. Miljökraven när det gäller växthus-gaser och buller, där trafiken för med sig de största problemen, kommer att vara betydligt högre i framtiden. Det gör att kollektivtrafiken, särskilt olika spårssystem, blir allt mer intressanta att utveckla. Stockholm borde exempelvis som många andra storstäder ha en kollektiv ”circle line”. Tunnelbana mellan City/Östermalm och Nacka med en station under Skeppsholmen/ Djurgården kan vara en del i en sådan. Utbyggda tvär- och stadsspårbanor kan trafikförsörja det stora bostads- och arbetsområdet Hjorthagen-Värtahallen-Frihamnen och Loudden osv. Det stryker under det självklara att intäkterna från trängselavgifterna också ska gå till satsningar på kollektivtrafiken.

Planeringen av en östlig förbindelse bör mot denna bakgrund återförpassas i malpåse. Om tillväxten i sydost- och nordostsektorn av Storstockholm blir fortsatt stark, och om det senare kan visa sig vara angeläget att utreda en östlig förbindelse så kan det, som Vägverket självt är inne på, visa sig naturligt att i stället sikta på en sträckning via Lidingö och Danderyd fram till E 18 och E 4 och göra en direkt koppling till Förbifart Stockholm. Då skulle man kunna tala om en verkligt avlastande Ring!

Särskilt uttalande gjordes av vice ordförande Rolf Lindell m fl (s) enligt följande

Det påstås att innerstaden skulle avlastas av en s.k. östlig förbindelse. Detta är missvisande. Den skulle avlasta själva cityområdet, men inte gatunätet på Östermalm. En österled skulle tvärtom föra med sig en mycket stark ökning av trafiken på våra bostadsgator. Detta beror på att över 90 procent av bilisterna bedöms ha sin målpunkt i innerstaden. Det betyder att gatusystemet med näraliggande skolor, äldreboenden och bostadsområden på Östermalm kommer att

få en mycket stark trafikökning. För östermalmsborna, inte minst för barn och äldre, skulle det betyda klara försämringar när det gäller luft, buller och trafiksäkerhet.

Särskilt uttalande gjordes av Berit Bornecrantz Dias (v) och Marion Sundqvist (mp) enligt följande

Vänsterpartiet och Miljöpartiet har i Stadsbyggnadsnämnden 2007-01-18, i Trafik- och renhållningsnämnden 2007-01-23 och i Exploateringsnämnden 2007-01-25 lagt förslag till beslut om att avslå ytterligare planering för en östlig förbindelse i form av en ny motorled och om att istället planera för en ny tvärbana som bildar en östlig förbindelse och som på sikt kan leda till en spårvägsring runt staden. Även båttrafik på Saltsjön kan införas.

Det förslag "D" som förordas klarar inte en miljöprövning och därför är det slöseri med ekonomiska resurser att ens undersöka detta alternativ. Vi har som uppgift att planera enligt den nationella målsättningen om en 30-procentig minskning av koldioxidutsläppen, jämfört med 1990 års nivå. Vi måste minska biltrafiken, inte öka den. Om man som i "D" skulle bygga en tunneluppfart där Valhallavägen och Oxenstiernsgatan möts i Hakbergsrondellen minskar ju inte biltrafiken i området, tvärtom. Redan som trafiken är idag krävs för boende på Valhallavägen bullerfönster och grus och damm ryker in i lägenheterna. Man frågar sig vilka motiv som ligger bakom denna hänsynslösa strävan att förorda en ful biltunneluppfart och ökad biltrafik invid K-märkta bostadshus och arbetsplatser och invid vårt gemensamma rekreationsområde och tillika Nationalstadspark?

Det enda av de tre förslag som vägverket lägger fram som på något vis skulle avlasta biltrafiken från innerstaden är ju "F", som leder trafiken på yttersidan av östra Stockholm. Det skulle förbinda naturligt även söderut och norrut utan att störa innerstaden, men kommer ändå att öka biltrafiken som helhet vilket inte går i linje med de miljömål som riksdagen förbundit sig till. Ett mycket bättre förslag är givetvis att enbart satsa på att bygga ut kollektivtrafiken, att skapa en modernare och tillgängligare stad, att också på så vis bibehålla, och sannolikt öka, turismen till världens vackraste huvudstad. I andra länder pågår moderniseringar med höghastighetståg, utbyggnad av tunnelbanor och ultramoderna spårvagnar "i luften". Skulle Stockholm inte klara av att stå sig i denna miljömedvetna framtidsutveckling? Motor-leder i innerstaden, som planeras vara färdigställda först år 2025, är enbart värda att skrotas när vi vet att spårvägstraften har alla fördelar.

Det är värt att ta i beaktan hur utbyggd kollektivtrafik skulle förändra resandet för stadens invånare. Nolltaxor är bra för att stimulera kollektivresorna med SL. De skulle öka med 21 procent om vi införde nolltaxa idag. Det skulle minska bilresorna med 5 procent. Slopas biljett- och spärrsystem skulle dessutom ge en årlig utgiftsminskning med c:a 500 miljoner. Det finns också andra anledningar att bygga ut kollektivtrafiken, som bl a ökad integration och ekonomisk utjämning i regionen.

Under Stockholmsförsöket minskade utsläppen av koldioxid och partiklar med 13 procent i innerstaden. Trängselavgifterna var öronmärkta att användas till en säker och modern kollektivtrafik med lägre taxor, vilket medborgarna i staden röstade fram sitt ja till. Den borgerliga majoriteten har bestämt att intäkterna istället skall användas till nya bilvägar. Ett svek som försämrar för boende på Östermalm!

Vi vill se ett modernt Stockholm år 2025. En ringled i form av spårväg är alternativet för en hållbar framtid.

Södermalms stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Maria Palme m.fl. (s) med instämmande av Åsa Hagelstedt (v) i punkterna 1 och 2 enligt följande

1. Stadsdelsnämnden anser inte att det i dagsläget är lämpligt att gå vidare med planerna för en östlig förbindelse när det redan finns många infrastrukturprojekt i Stockholmsregionen som bör prioriteras men saknar finansiering.
2. Resultaten av en återinförd trängselavgift bör avvaktas innan beslut om planering av östlig förbindelse tas.

3. Av de redovisade alternativen är alternativ C direkt olämpligt eftersom det skulle få kraftigt negativa konsekvenser för stadsdelens bostads-, gatu- och parkmiljöer. Alternativ D, dvs. i huvudsak den s.k. Österleden, skulle visserligen avlasta själva City, men i stället belasta Södermalms bostadsgator med ännu mer trafik än i dag.

Förvaltningen belyser att Hammarby sjöstad skulle få en bättre sammankoppling till de norra delarna av innerstaden eftersom de slipper åka genom Södermalm. Frågan är dock om Sjöstadsborna ställer sig positiva till den ökande genomströmning av bilar i anslutning till stadsdelen som leddragningen skulle innebära. Med alternativ D uppstår även behovet av att bygga ut Södra länken. En väg som redan idag är överbelastad flera timmar på dygnet.

Vi anser att nuvarande politiska majoriteten i stadshuset istället bör hålla överenskommelsen i Stockholmsutredningen som fastslår att ett tredje spår är att prioritera innan andra kostsamma (och ofinansierade) infrastrukturprojekt sätts igång. Alternativ F kan inte ses som en lämplig lösning i sin nuvarande form, men borde i ett regionalt och långsiktigt perspektiv kunna utvecklas till en riktig förbifart om man i stället, vilket Vägverket också övervägt, siktar på en sträckning via Lidingö och Danderyd fram till E 18 och E 4 och gör en direkt koppling till Förbifart Stockholm.

4. Nämnden anser att en översikt av hela trafiksituationen i staden måste bygga på insatser för att öka trafiksäkerheten och minska trafikens inverkan på hälsa och miljö och inte enbart på framkomligheten för biltrafiken.
5. Nämnden anför härutöver följande.

Behovet av satsningar på spår och vägar är stort i staden och regionen. Det betyder att stora framtida resurser redan är in-tecknade. Redan Förbifart Stockholm, Citybanan, Norra Länken, E18 förbi Rinkeby-Tensta och en rad kollektivtrafiksatsningar för utvidgad tunnelbana och tvärspårbana för med sig kostnader i 100-miljardersklassen. Planeringen av en eventuell östlig förbindelse måste ses mot bakgrund av detta. Tydliga och långsiktiga prioriteringar avvägda ur ett helhetsperspektiv är en förutsättning för att ett eventuellt projekt ska kunna betecknas som seriöst och ansvarsfullt. Vidare måste ett återinförande av trängselavgiften, som hittills visat sig minska trafiken in till innerstaden med ca 25 procent, också vägas in i bedömningen av nyttan med en östlig förbindelse.

Stadens och regionens utbyggnad av transportsystem måste bygga på en långsiktig vision som återspeglar utvecklingsförutsättningar som vi vill ge kommande generationer. Det är då viktigt att inte vara för närsynt och låst av dagens och gårdagens förutsättningar. Miljökraven när det gäller växthusgaser och buller, där trafiken för med sig de största problemen, kommer att vara betydligt högre i framtiden. Det gör att kollektivtrafiken, särskilt olika spårssystem, blir allt mer intressanta att utveckla. Stockholm borde exempelvis som många andra storstäder ha en kollektiv "circle line". Tunnelbana mellan City/Östermalm och Nacka med en station under Skeppsholmen/Djurgården kan vara en del i en sådan.

Det bör mot denna bakgrund inte uteslutas att planeringen av en östlig förbindelse återigen bör läggas på hyllan. Om tillväxten i sydost- och nordostsektorn av Storstockholm förblir mycket stark - och om det senare kan visa sig vara angeläget att återigen utreda en östlig förbindelse kan det, vilket Vägverket också övervägt, visa sig naturligt att i stället sikta på en sträckning via Lidingö och Danderyd fram till E 18 och E 4 och göra en direkt koppling till Förbifart Stockholm. Då skulle man kunna tala om en verkligt avlastande ring!

Särskilt uttalande:

Det påstås att innerstaden skulle avlastas av en s.k. östlig förbindelse. Detta är delvis missvisande. Den skulle visserligen avlasta själva cityområdet, men vi skulle istället få en inströmning från Lidingö till Södermalm och från Nacka till Östermalm. En österled skulle alltså föra med sig en kraftig ökning av trafiken in till staden. Detta beror på att över 90 procent av bilisterna bedöms ha sin målpunkt i

innerstaden. För innerstadsbor, inte minst för barn och äldre, skulle det betyda klara försämringar när det gäller luft, buller och trafiksäkerhet.

Reservation anfördes av Birger Jeansson m.fl. (mp) enligt följande

att avstyrka all vidare planering av Österleden / Östlig förbindelse
att därutöver anförda följande

Österleden skulle innebära stora ingrepp i Nationalstadsparken. Den skulle bli otroligt kostsam och öka biltrafiken i Stockholm. Med en nationell målsättning om en 30-procentig minskning av koldioxidutsläppen jämfört med 1990 års nivå så är detta inte godtagbart. Kringleder är kortsiktig lösning på trängselp Problemen i innerstaden. Eftersom lederna genererar ytterligare biltrafik, så återgår snart biltrafiktrycket på innerstaden till samma eller ännu högre nivåer igen. Det enda sättet att nå en hållbar lösning på trafikproblemen är miljöstyrande avgifter i kombination med en kraftigt utbyggd kollektivtrafik, till exempel kan tunnelbanan förlängas, kollektiv båttrafik på Stockholms vattenvägar utvecklas och nya spårlösningar byggas.

I Vägverkets förstudie saknas en analys av vilken klimatpåverkan de olika alternativen har, Österledens konsekvenser för trafikflödet på Roslagsvägen samt kollektivtrafikens utvecklingsmöjligheter.

Särskilt uttalande gjordes av Thorwald Nilsson m.fl. (m, fp, kd) enligt följande

Infrastruktur i Stockholms län är sedan regeringens direktiv till förhandlingsmannen Carl Cederschiöld i november under diskussion och förhandling. Cederschiöld har som uppgift att samla regionen kring prioritering och finansiering av väg- och spårsatsningar i Stockholms län. Alla projekt är under granskning och Vägverket har dessutom fått direktiv att till juni revidera sin investeringsplan.

I sak och under de förutsättningar gällande tider som finns i förstudien instämmer vi i kon- torens ställningstagande och väljer att överlämna tjänsteutlåtandet som nämndens remissvar.

Särskilt uttalande gjordes av Ella Bohlin (kd) enligt följande

Behovet av vägkapacitet öster om stadens centrum är stort redan idag och förväntas öka ge- nom den expansion av både arbetsplatser och boende som sker i Nacka och Värmdö. Det är angeläget att Stockholm får fungerande trafikförbindelser för att staden skall kunna utvecklas och stärka sin position som tillväxtcentrum och som attraktiv arbetsplats.

Dock finns andra viktiga investeringar och projekt som ligger före en östlig länk i tid priori- teringsordning. Det gäller framförallt att förbättra kollektivtrafiken.

Trängselavgifterna kommer återinföras i Stockholm inom kort, detta kommer att leda till trafiksituationen förbättras och att luften blir renare i staden.

En östlig länk ligger långt fram i tiden och i nuläget ser vi Kristdemokrater att andra projekt för en bättre miljö genom en effektiv och väl utbyggd kollektivtrafik är mer prioriterat.

Särskilt uttalande gjordes av Åsa Hagelstedt (v) enligt följande

Vi ansluter oss inte till förvaltningens svar på remissen, då vi anser att vägverkets förstudie om en östlig vägförbindelse svär mot stockholmarnas och Stockholms regionens långsiktiga intressen. Oavsett vilket alternativ man väljer.

Leden kommer att innebära ökad trafik i innerstaden och därmed bidra till ytterligare för- värrade luftföroreningar och miljöförstöringar där. Den skulle inte i första hand utgöra en förbifart för trafiken, utan snarare underlätta för bilister från Lidingö att komma in till Söder- malm och för bilister från Nacka/Värmdö att lättare komma till Östermalm. Österleden har heller inga förutsättningar att förbättra kollektivtrafiken. Behovet av bättre kommunikationer för befolkningen i Hammarby Sjöstad och i det expanderande Nacka/Värmdöområdet kan inte tillgodoses genom utbyggnad av vägnätet, utan endast genom en avsevärd bättre utbyggd kollektivtrafik och ev. förbättring av det redan befintliga vägnätet.

Den östliga vägförbindelsen skulle medföra stor förstörelse av såväl miljö som natur och öka koldioxidutsläppen avsevärt. Den skulle medföra enorma kostnader som endast i mycket ringa grad i framtiden skulle uppvägas av samhällsekonomisk lönsamhet. Dessa resurser måste användas till en utbyggd och förbättrad kollektivtrafik. Trängselavgifter där intäkterna går till en attraktiv och modern kollektivtrafik med låga taxor är bevisligen ett effektivt sätt. Under stockholmsförsöket minskade utsläppen av koldioxid och partiklar med 13 procent i innerstaden.

Storskaliga motorvägssatsningar har även genus- och klassdimensioner. Det är framförallt högavlönade och män som åker bil medan lågavlönade och kvinnor åker kollektivt i större utsträckning. En ny östlig motorvägsförbindelse innebär således en satsning på redan gynnade grupper på bekostnad av mindre gynnade grupper.

Vi avvisar därför Vägverkets förstudie av en östlig förbindelse och förordar en östlig spår-förbindelse i form av en tvärbaneled (Sickla-Ropsten) som knyter ihop de östra delarna av Stockholm.

Ersättnyttrande gjordes av Annika Ivarsson (c) enligt följande

Den snabba utvecklingen när det gäller miljöbilar med effektivare motorer och nya drivmedel påkallar en ny syn på bilar och vägar. Centerpartiet anser att bilen är viktig för många stockholmare och därför ska stadens politik inte gå ut på att försvåra för biltrafiken. Miljöarbetet ska istället fokuseras på att stimulera miljöbilar och göra det lätt och behagligt att använda kollektivtrafik.

Centerpartiet kan tänka sig ett villkorat ja till Förbifart Stockholm, men vi ställer mycket hårda miljökrav när det gäller både byggfasen och den färdiga leden. Vad gäller Österleden så är Centerpartiets inställning den att konsekvenserna av Norra och Södra Länken måste utredas nogga för att vi ens ska kunna diskutera Österledsprojektet.

Tjänsteutlåtandet föreslår dessutom en dragning av Österleden rakt genom den i lag skyddade Nationalstadsparken, vilket Centerpartiet inte kan acceptera.

För närvarande pågår en process i regionen där man ska ta fram en paketslösning för infrastrukturinvesteringar med hjälp av bland annat trängselskatt. I processen diskuteras en rad olika investeringsprojekt. Centerpartiet anser att denna demokratiska process inte ska föregripas genom agerande från staden eller Vägverket.