

2016-11-14

Trafikverket
Ärendemottagningen
Ärendenummer: TRV 2016/81743
Region Stockholm
Box 810
781 28 BORLÄNGE
trafikverket@trafikverket.se

**REMISSVAR från
FÖRBUNDET FÖR EKOPARKEN Samverkande organisationer i Stor-Stockholm**

SAMRÅDSUNDERLAG Östlig förbindelse
Stockholm och Nacka kommuner, Stockholms län
Väg- och järnvägplan 2016-10-18

SAMMANFATTNING - Betydande – negativ – miljöpåverkan kommer att uppstå!

1) Östlig Förbindelse (Öf) skadar Nationalstadsparken (Nsp) genom att förlägga en infart till Lindarängsvägen. Det kommer att skapa en stor mängd trafik på Lindarängsvägen som går tvärs igenom Nationalstadsparken. TRV underskattar mängden trafik. TRVs analys talar för att det finns ett stort uppdämt resandebestånd från Nacka/Värmdö mot innerstaden. Även åtgärder som vidtas utanför parkens gränser men som leder till påtaglig skada på parkens natur- och kulturvärden är olagliga. En starkt ökad trafik på Lindarängsvägen är en påtaglig skada, vilket gör att åtgärden är olaglig.

2) Öf skadar Nsp långsiktigt genom att skapa ett starkt exploateringsstryck kring Ladugårdsgården.

3) TRVs analys av behovet av Öf som en östlig förbifart är motsägelsefull. Som förbifart borde Öf istället dras över Lidingö. I stället föreslås - i olika alternativ - en utformning som är ägnad att fungera som en infart österifrån till Stockholms innerstad.

4) TRV talar i andra sammanhang, se Inriktningsunderlag 2018-2029, med hänvisning till Sveriges klimatmål för en reduktion av vägtrafiken och att nya vägar i princip inte behövs. Nya motorvägar skapar alltid mer trafik och en Östlig förbindelse bör därför i enlighet med TRVs inriktningsunderlag vara utesluten. (Se även: Åtgärder för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser – ett regeringsuppdrag, TRV 2016:111).

5) Samrådsmaterialet bygger på ett uppdrag att studera alternativa utformningar av Öf. Det kan vara en förklaring till men inte en ursäkt för att granskningen blivit så ensidig, delvis motsägelsefull och motorvägsorienterad. Någon kritisk granskning av behovet av Öf och av alternativa sätt möta ett eventuellt transportbehov finns inte med. 4-stegsprincipen används inte. Någon miljökonsekvensbeskrivning är inte gjord i detta skede, men är påkallad i nästa mot bakgrund av att Öf, oavsett utformning, medför betydande miljöpåverkan. Då bör, för att fylla kraven på en miljökonsekvensbeskrivning, de föreslagna utformningarna av Öf ställas mot nollalternativ och alternativa lösningar för att tillgodose förefintligt transportbehov. Exempelvis bör ett alternativ prövas, som går ut på att med enbart trängselavgifter öka framkomligheten på befintliga gator och

vägar. Det kan resultera i såväl en minskad klimatpåverkan som ökad framkomlighet. Andra självklara alternativ är att använda de pengar som Öf slukar till kollektivtrafiksatsningar. Det sätt på vilket man i samrådsunderlaget resonerar kring och bortdefinierar alternativ är illavarslande. T.ex. försöker man i samrådsunderlaget rädda Öf genom att komplettera Öf med trängselavgifter för att den vägen åstadkomma avlastning av innerstaden, men då till priset av ökad biltrafik, ökad klimatpåverkan och stora kostnader, som hade kunnat användas för utbyggnad av kollektivtrafik. Detta illustrerar en ensidig plädering för Öf som är oacceptabel redan i detta underlag men katastrofal om den kommer att präglade en kommande miljökonsekvensbeskrivning.

6) Miljöpåverkan, skada på kulturvärden m.m. beskrivs ytterst rudimentärt och översiktligt. Eftersom en utgångspunkt är att Öf inte får skada Nationalstadsparken borde just denna aspekt ha föranlett en noggrann analys. Men så är inte fallet. Exempelvis förtogs de stora intrång i Södra Djurgårdens natur som är oundvikliga om sänktunnelalternativet skulle väljas.

7) Effekterna, bl.a. skada på Nsp borde ha undersökts med avseende på olika alternativ till utformning av Öf: med och utan tpl Frihamnen, med olika utformningar av ramper, sänktunnel eller bergtunnel. Utan denna precisering blir analysen och beskrivningen av effekterna ytterst allmän och svepande och duger inte som beslutsunderlag – inte ens för att avgöra om betydande miljöpåverkan kommer att uppstå!

8) Förutsättningen för Öf är att projektet inte ska skada Nationalstadsparken vare sig permanent eller temporärt. Likväl förutser samrådsunderlaget att tillstånd kommer att krävas för temporära ingrepp i/skador på Nationalstadsparken.

Samrådsunderlaget duger följaktligen inte till att ta ställning till Öf. Ej heller duger det till att ta ställning till vilken utformning Öf ska ha, givet att den i någon form ska byggas. Underlaget är alltför översiktligt, motsägelsefullt och ensidigt inriktat på att förverkliga en östlig förbindelse. FFE uppmanar Trafikverket att inte föreslå en östlig förbindelse! En österled vore förödande för framtiden. Arbeta istället med de tre första punkterna enligt fyrstegsprincipen. Betydande – negativ – miljöpåverkan kommer att uppstå om Öf skulle förverkligas!

Nationalstadsparken är ett riksintresse som påverkas särskilt illa av Öf. Det är det största hot som förekommit mot parken. Blir Öf av kommer Nsp i denna del bli meningslös då en sannolikt 4-filig bullermatta kommer att dränka fågelsång och friluftsliv på Sportfältet och Ladugårds gårdens ängar.

ALLMÄNNA SYNPUNKTER

Förbundet för Ekoparken (FFE) avger härmed remissvar rörande *Samrådsunderlag för Östlig förbindelse*. Förbundet organiserar 50-tal organisationer i Stor-Stockholm som värnar om Kungliga Nationalstadsparken, gröna kilar och stora parker i stora städer.

Vi ser inte några väsentliga skillnader mellan vad som nu kallas Östlig förbindelse och Dennispaketets Österled. Namnändringar på stora motorvägar är bara ett försök att rentvätta projekt som fått ett dåligt rykte (jfr Västerleden – Förbifart Stockholm).

Samrådet

Vi kan konstatera att samrådstitiden är kortast möjliga. Allmänheten, enskilda, ideella föreningar har fått mycket kort tid på sig att svara på det omfattande materialet (ca 3 veckor). För ett så digert remissmaterial behövs minst 2 månader och pedagogiska läsanvisningar. Eftersom TRV är en statlig myndighet för all trafik och dessutom med klimatambitioner så borde TRV trots uppdraget ha gjort en strikt objektiv och professionell analys av själva idén med en Öf. Nu lyfts systematiskt nödvändigheten av en väg fram, medan fyrstegsprincipen och nya klimatmål för Sverige får en i princip obefintlig roll i samrådet. Det är ju inte vad TRV lyfter fram i andra sammanhang, t ex i inriktningen av nationella infrastrukturplanen.

Samrådet har bedrivits på ett oseriöst, närmast propagandistiskt sätt. Allmänheten har erbjudits vykort med porto betalt att svara på. På dessa vykort finns inte ledens sträckning eller trafikplatser utsatta. Man spelar på föreställningen att leden går runt innerstaden och att folk i allmänhet är positiva till det. Tältnöten med bullar och kaffe är ett oseriöst sätt att påverka en okunnig opinion till att vara positiv till leden, beroende på att man inte informerar om att den går i och kommer upp på två ställen i innerstan och skapar ett kraftigt trafiktryck både på Nationalstadsparken och på en mängd gator på Östermalm. Det är på samma sätt som de opinionsundersökningar som Dagens Nyheter låtit göra där folk ombeds tycka till om Öf utan att ha en aning om var den är tänkt att gå och inte minst komma upp. Så som samrådet genomförts förstärker det intrycket av ett projekt som man till varje pris vill trumfa igenom.

Samrådsunderlaget borde utgå från klimatmålen

Rapporten bygger egendomligt nog inte på TRVs övergripande strategi för ny infrastruktur (Inriktningsunderlag 2018-2029). I detta dokument utgår TRV från klimat- och miljömål och kommer fram till att nuvarande vägkapacitet räcker. Klimatmålen står i fokus, fyrstegsprincipen tillämpas o s v. Nu blir klyftan mellan de stora motorvägsprojekten Förbifarten och Öf å ena sidan och klimatmålen alltmer absurd och fördjupad.

Östlig förbindelse har samma drivkrafter och hotbild som Österleden

Motiven för Öf är lika svaga som för Österleden på 90-talet. För att förstå vurmen för Öf, liksom för Förbifarten, måste man ha i minnet att stora infrastruktursatsningar aldrig görs utan att utnyttjas för exploateringar. En bärande, men outtalad, idé är att kunna bebygga Ladugårdsgården (Nationalstadsparken, Norra Djurgården) via det tryck som uppstår när trafiken kommer upp vid trafikplatsen Lindarängsvägen. Genom ett framtvingat behov av breddning kommer vi få ett fyrfiligt väglandskap som sprider buller och avgaser ut över Ladugårdsgårdets ängar. Fastighetsvärdena runt Lindarängsvägen kommer att bli mycket höga, vilket gör att exploateringsstrycket sannolikt blir övermäktigt. Stoppas inte Öf kommer man inte att kunna stoppa dessa följdverkningar heller. Precis som på Österledskonsortiets tid så är Skanska huvudintressent och påtryckare tillsammans med Handelskammaren och diverse bilorganisationer samt Stockholms fastighetsägareförening. Dessa påtryckares mål är att upphäva Lagen om Nationalstadsparken för att kunna bygga i parken. Hela projektet har som förutsättning *att inte skada Nsp* och därför borde TRV varit extra noga med att beskriva de risker som finns för skada på Nationalstadsparkens natur- och kulturvärden. Det har man inte gjort, vilket gör samrådsmaterialet undermåligt för seriösa beslutsfattare. Samrådet gäller att utreda om projektet har betydande miljöpåverkan, vilket torde vara höjt över allt tvivel, men underlaget är för oprecist, ofullständigt och allmänt för att belysa detta. Exempelvis är skadorna på Nationalstadsparkens natur- och kulturvärden något man borde ha undersökt. Men så är inte fallet.

DETALJSYNPUNKTER KAPITELVIS

Nedan kommenteras texten ur Samrådsunderlaget som är satt i understruken kursiv med FFE synpunkter (normal). Vi följer kapitelindelningen.

1.1. Inledning

Befolkningen i Stockholms län beräknas öka till 3,2 miljoner invånare fram till år 2050. Fram till 2030 beräknas Stockholms stad växa med flest antal invånare och samtidigt förväntas Värmdö och Nacka kommuner ha länets högsta tillväxttakt.

Också om denna prognos skulle bli verklighet – vilket inte är givet – är frågan om en Öf i det läge som nu föreslås är vad som bäst behövs. Den föreslagna Öf går tätt intill eller i innerstaden, har två på-/avfarter i själva innerstaden. Om denna stora region dessutom, mot regionplaneringens inriktning (se RUF5 2010 och 2050), skulle bygga på en så stor tillväxt öster om Stockholms innerstad att en Öf vore motiverad så är det en "Östlig förbifart" från Nacka över Lidingö till Danderyd, Täby och Vallentuna som vore bäst ägnad att tjäna som transportled för vägtrafik. I en tidigare Åtgärdsvalsstudie fanns detta alternativ med, men det har nu försvunnit utan någon förklaring.

Såväl den västliga Förbifarten som en Östlig förbifart rimmar dock illa med klimatmålen. Ingenting bör komma till stånd om vårt land ska klara att reducera utsläpp av CO₂ så mycket som krävs. Det förutsätter – även med en dramatisk teknikutveckling – att biltrafiken minskar.

1.2. Planläggningsprocessen

En åtgärdsvalsstudie är en förutsättningslös övergripande analys av transportslag som utgår ifrån den så kallade fyrstegsprincipen. Syftet med analysen är att identifiera vilka åtgärder som behöver vidtas för att utveckla transportsystemet på kort och lång sikt. Principen innebär att åtgärder i transportsystemet i första hand ska utgå ifrån "Tänk om" och "Optimera" före åtgärder att "Bygga om" och "Bygga nytt".

I samrådsunderlaget följs inte denna princip. Istället inlåter sig TRV på ett rent beställningsjobb för en Öf. Förutom de alternativ som tidigare har nämnts, att styra med trängselavgifter och att bygga en Östlig förbifart borde alternativet med färjor utredas. Ännu har regionen inte den form och storlek som skulle kunna motivera en Östlig Förbifart. För att inte låsa utvecklingen borde då en flexibel lösning med färjor prövas. Det är också ett sätt att undersöka vilket behov en förbindelse har. Färjorna skulle idag kunna drivas med el. Färjor kan klara stora mängder persontrafik snabbt sättas i sjön, långt innan Öf ens hunnit påbörjas.

I åtgärdsvalsstudien har Trafikverket identifierat tio åtgärder för att förbättra dagens transportsystem i Stockholms läns östra del. Enligt studien är Östlig förbindelse en steg 4-åtgärd som behövs för att nå målen gällande ökad kapacitet och tillgänglighet.

Om Åtgärdsvalstudien hade tagit hänsyn till klimatavtal och färskas klimatrapporter hade man inte lika självklart hamnat i en steg 4-åtgärd. Vi kräver att Fyrstegsanalysen görs om utifrån de krav TRV ställt i sin egen rapport från 30 juni 2016, Åtgärder för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser – ett regeringsuppdrag (sammanfattning i Bilaga).

Väg- och järnvägsplanen har nu status samrådsunderlag och kommer tillsammans med samrådsredogörelsen att ligga till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Vi anser att Österleden har en mycket betydande miljöpåverkan dels lokalt på Nationalstadsparken dels på klimatet i Stockholmsregionen. Vi utvecklar detta nedan.

1.3. Tidigare utredningar

År 1992 förnyades diskussionen om en östlig förbindelse i Dennisöverenskommelsen, kallad Österleden som tillsammans med Essingeleden, Norra- och Södra länken skulle skapa en ringled runt centrala Stockholm. Österleden bestod av en sänktunnel under Saltsjön, dock innebar förslaget intrång i nuvarande Nationalstadsparken. Fram till att Dennisöverenskommelsen lades ner 1997 utredde Vägverket olika alternativa lösningar för Österleden.

Vi anser att Östlig förbindelse på de viktigaste punkterna är identisk med 1992 års Österled. TRV fokuserar på byggtiden och intrång i Nationalstadsparken (Nsp). Skador under byggtiden gav stora intrång på djurgårdsmark i det gamla förslaget. Det var i sig oacceptabelt, men infarten från trafikplats Lindarängsvägen och problem med en ökande trafik här är trots allt det största varaktiga intrånget på Nationalstadsparken. De negativa effekter som uppenbarades under Dennispaketet kvarstår idag till största delen. Särskilt som den gamla sträckningen av Österleden fortfarande är med i förslaget kallat "Alternativ sänktunnel" (se fig 14, sid 44). Därför är namnbytet till "Östlig förbindelse" bara ett sätt att förvillla allmänheten. ÖF har samma problem som gamla Österleden. Särskilt som gamla sträckningen finns kvar i samrådsmaterialet.

Österleden och Dennispaketet

Österleden i modern form startade i samband med Dennispaketet i början av 90-talet. Initiativet togs av ett konsortium av fyra företag; Philipsson, Atlas Copco, Arcona och Skanska som ledande i processen. Syftet var att förena en motorväg med exploatering av centralt belägna grönområden. Metoden var att kombinera uppfarten från Österleden i Lindarängsvägen med arenor för ett OS-2004 som Skanska skulle bygga. Utställningsprojektet "Expo-97" skulle öka trycket på Norra Djurgården/Ladugårdsgärde ytterligare. Den bärande idén var exploatering i Sickla och på Ladugårdsgärde nära den tänkta trafikplatsen vid Borgen. Projektet lobbades in i Vägverket och Dennispaketet och kombinerade således vägdragnings och exploatering.

Olika trafiksiffror har presenterats från den här tiden: Österledskonsortiet kalkylerade (omkring 1988) med 70.000 - 100.000 fordon/dygn. Det nybildade Stockholmsleder AB (1992): c:a 70.000 f/d. Gatukontorets prognoser från sommaren 1993: 40 000 à 45 000 f/d år 2000. Uppgivet syfte var att avlasta innerstaden från genomfartstrafik. Men 93 procent av trafiken hade 1993 start eller mål i innerstaden! Vi anser att problemen med ÖF kvarstår och är sannolikt värre idag med fler bilister. I Samrådsunderlaget finns inga trafiksiffror angivna från trafikplats (tpl) Lindarängen vilket är illa med tanke på att det var den stora infartstrafiken som var ett tungt vägande skäl mot Österleden. Är detta ett medvetet sätt att mörka effekterna av det här projektet?

Nedan följer intressanta citat från den här tiden på 1990-talet:

I Gatu- och Fastighetskontorets tjänsteutlåtande 1993-12-20 rörande detaljplaner för Österleden sägs att: "*Tegeluddsvägen och Lindarängsvägen bör rubriceras som huvudgator eftersom de är anslutningsgator till genomfarten och bär relativt mycket trafik.*"

Området kring Borgen är det område som får vidkännas de största bullerökningarna. I nollalternativet är vägbullret vid Borgen 35 dBA, dvs under den 40 dBA-gräns som gäller för friluftsområden, medan det med utbyggd Österled är hela 53 dBA - långt över gränsvärdet. En ökning av bullret med 18 dBA svarar mot en trafikökning på många hundra procent! Ingen tvekan om att mycket trafik kommer att söka sig in till city från tpl Lindarängsvägen.

Tidigare stadsbyggnadsdirektören Ulrika Francke beskrev i DN den 4 mars 1993 den kommande utvecklingen och exploateringsmöjligheterna av nuvarande Nsp kring tpl Lindarängsvägen vid Borgen: "**Ringens och bebyggelsens utveckling ska jämföras med den kraftiga expansion av Stockholm som skedde då tunnelbanan byggdes ut. Det är områdena kring de platser där trafiken kommer upp ur tunnarna som kommer att vara "heta". Det beror på att de blir lättillgängliga på ett helt nytt sätt.**

Professor Jan-Owen Jansson, VTI, (omkr 1993) angående stora trafikströmmar:
"*Det finns inga beräkningar av hur mycket nygenererad biltrafik Ringen och Västerleden kommer att skapa, men en mycket stor volym NY biltrafik måste uppstå, för att samhällsekonomisk lönsamhet skall uppnås i vardera fallet.*"

Vägverkets förstudie 2006

Österleden återkom sedan i Vägverkets förstudie av Östlig förbindelse 2006. I studien presenterades sju korridoralternativ, varav alternativ C, D och F studerades vidare. Alternativ C gick under innerstaden i en tunnel väster om Nationalstadsparken, alternativ D i tunnel under Nationalstadsparken (samma sträckning som den tidigare Österleden) och alternativ F i tunnel under Saltsjön via Lidingö, se Figur 4. I studien presenterades även ett jämförelsealternativ (JA) som beskrev situationen enligt regionplanen år 2030 utan en Östlig förbindelse.

Av de nämnda alternativen är alternativ D, det som skadar Nsp. Alternativ C och F ger inga påtagliga effekter på Nsp.

Här borde TRV nämna att man i Vägverkets publikation 2003:146 Nord-sydliga förbindelser i Stockholms-området skriver:

"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."*

Summering av historik

Vi kan konstatera att Öf har samma problem som Dennispaketets Österled. Öf kommer att leda till ett starkt tryck för att exploatera Nsp.

Åtgärdsvalsstudie

Östlig förbindelse har identifierats som en nödvändig åtgärd i åtgärdsvalsstudien från "Tillgänglighet

för Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö” från 2013. Hög belastning på spår- och vägnät: Kapacitetstaket har nåtts i många delar av transportsystemet. Lidingöbanan och Saltsjöbanan är fullt utnyttjade, Slussen har svårt att ta emot fler resenärer som byter från buss till tunnelbana och linjen mot centralen är högt utnyttjad vid högtrafik.

Skulle ovanstående citat stämna avstannar regionens tillväxt ganska snart. Det är en ganska lättvindig slutsats att kollektivtrafiken redan nått kapacitetstaket. Dels är kapacitetsutnyttjandet mycket ojämnt över dygnet och skulle med lämplig styrning kunna förbättras avsevärt (trängselavgifter på kollektivtrafik, förändrade arbetstider). Dels kan kollektivtrafiken enkelt byggas ut, enklast med bussar och fler bussprioriterade körfält, men också med spårtrafik och båtpendel. Om inte alla trängselavgifter gick till Förbifarten så skulle kraftfulla investeringar kunna göras i kollektivtrafiken.

Belastningen på Värmdöleden är hög under rusningstrafik, vilket orsakar köer och gör trafiksystemet sårbart. Framkomligheten för busstrafiken är nära sammankopplad med situationen för biltrafiken då de ofta delar samma vägutrymme.

Eftersom nya vägar alstrar mer biltrafik löses knappast trängseln av Öf och Förbifarten. Det trodde man att Södra Länken skulle göra, men den blev ”fullsatt” på 2 år. Med bussfiler är det möjligt att säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet. Samrådsmaterialet talar ensidigt för att gynna ett biltrafikalternativ och nya vägar som går på tvärs mot klimatmålen.

Det saknas direktförbindelser till viktiga målpunkter: Det finns få kollektiva direktförbindelser mellan Nacka/Värmdö/Lidingö och Stockholms innerstad, vilket innebär att det ofta krävs två byten mellan olika transportslag.

TRV tycks helt ha glömt att en ny tunnelbana planeras från just Nacka/Värmdö direkt in till centralaste Stockholm (Kungsträdgården). Vidare att Lidingö kommer att föras med direktförbindels till innerstaden via Spårväg City. Därutöver finns alla möjligheter i världen att driva snabbusslinjer från dessa områden till innerstaden.

Det saknas även gena vägförbindelser för biltrafik från Nacka och Värmdö norrut, där många av regionens arbetsplatser finns lokaliserade, samt från Lidingö och söderut. Detta resulterar i långa resvägar och att trafikanter med start- och målpunkter utanför central Stockholm måste passera innerstaden.

Detta talar för att dra Öf öster om innerstaden via Lidingö för att få till en östlig förbifart istället för en östlig infart. Infarten skulle man ändå få till via Lidingöbron. Fortsätter man Åtgärdsvalstudien alternativ F vidare norrut får man en bra koppling mellan väg 222 och E18.

Det saknas alternativa färdvägar: Nacka, Värmdö och Lidingö ligger på öar och halvöar, vilket gör att transport med cykel, kollektivtrafik och bil behöver ske via broar. Avsaknad av alternativa färdvägar gör systemet sårbart vid exempelvis olyckor.

Ett dylikt allmänt resonemang om behovet av alternativa färdvägar är något alldeles nytt i planeringen av infrastruktur. Det påminner starkt om Vägverkets plädering på 90-talet för att vägar skulle byggas ut till motorväg i hela sin sträckning även om det på stora sträckor inte var motiverat. Skulle principen om alternativa färdvägar börja tillämpas skulle det i många relationer innebära en fördubbling av vägnätet utan att vara kapacitetsmässigt motiverat – ett oerhört resursslöseri. Hur denna tanke har smugit sig in i TRVs tänkande är obegripligt.

Fortsatt befolkningstillväxt förstärker dagens problem: Befolkningen i Stockholmsregionen växer snabbt, i Nacka och Värmdö sker utvecklingen snabbast och Stockholm ökar mest i absoluta tal. Även antal sysselsatta förväntas öka kraftigt i regionen. Utifrån ett redan ansträngt läge kommer denna tillväxt belasta transportsystemet ytterligare och om inte åtgärder vidtas kommer Nacka och Värmdö inte kunna utvecklas och växa som planerat.

Återigen är det svårt att förstå att inte tillväxt kan ske med hjälp av den nya tunnelbanan till Nacka, snabbussar på reserverade körfält, trängselavgifter m.m.

Sverigeförhandlingen

Trafikverket har parallellt med uppdraget att driva planlägningsprocess för Östlig förbindelse ett uppdrag att ta fram underlag till Sverigeförhandlingen. Trafikverket har redogjort för två alternativa möjliga tekniska lösningar för Östlig förbindelse. Ett alternativ med sänktunnel under Saltsjön, det så kallade "Sänktunnelalternativet" och ett alternativ med tunnel i berg under Saltsjön och öster om Djurgården, det så kallade "Bergtunnelalternativet".

Det är uppdraget från Sverigeförhandlingen som styrt utredningen om Öf och som gjort att det inte blivit en förutsättningslös, professionell och objektiv utredning.

"öster om Djurgården" är en sanning med modifikation. "Bergtunnelalternativet" går till över 90% under och inte öster om Djurgården (se fig 14, sid 44). I Samrådsmaterialet talas ofta om "öster" och "östra" för att ge en känsla av kringfart, vilket det inte är. En försköning på felaktiga grunder.

2. BESKRIVNING AV PROJEKTET

2.1. Projektets omfattning och utformning

Projektet ska länka samman Norra länken och Södra länken med en förbindelse för kollektiv- och biltrafik. Möjligheten att dra spårväg i sträckningen ska utredas. Förutsättningen är att inte göra några permanenta intrång i Nationalstadsparken och utgångspunkten är att heller inte göra några temporära intrång i den.

De föreslagna sträckningarna ger betydande permanenta intrång i Nsp via tpl Lindarängsvägen med kraftigt ökad trafik tvärs genom Nsp.

Någon utredning av påverkan under byggperioden har inte presenterats, endast en översiktlig, allmänt hållen förmaning till entreprenörerna att iaktta försiktighet. En sänktunnel låter sig inte byggas utan kraftiga ingrepp i marken, såväl ovan som under vatten inom Nsp. Detta var en av de viktigaste grunder på vilken Östereldsprojektet fick överges.

Om detta nämner inte underlaget till samrådet ett ord vilket är en uppenbar och ytterst allvarlig brist i underlaget. TRV har med denna "utredning" inte utfört det uppdrag man fått, att utreda möjligheterna och konsekvenserna av en Öf. Utredningen är undermålig och duger inte som beslutsunderlag – inte ens i frågan om huruvida betydande miljöpåverkan kommer att uppstå av Öf.

Man bör på allvar utreda alternativ med enbart spårtrafik. Men att locka med att kollektivtrafik ska kombineras med vägförbindelsen är inte trovärdigt. Det är uppenbart att kollektivtrafikmöjligheter används enbart som ett lockbete för att bana väg för den bilväg man verkligen vill bygga. Om man väljer enbart kollektivtrafik vore det intressant. Kostnaden för en renodlad kollektivtrafikförbindelse blir betydligt lägre än för en motorväg. 4 miljarder kr skulle en spårtrafiktunnel kosta jämfört med minst 22 miljarder kr för en motorvägstunnel. Kollektivtrafiklösningen framstår enbart av detta skäl som överlägsen, ändå går man inte vidare med detta alternativ, vilket är mycket märkligt.

2.2. Vision, ändamål och projektmål

I planläggningsprocessens inledande skeden ska projektets ändamål och projektmål definieras. Dessa ska utgå ifrån åtgärdsvalsstudiens vision och det övergripande nationella transportpolitiska målet och dess funktions- och hänsynsmål. Målen ska även kunna svara mot andra mål som styr Trafikverkets verksamhet, såväl nationella som interna.

Den föreliggande planeringen baseras inte på några hänsynsmål. Det är anmärkningsvärt eftersom man i tidigare utredningar av Öf varit klar över dessas helt avgörande roll. I TRV-rapport (citad ur Prel rapport Östlig förbindelse mars 2015, sid 6) konstateras att:

"..Östlig förbindelse innebär att bilens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag stärks. ...bidrar inte till hållbarhetsmålen om ökad kollektivtrafik- och cykelandel. Den ökande biltrafiken får genomslag i samtliga miljömål. Inget av målen om minskad klimatpåverkan, förbättrad luftmiljö, förbättrad boendemiljö nås".

Klimatmålet kräver för att nås minst 7 procent årlig minskning av utsläppen till 2050! Man kan konstatera att hänsynsmålen i den föreliggande planeringen inte beaktas. Regeringen, som givit TRV detta uppdrag, borde därför snarast avbryta denna planeringsprocess.

3. PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

3.1.1 Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF5 2010)

Planen beskriver den bristande kapacitet som finns idag mellan Norra- och Södra länken som "allvarlig" för länets kommunikation och belyser att vägnätet behöver byggas ut och kombineras med bättre kollektivtrafikförbindelser. I planen framhålls även att kollektivtrafiken behöver utvecklas till ett mer bekvämt och tidseffektivt sätt att resa, vilket innebär hög turtäthet och prisvärd jämfört med resor med bil. Spårkapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet behöver byggas ut och pendeltåg behöver på sikt få egna spår. Även tunnelbanans kapacitet behöver förstärkas över Saltsjö-Mälarsnittet. I planen identifieras en östlig förbindelse som en lösning på delar av dessa problem för att skapa en förbindelse runt regioncentrum som avlastar Stockholms innerstad och ökar framkomligheten för kollektivtrafik och nyttotrafiken samt till ökad tillgänglighet i östra regiondelen.

Det hade varit bra om författarna till samrådsunderlaget hade tagit del av RUF5 2050. Där uttrycks "frågetecken om de delmål som är uppsatta kommer att nås bland annat på grund av de vägprojekt

[läs: Förbifarten] som genomförs i den statliga planeringen". (s.21 Samlad konsekvensbeskrivning RUF5 2050). Vidare: "I dagsläget kommer de väginvesteringsåtgärder som är beslutade fram till 2026 att leda till mer vägtrafik..." (a.a. s.21). I de två alternativ som diskuteras har B en större sannolikhet att uppnå delmål och slutmål. I detta alternativ ingår inte någon Öf. (karta 18, s.89, Samrådsförslag RUF5 2050)

3.1.3 Kommunala planer

Stockholm

I en framtidsvision "Vision 2030 - Ett Stockholm i

världsklass" betonas att Stockholm ska ha ett välfungerande transportsystem med minimal klimatpåverkan som gör att människor snabbt och enkelt kan röra sig i hela regionen.

Detta talar för en kraftig förstärkning av kollektivtrafiken. Öf, liksom Förbifarten, förvärrar klimatsituationen. Detta uttrycks tydligt i konsekvensbeskrivningen för RUF5 2050.

Nacka

Nacka kommuns översiktsplan "Hållbar framtid i Nacka" antogs i april 2012. Fokus ska läggas på effektiva och klimatsmarta trafikslag och kollektivtrafik, cykel och miljöfordon ska stimuleras.

Detta talar för en kraftig förstärkning av kollektivtrafiken, inte motorväg som stimulerar till en ökad bilanvändning. Öf förvärrar klimatsituationen. Översiktsplanen betonar att östra regionens tillväxt sätter stora krav på ett väl fungerande transportsystem och att åtgärder behöver vidtas. Planen nämner Östlig förbindelse som en möjlig lösning för Nackas invånare att ta sig till norra delen av regionen. Norra delen av regionen? Leden borde i så fall dras utanför Stockholms innerstad längre österut över Lidingö.

3.2. Riksintressen

3.2.3 Riksintressen för kulturmiljövården (3 kap. 6§ miljöbalken)

Närpå hela utredningsområdet utgör riksintresse för kulturmiljövården.

3.2.4 Riksintresse Nationalstadspark (4 kap. 7§ miljöbalken)

Området som utgör Nationalstadsparken utgör ett riksintresse. Ny bebyggelse och nya anläggningar kan komma till stånd och andra åtgärder vidtas endast om det kan ske utan intrång i parklandskap eller naturmiljö. Det historiska landskapets natur- och kulturvärde i övrigt får inte heller skadas i Nationalstadsparken. Undantag för denna bestämmelse gäller ifall åtgärden som ska vidtas höjer parkens natur- och kulturvärde eller tillgodoser ett annat angeläget allmänt intresse, och parken återställs så att det inte kvarstår mer än ett obetydligt intrång eller en obetydlig skada. Området utsågs till världens första nationalstadspark år 1995 och bestämmelsen är unik.

Samrådsförslaget innebär en tpl vid Lindarängsvägen och en förväntad infartstrafik över Ladugårdsgårde/Nsp via Lindarängsvägen. Tidigare analyser som gjordes i samband med Dennispaketet talade för att Lindarängsvägen/Oxenstiernsgatan/Valhallavägen/Strandvägen skulle få stora trafikökningar. Detta förtigs på oklara grunder i samrådsmaterialet.

Ingreppen i Nsp under byggnadsperioden om "sänktunnelalternativet" skulle väljas blir avsevärda, kommer att pågå under lång tid och omöjliggöra ett återställande så att "endast en obetydlig skada kvarstår".

Skada på riksintresset kommer således att uppstå.

3.3. Markanvändning

En stor del av utredningsområdet omfattas av riksintresset Kungliga nationalstadsparken. I den södra delen av utredningsområdet i Nacka kommun ingår Nyckelvikens naturreservat och en liten del av Nackareservatet. Större delen av utredningsområdet utgörs av riksintresse för kulturmiljövården.

Man kan konstatera att utredningsområdet omfattar betydande riksintressen i Stockholms innerstad och Nationalstadsparken (Norra och Södra Djurgården) samt delar av Nacka. Sällan har väl ett motorvägsprojekt påverkat så stora riksintressen vilket borde ha föranlett en mer allsidig utredning av skada och intrång i området (enligt Lagen om Nsp MB kap 4:7). För specificering av de värden som området besitter hänvisar vi till Länsstyrelsens Vård- och utvecklingsplan (rapport 2012:33). Utredningsområdet omfattas även av förslag till naturreservat på Södra och Norra Djurgården som finns med i länsstyrelsens lista på föreslagna naturreservat. Särskilt Ladugårdsgårde berörs här av detta reservatsförslag som visar på de stora natur- och friluftsvärden som utredningsområdet besitter. (Ref: Länsstyrelsen *Aldrig långt till naturen*, Länsstyrelsen rapport 2003:20).

3.3.1 Befolkningsutveckling och bebyggelsestruktur

Fram till år 2030 växer Stockholms stad med flest antal invånare i länet och i Nacka förväntas tillväxttakten vara hög. Befolkningsökningen ställer krav på bostadsbyggande men även på väl fungerande infrastruktur. I Nacka kommun är andelen småhus cirka 70 % av bostadsbeståndet vilket ger sämre förutsättningar för kollektivtrafikförbindelser, eftersom upptagningsområdet är betydligt större och utgörs av färre personer.

Utan analys och diskussion förordar TRV en Öf. I RUFs 2050 alternativ B med den högre koncentrationen av invånare till regioncentrum ingår ingen Öf. Här ska ju tunnelbana byggas och bostäder byggas tätt. Inget hindrar bilburna villaägare att åka till p-platser för bilpendlare.

3.4. Byggnadstekniska förutsättningar

3.4.2 Byggnadsverk

I utredningsområdet ligger Värtahamnen som är en av Stockholms största hamnar med färjetrafik till Finland och Estland, samt kolbränslefartyg till kolverket i Hjorthagen.

Stockholms stad prioriterar inte Öf p g a att det stör exploateringen av hamnområdet .

3.5. Trafik och trafikanter

3.5.1 Vägsystem

På Södra länken har trafiken ökat markant mellan 2004 och 2014 och trafikflödena har varit mycket högre än vad prognoserna förutsatt. Trots fortsatt befolkningsstillväxt har dock biltrafiken varit oförändrad i Stockholm de senaste 1,5 åren. På samma sätt har Lidingö endast en fast vägförbindelse

med övriga länet, Lidingöbron (väg 277), vilket också innebär en sårbarhet i systemet och begränsad kapacitet på vägnätet.

TRV konstaterar således att det inte finns ett självklart samband mellan befolkningstillväxt och behov av biltransporter, men drar ändå slutsatsen att ökad vägkapacitet behövs. Om sårbarheten och vitsen med att fördubbla vägkapaciteten, se ovan!

4. MILJÖFÖRUTSÄTTNINGAR

4.1. Landskap/stadsbild

Inom utredningsområdet finns några av Stockholms mest kända landmärken och delar av Stockholms attraktiva grönområden. Norr om Stockholms inlopp ligger Djurgården som är en del av Nationalstadsparken.

4.2. Kulturmiljö

Inom utredningsområdet finns flera värdefulla kulturmiljöer, såsom fornlämningar och strukturer från olika skeden i områdets, regionens och landets utveckling. Vid Djurgården och på Ladugårdsgärdet finns flertalet forntida lämningar, såsom gravfält och ristningar. Byggnadsminnen förekommer generellt över stora delar av utredningsområdet. En stor del av utredningsområdet utgör riksintresse för kulturmiljövården, utredningsområdet norr om Saltsjön utgör riksintresset.

24 Riksantikvarieämbetet (2016), Bebyggelseregister: Stockholm kn, Östermalm

Inom riksintresset "Stockholms innerstad" ligger Djurgården med höga kulturvärden. Djurgården är även en del av Nationalstadsparken vilket skyddar större sammanhang av kulturhistoriska värden.

Med tanke på de långa listor av riksintressen som räknas upp – f f a inom Nsp - borde en mycket mer förutsättningslös utredning göras med fler alternativ på vägdragning. Nu väljer man en sträckning som skadar Nsp maximalt genom uppfarten vid Lindarängsvägen.

4.3. Naturmiljö

I utredningsområdet finns områden som består av ett världsunikt eklandskap, institutionsområden med parker samt av odlingslotter. En del av utredningsområdet omfattas av en av Stockholmregionens 10 gröna kilar. Kilarna är sammanhängande grönområden som i sin helhet bildar ett variationsrikt natur- och kulturområde och är viktiga för spridning och upprätthållande av växt- och djurlivet. Nationalstadsparken ingår i det utpekade utredningsområdet.

Ladugårdsgärdet är en spännande miljö som genom påverkan under den tid militären använt fälten kommit att få ovanliga växt- och djurarter. Idag är sånglärkebeståndet med 15-20 revir unikt för ett storstadsområde. Just lärkreviren riskerar att särskilt drabbas av infarten från Öf mot city (Lindarängsvägen). Viktigt är att särskilt Ladugårdsgårdes ängar inventeras på växter och djur, men även Sportfältet och Kampements-backarna.

4.4. Rekreation och friluftsliv

Det berörda utredningsområdet innefattar flera besöksmål ur ett rekreation- och friluftslivsperspektiv, framför allt inom Nationalstadsparken. Parken är ett populärt utflyktsmål som

utnyttjas för cykelturer, promenader, ridturer och annan vardagsrekreation. Området används av närboende, boende i övriga staden och Stockholmsregionen, turister, barngrupper, organisationer med flera. Parken används även för större evenemang som exempelvis löpartävlingar.

Det är viktigt att beräkna den skada som uppstår på friluftsliv/rekreation när stora delar av det populära Ladugårdsgärde och Sportfältet dränks i avgaser och buller och får en ny barriär i form av en förväntad 4-filig infart till city (Lindarängsvägen). Rekreativsmöjligheterna kommer allvarligt försämrats. Inget av detta nämns i Samrådsunderlaget, inte ens som en möjlig risk.

Det som fattas bland värdena är grönområdenas ekosystemtjänster f f a klimatreiliens, d v s motståndskraft mot klimatförändringar. Idag är grönskans främsta roll i städer, särskilt stora parkers roll i stora städer, att vara en buffert mot skyfall och värmeböljor som framtiden kommer att ge oss i ökad utsträckning. Inget av detta nämns i samrådsunderlaget vilket är en allvarlig brist.

4.6.1 Luftkvalitet

Krav på luftkvalitet för utomhusluft

Vi saknar siffror i samrådsmaterialet på förväntad avgasmängd och hälsoeffekter av de luftföroreningar som förekommer i tunneln, tunnelmynningarna och som kommer tillföras längs Lindarängsvägen.

4.6.2 Buller

Buller påverkar hälsa och välbefinnande och hamnar högst upp på listan över allvarliga störningar i samhället. Nationella bullerkartläggningar visar att cirka två miljoner invånare utsätts för trafikbullernivåer högre än riksdagens långsiktiga mål. Den dominerande bullerstörningen är trafikbuller och de flesta bullerutsatta finns idag längs vägar i tätorter och städer.

Vi saknar siffror på förväntad, ökad bullernivå p g a Öf, särskilt längs Lindarängsvägen vilket kommer att drabba friluftsliv och boende på Gärdet.

4.6.3 Vibrationer och stomljud

Vibrationer som stör boendemiljön kan orsakas av byggverksamhet, maskiner och under vissa omständigheter av vägfordon eller av tåg. Störningar till följd av vibrationer kan yttra sig som sömnsvårigheter, insomningsproblem, koncentrationsproblem eller allmän trötthet.

Vi saknar siffror på förväntad nivå på vibrationer och stomljud p g a Öf, särskilt längs Lindarängsvägen vilket kommer att drabba friluftsliv och boende på Gärdet.

4.8. Klimat

FN:s klimatpanel har slagit fast att klimatet håller på att förändras utöver den naturliga variationen och att denna förändring beror på mänsklig påverkan. Det handlar om att människan med sina utsläpp av växthusgaser, framför allt koldioxid, förstärker den naturliga växthuseffekten. Detta befaras leda till en höjning av jordens medeltemperatur och därmed ett förändrat klimat med följder för människor, djur och växter, följder som vi bara delvis känner till i dagsläget. All samhällsplanering

behöver bedrivas så att samhällets påverkan på klimatet minskar och så att samhället anpassas till ett ändrat klimat. Transportsektorn står för en tredjedel av utsläppen.

Eftersom planeringen av Öf inte följer Hänsynsmålen bör Öf-projektet läggas.

5. EFFEKTER OCH DERAS TÄNKBARA BETYDELSE

5.1. Markanvändning

Utredningsområdet är stort men om Östlig förbindelse förläggs i tunnel kommer förändringar i markanvändningen främst att ske vid anslutningar till Norra- och Södra länken. Förutsättningen för en östlig förbindelse är att permanenta intrång inte sker i Nationalstadsparken. Utgångspunkten är att inga temporära intrång sker där. Befintliga anläggningar som anslutande vägar, ledningar och verksamheter kan komma att påverkas.

Utredningar kommer att genomföras för att kunna identifiera var eventuella negativa konsekvenser kan komma att ske för att sedan kunna föreslå skyddsåtgärder i kommande väg- och järnvägsplan för att förhindra dessa.

Utredningen borde ha ägnat uppmärksamhet åt vilka skador som uppstår på naturmiljö, kulturmiljö, friluftsliv/ rekreation när en stor del av de flitigt utnyttjade Ladugårdsgärde och Sportfältet dränks i avgaser och buller och får en ny barriär i form av en nödvändig 4-filig infart till city (Lindarängsvägen). Utan dylika utredningar är samrådsmaterialet ofullständigt.

Som utgångspunkt anges att inga temporära intrång ska ske i Nsp. Likväl förutser TRV att den fortsatta planeringsprocessen kommer att kräva tillstånd för temporärt intrång (s.45). Materialet i samrådsunderlaget hänger uppenbarligen inte ihop.

5.2. Trafik

En östlig förbindelse ändrar trafikbelastningen i regionens transportsystem. Särskilt i regionens östra del väntas fördelar i form av qenare förbindelser, ökad kapacitet på vägnätet och mindre sårbarhet i systemet. Med en östlig förbindelse väntas även Stockholms innerstad avlastas på biltrafik. Det finns också de områden i länet som förväntas få positiva effekter trots att de ligger långt från den östliga förbindelsen då de gynnas av att vägnätet avlastas överlag.

TRVs egna analyser (Trängselskatt med Östlig förbindelse, september 2015) visar att trafiken i hela Stockholms län kommer att öka med drygt 1,5%. Det är en kortsiktig effekt som inte tar hänsyn till dynamiska förändringar som följer av ökad vägtrafikkapacitet. Detta är en utveckling rakt motsatt den som är önskvärd för att nå klimatmålen. Mot bakgrund av TRVs utsagor om ett uppdämt behov av vägkapacitet för infart till innerstaden från Nacka, Värmdö, Lidingö m.fl. ytterstadsområden förefaller den blygsamma ökningen av trafiken på Lindarängsvägen kraftigt underskattad. Med tiden blir det inte en avlastning utan en ökad trafik till innerstan, genom att biltillgängligheten ökar. TRVs egna analyser visar att andra områden inom Nsp kommer att belastas av ökad trafik, särskilt området kring Brunnsviken. Effekten av Öf är således skada på riksintresset Nsp.

Den översiktliga samhällsekonomiska lönsamhetsbedömning som TRV gjort i ovan nämnda rapport antyder en mycket blygsam samhällsekonomisk intäkt som inte kan bära de stora investeringskostnaderna. Bara under förutsättning att trafikökningen i hela regionen blir hög finns det utsikter att kunna räkna hem kostnaderna. Hur dessa beräkningar gjorts, om exempelvis

miljökostnaderna av en kraftigt ökad trafik i hela Stockholmsregionen tagits med i kalkylen och hur ökade utsläpp av klimatpåverkande föroreningar prissatts, framgår inte. Redan på denna grund, en rent samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning bör Öf kunna utmönstras. Vi begär en fullständig redovisning av den samhällsekonomiska kalkylen.

Analyserna visar att en trängselskatt vid passage av innerstadsbroarna kombinerat med trängselskatt på ringleden behöver införas om man ska få ett system med goda trafikstyrande effekter och positiv samhällsekonomisk lönsamhet. Det skulle enligt analyserna leda till att resfrekvens, destinations- och färdmedelsval samt ruttval kommer att påverkas. Kösituationen kommer då att förbättras avsevärt och innerstaden kommer att avlastas från trafik.

Slutsatsen av ovanstående resonemang är således att det krävs trängselavgifter i ny utformning för att rädda Öf. En ytterligare slutsats, som TRV skulle kunna dra, är att enbart trängselskatt skulle kunna ge önskvärda effekter och det i betydligt högre grad eftersom Österledens negativa inverkan då inte skulle dra ned resultatet och en ansevärd summa pengar skulle kunna satsas på kollektivtrafik.

5.2.2 Kollektivtrafik

Genom att en ny förbindelse skapas över Saltsjö-Mälarsnittet behöver inte all trafik norrut gå genom innerstaden och via Slussen. Detta innebär således en avlastning både för vägnätet i innerstaden samt för bussterminalen vid Slussen. Östlig förbindelse ska inkludera en kapacitetsstark kollektivtrafik men det ska utredas i vilken form. Utan en kraftig kollektivtrafiksatsning i Östlig förbindelse kommer bilens konkurrenskraft gentemot övriga transportmedel att stärkas. Detta genom genare resvägar, ökad kapacitet på vägnätet samt minskad sårbarhet i systemet.

En trovärdig analys hade haft en Öf med enbart kollektivtrafik som alternativ.

5.3. Landskap/stadsbild

Beroende på lokalisering och utformning av en östlig förbindelse finns det risk att negativa effekter uppstår på landskap- och stadsbilden generellt. För en östlig förbindelse i tunnel riskerar konstruktioner ovan mark som av- och påfarter, trafikplatser, tunnelymningar och ventilationstorn att medföra negativa effekter på landskapsbilden och kan utgöra visuella barriärer. De eventuella negativa effekter som kan uppstå, riskerar även att skada landskapets rekreations- och upplevelsevärden. Stockholms inlopp och öppna vattenrum med tillhörande skärgårdskaraktär är särskilt känsliga för ovanjordiska konstruktioner. Söder om Stockholms inlopp är de norra branterna och dalgångarna mellan dem känsliga för konstruktioner ovan mark samt av- och påfarter. Detta gäller även för Östermalm, Djurgården och Ladugårdsgärde.

Det är värdefullt att samrådsunderlaget framhåller möjliga skador på landskap och stadsbild. I MKB måste denna aspekt ges ordentligt utrymme.

5.4. Kulturmiljö

Utredningsområdet omfattas av kulturmiljöer med mycket höga värden med relevans på ett nationellt plan. Effekter och konsekvenser för kulturmiljön är helt beroende av placering och utformning varvid de förutsättningar som kulturmiljön skapar för projektet behöver detaljutredas. I

riksintresset Stockholms innerstad omfattar uttrycket stadens siluett. Siluetten kan även påverkas av konstruktioner som riskerar att få ett dominerande uttryck i eller invid stadsrummet. Vyer från öster och söder bedöms som särskilt utsatta. Ovanjordkonstruktioner, trafikplatser och eventuella tunnelmyningar bedöms påverka kulturmiljön om de placeras eller utformas i områden med stora kulturvärden. De riskerar att påverka objekt såsom fornlämningar, byggnadsminnen och kommunalt skyddade miljöer.

Det är värdefullt att samrådsunderlaget framhåller möjliga skador på kulturmiljöer. I MKB måste dessa frågor ges en noggrann analys.

5.5. Naturmiljö

Inom utredningsområdet finns mycket höga naturvärden. Hur stor påverkan på naturmiljön riskerar att bli är beroende av utformning, placering av anläggningen samt vilka metoder som används vid byggskedet. Markintrång för Östlig förbindelse riskerar att skyddsvärda träd kan skadas eller behöva fällas. Omfattningen av konsekvenserna för att fälla ett träd är bland annat beroende av hur många arter som är knutna till trädet samt hur många träd som fyller samma funktion som finns i närområdet. En förutsättning för projektet är att Nationalstadsparken och dess naturmiljö inte ska påverkas varken temporärt eller permanent. För att minimera påverkan på naturmiljön krävs noggrann utredning inför fortsatt planering av förbindelsens anläggande, framför allt i spridningszoner och vid närvaro av rödlistade arter. Arter inom utredningsområdet finns listade i artskyddsförordningen och behöver dispenshantering om de bedöms påverkas.

Vi anser att man redan med den kunskap vi nu har kan konstatera att skadorna på naturmiljön blir stora, dels pga. intrång i park- och naturmark under byggnadsprocessen, dels de permanenta skadorna av en tung infartsled över ladugårdsgärde.

Noggranna inventeringar är nödvändiga för att spegla det aktuella läget för biologisk mångfald. Stora delar av utredningsområdet är föreslagna som naturreservat av länsstyrelsen p g a specifika natur- och friluftsvärden.

5.6. Rekreation och friluftsliv

Beroende på var den nya förbindelsen kommer att anläggas kan tillgängligheten till olika områden för rekreation och friluftslivet påverkas temporärt och permanent. En östlig förbindelse kan leda till att existerande biltrafik avleds från vissa vägar, vilket leder till en positiv effekt på rekreation och friluftsliv för vissa områden.

Den övervägande effekten av Öf är negativ och består i försämringen av natur- och friluftsområdet Ladugårdsgärde-Sportfältet. Ska den negativa påverkan undvikas måste av- och påfarten till Öf förläggas till Valhallavägen med tunnel under Ladugårdsgärde/Sportfältet.

5.8. Boende och hälsa

5.8.1 Luftkvalitet

Luftkvalitet utomhus

I utredningsområdet finns innerstadsgator och större vägar med höga trafikflöden där

bakgrundshalten av luftföroreningar är hög. Om en östlig förbindelse till största del går i tunnel kommer den negativa påverkan på luftkvaliteteten framförallt att begränsas till de områden som omfattas av tunnelmynningar och trafikplatser.

Till tunnelmynningar och trafikplatser måste läggas anslutande gatunät, exempelvis Lindarängsvägen. Analyser av hur trafikströmmar påverkas visar att stora effekter av ökad trafik kan uppstå långt ifrån det aktuella byggprojektet, i detta fall kring Brunnsviken.

5.8.2 Buller

I de områden där den östliga förbindelsen går i ytläge (tunnelmynningar och trafikplatser) kommer bullerljudnivåerna att öka och åtgärder kommer att behöva vidtas för att inte riktvärden ska överskridas. Vid nybyggnad och väsentlig ombyggnad av väg finns specifika riktvärden att förhålla sig till. Dessa är lägre än riktvärden för buller i befintlig miljö vilket medför att många boende kommer att erbjudas bullerskyddsåtgärder och därmed en förbättrad ljudmiljö.

Tidigare bullerutredningar gällande Österleden har visat på kraftigt förhöjda bullernivåer i Nsp. Se ovan!

5.9. Klimat

Enligt Åtgärdsvalsstudiens trafikprognos beräknas biltrafiken öka med Östlig förbindelse med cirka 1-2 % jämfört med om åtgärden inte genomförs. Detta resulterar i en förhöjning av utsläpp av växthusgaser, framförallt koldioxid. Även byggande, drift och underhåll av infrastruktur står för en betydande del av väg- och järnvägssektorns energi- och klimatbelastning. Det som genererar emissioner är bland annat tillverkningen av det material som används för anläggningen, transporter och användning av arbetsmaskiner.

Detta talar för att Öf gör det än svårare att nå klimatmålen. Öf bör därför inte längre övervägas.

Trafikverket arbetar aktivt med att minska klimatpåverkan i verksamheten och att anpassa anläggningarna till de pågående klimatförändringarna. Klimatkalkyler används för att kunna göra klimatsmarta val av lokalisering, utformning och byggande.

Öf motverkar alltså denna ambition och bör snarast läggas ned som projekt.

5.10. Effekter under byggtiden

Där den östliga förbindelsen byggs i nära anslutning till värdefulla miljöer och befintliga anläggningar kommer det att krävas stor försiktighet och höga krav kommer att ställas på byggnadstekniken.

Om projektet kommer att utgöras av en anläggning under markytan, kommer det att krävas både Arbetstunnlar under mark och etableringsytor i ytläge. Om en östlig förbindelse till största del byggs som tunnel i berg kommer det generellt sett krävas färre etableringsytor i ytläge, jämfört med en förbindelse i marknivå. Från arbetstunnlarna kommer bergmassor att lastas ut.

Förutsättningen för projektet är inga temporära intrång i eller skador på Nsp. Att uppmana till stor försiktighet tyder på stora risker liksom beredskapen att ansöka omtillstånd för tillfälliga ingrepp/skador.

5.11. Nationella miljö kvalitetsmål

Transportsektorn orsakar en rad negativa miljöeffekter och påverkar således de 16 nationella miljö kvalitetsmålen⁵⁰. I åtgärdsvalsstudien bedömdes miljö kvalitetsmålen "begränsad klimatpåverkan", "frisk luft" och "god bebyggd miljö" vara särskilt berörda. Utöver dessa tre mål, antas en östlig förbindelse även beröra följande mål:

- Bara naturlig försurning
- Giftfri miljö
- Skyddande ozonskikt
- Ingen övergödning
- Levande sjöar och vattendrag
- Hav i balans samt levande kust och skärgård
- Grundvatten av god kvalitet
- Ett rikt växt- och djurliv

Projektets mål ska formuleras så att de stödjer de relevanta hållbarhetsmålen. På vilket sätt en östlig förbindelse skulle påverka uppfyllelsen av dessa mål redovisas i ett senare planskede i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB).

Vi förväntar oss att om riksdag/regering går vidare med detta projekt trots vägande invändningar en MKB görs som i alla avseenden uppfyller kraven på att belysa hållbarhetsmålen.

5.12. Betydelse för samhällsutvecklingen

Östlig förbindelse skapar nyttor för Stockholms, Nacka, Värmdö och Lidingö kommuner, då tillgängligheten underlättas mellan kommunerna och Stockholms innerstad samt till norra och södra delen av länet.

Nyttorna är inte större än att de knappast uppvägs av de stora kostnaderna. För att uppnå lönsamhet måste Öf generera en mycket kraftig trafikökning som går rakt emot klimatmålen och försvårar uppnåendet av dessa.

6. FORTSATT ARBETE

6.1. Vägplanens status

Trafikverket har på Sverigeförhandlingens begäran redogjort för två alternativa möjliga tekniska lösningar, ett alternativ med sänktunnel och ett alternativ med bergtunnel, se Figur 4. Dessa alternativ ska tillsammans med andra lokaliseringalternativ utredas vidare i planläggningens nästa skede lokaliseringsutredning.

Vi uppmanar regeringen att snarast avbryta planeringen av Öf.

6.2. Kommande tillståndshantering

Det finns ett flertal viktiga frågor att hantera i det fortsatta arbetet med väg- och järnvägsplanen. I det fortsatta arbetet kommer förbindelsens lokalisering och utformning att detaljstuderas. Samråd

med berörda kommuner, länsstyrelsen, Trafikförvaltningen med flera kommer att fortskrida under hela processen. Samråd hålls under planläggningsprocessen med enskilt berörda, allmänheten, övriga organisationer med flera. Nedan beskrivs vilka dispenser, anmälningar och tillstånd som kan krävas för projektet:

☒ Tillstånd för eventuellt temporärt intrång i Nationalstadsparken krävs.

☒ Tillstånd för ändring av byggnadsminnen kan krävas.

☒ Dispens från Artskyddsförordningen kan krävas.

Uppenbarligen inser TRV att det kan komma behövas tillstånd att göra tillfälliga, förmodligen ganska långa, ingrepp i Nsp. Detta strider mot de förutsättningar som projektet har att utgå ifrån.

Richard Murray
Ordförande Förbundet för Ekoparken
Drottningholmsvägen 1
112 42 Stockholm
076-8016897