

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Östlig förbindelse

Stockholm och Nacka kommuner, Stockholms län

Väg- och järnvägsplan 2017-02-20



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 17290 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Östlig förbindelse, väg- och järnvägsplan

Författare: WSP Sverige AB

Dokumentdatum: 2017-02-20

Ärendenummer: TRV 2016/81743

Objektnummer: 151931

Version: 1.0

Kontaktperson: Anna Krafft, Trafikverket

Förord

Trafikverket vill tacka allmänheten, kommuner, organisationer och myndigheter för inkomna synpunkter och yttranden.

I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

Sammanfattning

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att utreda en östlig förbindelse som ska förbättra framkomligheten, tillgängligheten i transportsystemet för östra delen av regionen, minska sårbarheten i transportsystemet och avlasta Stockholms innerstad på biltrafik. Förbindelsen ska skapas för bil- och kollektivtrafik. Även möjlighet att dra spårväg i sträckningen kommer att utredas.

Hösten 2016 färdigställdes ett samrådsunderlag i det pågående arbetet med väg- och järnvägsplan för Östlig förbindelse. Samrådsunderlaget syftar till att beskriva projektets förutsättningar och hur det kan påverka omgivningen, inför länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Samrådstillfället för samrådsunderlaget pågick mellan 18 oktober och 8 november 2016. Under denna period har samrådsunderlaget funnits tillgängligt digitalt på projektets hemsida och i pappersform på fem platser i Stockholm stad och Nacka kommun. Synpunkter har mottagits via e-post, webbformulär på projektets hemsida, post och via telefon. Trafikverket har även vid två tillfällen genomfört öppet hus där samrådsunderlaget presenterades och synpunkter kunde lämnas. Trafikverket har även genomfört ett samrådsmöte med intressenter den 24 oktober 2016.

Under samrådstiden har totalt 65 synpunkter inkommit, två från kommuner, 20 yttranden från myndigheter och organisationer samt 43 yttranden från allmänheten.

De synpunkter som har inkommit har framför allt berört projektets påverkan på; klimatet, natur, kulturmiljö och rekreation, människors hälsa och säkerhet samt föroreningar i mark och sediment. Även synpunkter har inkommit angående; projektets syfte, trafik och prognoser samt planläggningsprocessen.

De synpunkter som har inkommit under samrådet, liksom samrådsunderlaget, planläggningsbeskrivningen och minnesanteckningar från samrådsmöte 24 oktober samt tjänsteanteckning från samråd med länsstyrelsen finns diarieförda i ärende 2016/81743, hos Trafikverket.

Läsanvisning

Kapitel 1. Projektet och processen- beskriver vad projektet innebär, den förberedande åtgärdsvalsstudien, projektets planläggningsfaser samt förklarar Trafikverkets två parallella uppdrag, planläggningsprocessen och underlag till Sverigeförhandlingen.

Kapitel 2. Planläggningsbeskrivning- beskriver syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskretsen är.

Kapitel 3. Samrådskrets- beskriver vilka parter som ingår i samrådskretsen, vilka parter som fått samrådsunderlaget tilldelat, tiden för samrådstillfället, var samrådsunderlaget har funnits tillgängligt och på vilket sätt det har varit möjligt att lämna synpunkter på projektet. Slutligen beskriver kapitlet hur många och vilka som har lämnat in synpunkter.

Kapitel 4. Samråd med allmänheten- sammanfattningar av allmänhetens 43 inkomna synpunkter som har sammanställts och besvarats av Trafikverkets utifrån fem olika ämneskategorier.

Kapitel 5. Samråd med berörd länsstyrelse- beskriver kortfattat vilka avstämningar som har gjorts med länsstyrelsen.

Kapitel 6. Samråd med berörd kommun- redogör för Stockholm stads och Nacka kommuns inkomna synpunkter med Trafikverkets bemötande.

Kapitel 7. Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda- kommer att redogöra för de synpunkter som kommer från enskilda som särskilt berörs samt Trafikverkets bemötanden. I denna fas (samrådsunderlag) är kretsen enskilda som potentiellt kan tänkas bli särskilt berörda så stor att Trafikverket har valt att rikta samrådsinbjudan till allmänheten i stort, detta redogörs i kapitel 4 Samråd med allmänheten.

Kapitel 8. Samråd med övriga berörda myndigheter- redogör för Trafikförvaltningens, Naturvårdsverkets och Statens fastighetsverks synpunkter med Trafikverkets bemötanden.

Kapitel 9. Samråd med organisationer- redogör för de synpunkter som har inkommit från organisationer med Trafikverkets bemötanden.

Kapitel 10. Samråd med ledningsägare- redogör för Fortum, Telia Company AB och Stockholm Vatten AB:s yttranden med Trafikverkets bemötanden.

Kapitel 11. Underlag- beskriver var diarieförda handlingar och tjänsteanteckningar går att finna.

Innehållsförteckning

FÖRORD	3
SAMMANFATTNING	3
LÄSANVISNING	4
1. PROJEKTET OCH PROCESSEN	7
1.1. PROJEKTET	7
1.2. PLANLÄGGNINGSPROCESSEN	7
1.2.1. Åtgärdsvalsstudie.....	7
1.2.2. Planläggningsprocessens faser.....	7
1.2.3. Samrådsunderlag.....	8
1.3. SVERIGEFÖRHANDLINGEN	8
1.4. UTREDNING AV TRAFIKPLATSER	9
2. PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	9
3. SAMRÅDSKRETS	10
3.1. FAS SAMRÅDSUNDERLAG	10
4. SAMRÅD MED ALLMÄNHETEN	12
4.1. FAS SAMRÅDSUNDERLAG	12
4.1.1. Klimat och trafik	12
4.1.2. Planläggningsprocessen	14
4.1.3. Natur, kultur och rekreation	15
4.1.4. Hälsa och säkerhet	16
4.1.5. Förorenade områden, vatten och sediment.....	16
5. SAMRÅD MED BERÖRD LÄNSSTYRELSE	16
5.1. FAS SAMRÅDSUNDERLAG	16
6. SAMRÅD MED BERÖRD KOMMUN	17
6.1. FAS SAMRÅDSUNDERLAG	17
6.1.1. Stockholm stad	17
6.1.2. Nacka kommun.....	18
7. SAMRÅD MED DE ENSKILDA SOM KAN BLI SÄRSKILT BERÖRDA	19
7.1. FAS SAMRÅDSUNDERLAG	19
8. SAMRÅD MED ÖVRIGA BERÖRDA MYNDIGHETER	19
8.1. FAS SAMRÅDSUNDERLAG	19
8.1.1. Trafikförvaltningen (Stockholms läns landsting).....	19
8.1.2. Naturvårdsverket.....	22
8.1.3. Statens fastighetsverk.....	24

9. SAMRÅD MED ORGANISATIONER.....	25
9.1. FAS SAMRÅDSUNDERLAG	25
9.1.1. <i>Kungliga Tekniska Högskolan samt Statens väg- och transportforskningsinstitut.....</i>	25
9.1.2. <i>Naturskyddsföreningen</i>	26
9.1.3. <i>Världsnaturfonden Sverige.....</i>	29
9.1.4. <i>Klimataktion Stockholm.....</i>	31
9.1.5. <i>Kungliga Djurgårdens Förvaltning.....</i>	33
9.1.6. <i>Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening.....</i>	34
9.1.7. <i>Förbundet för Ekoparken.....</i>	36
9.1.8. <i>Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen.....</i>	40
9.1.9. <i>Rädda Djurgården - Stoppa Österleden.....</i>	41
9.1.10. <i>Nacka Miljövårdsråd.....</i>	43
9.1.11. <i>Storstockholms brandförsvaret.....</i>	44
9.1.12. <i>Svenska Turistföreningen Stockholm.....</i>	44
9.1.13. <i>Yes In My Back Yard (YIMBY).....</i>	46
9.1.14. <i>Föreningen Lidingö villor</i>	46
9.1.15. <i>Socialdemokraterna Värmdö.....</i>	46
10. SAMRÅD MED LEDNINGSGÄRE	47
10.1. FAS SAMRÅDSUNDERLAG	47
10.1.1. <i>Fortum Värme samägt med Stockholms stad</i>	47
10.1.2. <i>Telia Company AB.....</i>	47
10.1.3. <i>Stockholm Vatten AB.....</i>	47
11. UNDERLAG	48

1. Projektet och processen

Detta kapitel beskriver vad projektet innebär, den förberedande åtgärdsvalsstudien och projektets fem planläggningsfaser.

1.1. Projektet

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att utreda en östlig förbindelse som ska förbättra framkomligheten i transportsystemet för den östra delen av regionen, minska sårbarheten i transportsystemet och avlasta Stockholms innerstad på biltrafik. Förbindelsen ska skapas för bil- och kollektivtrafik. Dessutom ska möjligheten att dra spårväg i sträckningen utredas.

1.2. Planläggningsprocessen

1.2.1. Åtgärdsvalsstudie

Innan planläggningsprocessen för väg-/järnvägsplan inleds genomförs en förberedande studie som är en förutsättningslös övergripande analys av trafikslag. Denna kallas åtgärdsvalsstudie (ÅVS). År 2013 togs ÅVS:en "Tillgänglighet för Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö" fram, där brister och åtgärder har identifierats för att utveckla transportsystemet på kort och lång sikt. En ÅVS utgår från fyrstegsprincipen, som innebär att åtgärder i transportsystemet ska analyseras utifrån principen "Tänk om", "Optimera", "Bygg om" och "Bygg nytt". Om möjligt ska behoven tillgodoses med åtgärder inom steg 1 och 2, det vill säga "Tänk om" och "Optimera", men vissa brister kan kräva åtgärder från alla fyra steg för att utveckla transportsystemet.

I ÅVS:en har Trafikverket identifierat tio åtgärder för att förbättra dagens transportsystem i Stockholms läns östra del. Östlig förbindelse är en av dessa och ska tillsammans med resterande nio åtgärder utveckla transportsystemet. Enligt studien är Östlig förbindelse en steg 4-åtgärd som behövs för att nå målen gällande ökad kapacitet och tillgänglighet. Arbetet med ÅVS:en genomfördes tillsammans med berörda kommuner, Trafikförvaltningen och länsstyrelsen.

1.2.2. Planläggningsprocessens faser

När väg-och järnväg ska planeras inleds en planläggningsprocess som regleras av väglagen respektive lagen om byggande av järnväg. Projektet utreder i det här fallet möjligheten för spårväg och väg, vilket innebär att planen ska förhålla sig till båda lagarna. Planläggningsprocessen kommer för det här projektet att innehålla fem faser. Dessa faser beskrivs kortfattat i figuren nedan.



Figur 1. Planläggningsprocessen för Östlig förbindelse. Samråd ingår i alla fem faser

Fasen samrådsunderlag syftar till att beskriva projektets förutsättningar och hur det kan påverka omgivningen, inför länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Dokumentet samrådsunderlag är till sin karaktär övergripande och det utredningsområde som beskrivs för Östlig förbindelse är stort. Avgränsningen för utredningsområdet utgår från ett funktionellt samband mellan Norra- och Södra länken med en anläggning för bil- och kollektivtrafik som ska skapa en förbindelse över Saltsjö - Mälarsnittet i den östra delen av regionen.

I nästa fas, lokaliseringsutredningen, studeras olika lokaliseringsalternativ för förbindelsen. Med alternativ avses vanligtvis alternativa väg- eller järnvägskorridorer, men det kan också avse samma sträckning om det finns väsentliga skillnader i utformningen av förbindelsen, till exempel med eller utan tunnel. De alternativ som presenteras ska alla tillgodose vägens eller järnvägens ändamål och framstå som rimliga att genomföra vid en samlad bedömning.

Trafikverkets bedömning är att projektet Östlig förbindelse behöver tillåtlighetsprövas av regeringen på grund av dess komplexitet. Det är emellertid regeringen som avgör om projektet ska tillåtlighetsprövas. I fasen tillåtlighetsprövning överlämnas ärendet till regeringen med information om vilka alternativ som Trafikverket anser vara rimliga och hur Trafikverket valt att rangordna dessa.

Om regeringen ger tillåtlighet ska den kommande väg- och järnvägen anläggas inom den korridor som förespråkats i ärendet. Detta ska göras i enlighet med eventuella villkor som anges i regeringens tillåtlighetsbeslut och som är bindande för efterföljande prövningar.

I fasen framtagande av plan utreds förbindelsens exakta sträckning. I planen fastställs vilken mark som behöver tas i anspråk permanent och temporärt för att bygga Östlig förbindelse. Skyddsåtgärder avseende exempelvis buller och vattenskydd som projektet ska vidta redovisas också i planhandlingarna.

Planläggningens sista fas är fastställelseprövningen då planen fastställs och vinner laga kraft, varefter byggnationen kan starta. Fastställelse kan inte göras utan att byggnationen är finansierad.

Parallellt med den fysiska planläggningen sker en ekonomisk planering gällande huruvida projektet kan prioriteras in i den nationella transportplanen för perioden 2018-2029 som regeringen förväntas besluta om år 2018. Dessutom ska regeringen senare, givet att projektet ingår i den nationella transportplanen, även besluta om att projektet får byggstart

1.2.3. Samrådsunderlag

Projektet är nu i fas samrådsunderlag, där dokumentet samrådsunderlag för beslut om betydande miljöpåverkan har varit ute på samråd. På projektets (www.trafikverket.se/ostligforbindelse) och Sverigeförhandlingens (www.sverigeforhandlingen.se) hemsidor finns även annat underlag tillgängligt och som är framtaget inom ett annat uppdrag för Sverigeförhandlingen, se kapitel 1.3. Dessa utredningar ingår inte som underlag till dokumentet samrådsunderlag.

1.3. Sverigeförhandlingen

Regeringen har tillsatt Sverigeförhandlingen med uppdrag att öka kollektivtrafiken, förbättra tillgängligheten och öka bostadsbyggandet i Sveriges storstadsregioner Stockholm, Göteborg och Skåne. I storstadsförhandlingen, som är en del av Sverigeförhandlingen, ingår förhandling om finansiering av Östlig förbindelse. Förhandlingen har krävt och kommer att fortsätta kräva underlag från Trafikverket

avseende fysisk genomförbarhet, trafikanalyser inklusive trafikantnyttor, tidplan samt kostnader.

Trafikverket har därför, parallellt med uppdraget att planlägga Östlig förbindelse, uppdrag att ta fram underlag till Sverigeförhandlingen. Underlagen som hittills är framtagna på uppdrag åt Sverigeförhandlingen presenteras på Sverigeförhandlingens hemsida.

Trafikverket har i samverkan med Stockholms läns landsting studerat och kostnadsberäknat den fysiska genomförbarheten av kapacitetsstarka kollektivtrafiklösningar. Trafikverket har redogjort för två alternativa möjliga tekniska lösningar för Östlig förbindelse: det ena alternativet utgörs av en sänktunnel under Saltsjön, det så kallade ”sänktunnelalternativet” och det andra alternativet utgörs av en tunnel i berg under Saltsjön öster om Djurgården, det så kallade ”bergtunnelalternativet”. De två alternativen går i skilda sträckningar vid passagen under Saltsjön, men studerade trafikplatslägen är gemensamma för de båda alternativa sträckningarna. Studier har bland annat genomförts för hur kollektivtrafiken (buss och spårväg) skulle kunna lösas i en östlig förbindelse och hur potentiell trängselskatt skulle kunna användas.

Sverigeförhandlingens pågående arbete och de utredningar som Trafikverket utför enligt uppdraget medför inte att Östlig förbindelses sträckning, trafikplatslägen eller utformning har beslutats. Förhandlingen avser funktioner och lämnar utrymme för planläggningsprocessen att fortgå med de bedömningar, samråd och beslutspunkter som processen föreskriver.

1.4. Utredning av trafikplatser

Trafikplatsernas lägen och utformningar har studerats av flera skäl. Utöver att vara underlag till Sverigeförhandlingen så utgör utredningarna grund för samordning med andra planeringsansvariga. Representanter från förvaltningar deltar i arbets- och informationsmöten.

Inga beslut om trafikplatser eller sträckning av Östlig förbindelse fattas, utan arbetet syftar till att hitta genomförbara lösningar och att inte omöjliggöra lokaliseringen av trafikplatser inom utredningsområdet och annan exploatering inom detta område. Även lednings- och bergrumsägare samt enstaka fastighetsägare och fastighetsutvecklingsbolag har deltagit i möten om genomförbarhet vid studerade trafikplatslägen och delsträckningar. De utredningar som görs kommer att ingå som underlag i kommande faser och vidareutvecklas i detta arbete. Resultaten kommer att ingå i samråd i lokaliseringsutredning och kommande faser i planläggningsprocessen.

2. Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd genomförs och vilken samrådsprocessen är. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i en tidig fas av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen, se nedan:

- 2016-10-17 och finns att läsa på: www.trafikverket.se/ostligforbindelse

3. Samrådsrets

Följande kapitel beskriver vilka parter som ingår i samrådsretsen, vilka övriga parter som fått samrådsunderlaget sänt till sig, perioden för samrådet, var samrådsunderlaget har funnits tillgängligt och var synpunkter kunde lämnas. Slutligen beskriver kapitlet hur många och vilka som har lämnat in synpunkter.

3.1. Fas samrådsunderlag

Samrådsretsen har definierats enligt Trafikverkets rutiner och stämts av med länsstyrelsen. I detta projekt förväntas en så kallad utökad samrådsrets. Den utökade samrådsretsen innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra statliga myndigheter, kommuner, organisationer och berörd allmänhet (de enskilda som särskilt berörs) för att inhämta synpunkter och kunskap som sedan tillvaratas under planeringen.

I denna fas omfattas de berörda kommunerna Stockholm stad och Nacka kommun, liksom Trafikförvaltningen och den regionala kollektivtrafikmyndigheten inom Stockholms läns landsting. Samrådsunderlaget har dessutom skickats till de lednings- och bergrumsägare som projektet haft kontakt med i pågående arbete med utredning av trafikplatser; Stockholm Vatten AB, Fortum Värme samägt med Stockholms stad och Telia Company AB. Samrådsmöte har hållits där de som fått samrådsunderlaget skickat till sig inbjöds för att få en genomgång av innehållet.

Samrådstillfället för samrådsunderlaget pågick mellan 18 oktober och 8 november 2016. Under samrådsperioden har samrådsunderlaget funnits tillgängligt digitalt på projektets hemsida (www.trafikverket.se/ostligforbindelse) samt i pappersform på följande platser:

- Hjorthagens bibliotek, Artemisgatan 30a i Stockholm
- Tekniska nämndhuset, Fleminggatan 4 i Stockholm
- Nacka stadshus, Granitvägen 15 i Nacka
- Diesilverkstadens bibliotek, Marcusplatsen 17 i Sickla
- Trafikverket, Solna strandväg 98 i Solna

Synpunkter har mottagits via e-post, webformulär på projektets hemsida, post och via telefon. Förfrankade och adresserade vykort att skriva synpunkter på har delats ut inför och vid öppna hus samt funnits tillgängliga på de flesta platser där samrådsunderlaget funnits. Vid två tillfällen har Trafikverket genomfört öppet husmöten, där samrådsunderlaget presenterades och synpunkter kunde lämnas. Det ena öppet hus-tillfället hölls i Diesilverkstadens bibliotek i Sickla, den 26 oktober kl. 16.00–20.00. Det andra öppet hus-tillfället genomfördes i ett tält utanför Ropstens tunnelbanestation, den 27 oktober kl. 15.00–19.30.

Under samrådstiden har totalt 65 synpunkter inkommit, varav två från kommuner, 20 yttranden från myndigheter och organisationer samt 43 yttranden från allmänheten. Nedan anges vilka kommuner, myndigheter och organisationer som yttrat sig över samrådsunderlaget.

Kommuner:

- Stockholm stad
- Nacka kommun

Myndigheter och organisationer:

- Trafikförvaltningen (Stockholms läns landsting)
- Naturvårdsverket
- Statens fastighetsverk
- Kungliga Tekniska Högskolan och Statens väg- och transportforskningsinstitut (KTH/VTI)
- Naturskyddsföreningen
- Världsnaturfonden WWF Sverige
- Klimataktion Stockholm
- Kungliga Djurgårdens Förvaltning
- Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening (DLV)
- Förbundet för Ekoparken
- Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen (ARG)
- Rädda Djurgården-Stoppa Österleden (RDSÖ)
- Nacka Miljövårdsråd
- Storstockholms brandförsvaret (SSBF)
- Svenska Turistföreningen Stockholm (STF)
- Yes In My Back Yard (YIMBY)
- Föreningen Lidingö villor
- Socialdemokraterna Värmdö
- Fortum Värme Samägt med Stockholms stad
- Telia Company AB
- Stockholm Vatten AB

4. Samråd med allmänheten

4.1. Fas samrådsunderlag

Följande kapitel sammanfattar allmänhetens 43 inkomna synpunkter med Trafikverkets tillhörande bemötanden. Synpunkterna är markerade i fet stil och Trafikverkets bemötanden är i normal stil. Dessa har sammanställts och besvarats av Trafikverket utifrån fem olika ämneskategorier, se nedan:

1. Klimat och trafik
2. Planläggningsprocessen och projektet
3. Natur, kultur och rekreation
4. Hälsa och säkerhet
5. Förorenade markområden, sediment och vatten

4.1.1. Klimat och trafik

Majoriteten av privatpersonerna påpekar att förbindelsen medför betydande miljöpåverkan och anser att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska genomföras. Personerna menar även att projektet har en mycket negativ miljöpåverkan både lokalt och globalt samt påpekar att projektet motverkar de svenska miljömålen.

Trafikverket delar privatpersonernas uppfattning om att projektet leder till betydande miljöpåverkan, vilket innebär att en miljökonsekvensbeskrivning ska genomföras i kommande planläggningsprocess. Även då projektets miljöpåverkan är betydande är det ett formellt krav att ett samrådsunderlag upprättas och att samråd genomförs för att länsstyrelsen ska kunna ta ställning till frågan om projektet medför betydande miljöpåverkan.

Trafikverkets har alltid en ambition att minimera projektens miljöpåverkan, vilket också är vad som krävs av gällande miljölagstiftning. I den fortsatta planläggningsprocessen kommer miljöpåverkan analyseras i en miljökonsekvensbeskrivning med fokus på att i första hand undvika och i andra hand minimera effekterna av projektets miljöpåverkan.

Enligt Trafikverkets bedömning, kommer frågan om Östlig förbindelse är ett av de infrastrukturprojekt som bör genomföras att tillåtlighetsprövas av regeringen.

Majoriteten av privatpersonerna framhåller att förbindelsen kommer generera höga utsläpp av växthusgaser under byggnationen men även av den ökade andelen trafik och ökade utsläpp som kommer uppstå när projektet är i drift.

Gällande utsläpp av växthusgaser är Trafikverket väl medvetet om att det krävs mycket stora förändringar för att minska klimatpåverkan till acceptabla nivåer. Trafikverket instämmer i privatpersonernas synpunkt att stor omsorg bör läggas vid att i det fortsatta samrådet och i det fortsatta utredningsarbetet beskriva och fördjupa kunskaperna om projektets klimatpåverkan.

Sverige har tillsammans med de flesta länder i världen anslutit sig till FN:s mål om att minska utsläppen av växthusgaser. Även transportsektorn måste bidra till att klimatmålen uppfylls.

Det innebär att samhället måste bli mer transportsnålt, att transportsystemet måste bli energieffektivare och att fossilbränsleberoendet måste brytas.

Trafikverket är, såsom bland annat framgår av skriften ”*Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser - med fokus på transportinfrastrukturen*” (TRV 2016:043), väl medvetet om de stora förändringar som måste komma till stånd för att klimatpåverkan från det svenska transportsystemet ska minska till acceptabla nivåer, det vill säga för att på sikt få bort alla klimatpåverkande utsläpp. Precis som privatpersonerna lyfter fram är avvecklingen av fossilbränsleanvändningen en av de mest avgörande förändringarna.

Den klimatpåverkan som trafiken på en framtida Östlig förbindelse skulle förorsaka är starkt beroende av till exempel den framtida drivmedelsanvändningen. Förbindelsens förväntade klimatpåverkan vid olika framtidsscenarier kommer därför att utredas och presenteras under den fortsatta planläggningsprocessen. Scenarierna kommer att variera med avseende på såväl fordonens som fordonsbränslenas egenskaper. Vissa övergripande trafikberäkningar har genomförts för investeringsplanering och beräkningar inom ramen för den så kallade Sverigeförhandlingen. I denna fas har inga modelleringar för trafikprognoser genomförts för hur förbindelsen påverkar trafiken på specifika gator. Dock visar prognoser att trafiken generellt i innerstaden minskar om Östlig förbindelse byggs.

I kommande planläggningsprocess genomförs förnyade beräkningar som ska ligga till grund för trafikanalyser, som i sin tur utgör dimensioneringsgrund för anläggningen. Innan miljökonsekvensbeskrivningen godkänns ska dessa analyser kvalitetsgranskas av länsstyrelsen.

Ett fåtal privatpersoner anser att förbindelsen är ett projekt som främjar bilismen och menar att argumentet om en ”stark kollektivtrafiksatsning” är falskt och endast används för att få igenom ännu ett vägprojekt. Vägprojektet bör nedprioriteras och i stället satsa på kollektivtrafik och cykel. Flera privatpersoner är mot byggandet av en östlig förbindelse och menar att den bara möjliggörs för buss och bil och inte för cyklister eller gående.

En förbättrad kollektivtrafik tvärs Saltsjö-Mälarsnittet är en utgångspunkt för den fortsatta planeringen av Östlig förbindelse. Trafikverkets uppdrag är att utreda en östlig förbindelse för både bil- och kollektivtrafik. Utredningen kommer att omfatta både buss- och spårvägstrafik.

Åtgärdsvalsstudien som ligger till grund för planeringen av Östlig förbindelse har identifierat tio åtgärder för att förbättra dagens transportsystem i Stockholms läns östra del. Östlig förbindelse är en av dessa åtgärder, och samtliga åtgärder behöver genomföras för att tillsammans uppnå åtgärdsvalsstudiens mål om ökad kapacitet och tillgänglighet. Trafikverket har begränsade förutsättningar att utreda och/eller att bidra till ett konkret genomförande av de åtgärder som andra aktörer (Trafikförvaltningen (SLL) och/eller respektive berörd kommun) har rådighet över.

Ett fåtal av privatpersonerna undrar hur kollektivtrafiken i förbindelsen ska se ut och hur den ska kopplas ihop med befintliga anläggningar. Ett fåtal privatpersoner påpekar även att det finns omkringliggande infrastruktur som behöver rustas upp.

Trafikverket avser att utreda hur kollektivtrafiken i förbindelsen ska se ut och hur den ska anslutas till befintliga anläggningar i kommande planläggningsprocess. Trafikverket kommer att analysera vilka kapacitetsförstärkningar som krävs i trafiksystemet med anledning av ändrade trafikströmmar. Trafikverket kommer att utreda detta i samverkan med Trafikförvaltningen.

Cirka en tredjedel (av de synpunkter som har inkommit) av privatpersonerna anser att Östlig förbindelse bör byggas så snart som möjligt för att minska trafiken i innerstaden och öka tillgängligheten för personer som färdas mellan de norra och södra länshalvorna.

Trafikverket noterar synpunkten.

4.1.2. Planlägningsprocessen

Ett fåtal av privatpersonerna anser att remisstiden har varit för kort och undrar vilka som ingår i samrådsgruppen för denna fas och vilken typ av information samrådet syftar till att samla in? Några personer tycker också att formuleringen på webbformuläret för inlämning av synpunkter har varit felaktig, det står "Lämna synpunkter för" och menar att det borde stå "Lämna synpunkter på". En privatperson undrar när Östlig förbindelse förväntas vara klar?

Samrådstiden för samrådsunderlaget har pågått mellan den 18 oktober och 8 november 2016.

Samrådsgruppen är vald utifrån de formella kraven som finns för samråd för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. I detta fall (fas samrådsunderlag) är gruppen enskilda som potentiellt kan tänkas bli särskilt berörda så stor att Trafikverket har valt att rikta samrådsinbjudan till allmänheten i stort, detta redogörs i kapitel 4 Samråd med allmänheten. Samrådsunderlaget har skickats ut till kommunerna Stockholm och Nacka samt Trafikförvaltningen och Landstinget (regionala kollektivtrafikmyndigheten). Utöver samrådsgruppen har samrådsunderlaget skickats till lednings-/bergrumsägarna Fortum Värme samägt med Stockholms stad, Stockholm Vatten och Telia Company AB för att tidigt involvera dessa i planlägningsprocessen.

Samrådsunderlagets huvudsakliga syfte är att ligga till grund för länsstyrelsens ställningstagande om projektet, i lagens mening, kan antas ge upphov till en betydande miljöpåverkan.

Det var en olycklig formulering i webbformuläret, det borde givetvis ha stått "synpunkter på Östlig förbindelse". Alla synpunkter kunde skrivas in i formuläret, både för och emot och det gick även att lämna synpunkter via brev och mail, vilket också framgick på hemsidan.

Om alla tillstånd ges med normala överklagandetider beräknas byggstart av Östlig förbindelse ske runt år 2022 och projektet beräknas öppna för trafik omkring år 2031.

Ett fåtal privatpersoner undrar varför inte Lidingö finns med i utredningsområdet?

Trafikverket har utgått från att en östlig förbindelse ska ha ett funktionellt samband mellan Norra- och Södra länken i den östra delen av Stockholmsregionen, vilket innefattar den geografiska avgränsningen Stockholms stad och Nacka kommun. Lidingö stad ingår i projektets influensområde och det ska därmed utredas vidare hur kommunen kan komma att påverkas av en östlig förbindelse.

Cirka en tredjedel av privatpersonerna har framfört synpunkter gällande alternativa korridorer och utformningar av en östlig förbindelse. Alternativ som diskuteras är bland annat sänktunnel, bergtunnel och bro. Flera personer argumenterar även för fördelarna med att införa vägtullar. Flera privatpersoner påpekar att det finns alternativa lösningar till en östlig förbindelse för att öka kapaciteten och tillgängligheten i den östra delen av regionen och som är mer miljövänliga, exempelvis bilfärjor.

En privatperson argumenterar kring lutningsstandarder och teknisk lösning för alternativen.

I kommande planlägningsprocess - lokaliseringsutredning ska Trafikverket utreda alternativa lägen, utformningar samt väga in olika ekonomiska styrmedel.

4.1.3. Natur, kultur och rekreation

Ett fåtal av privatpersonerna har frågor på hur olika nyckelbiotoper och rödlistade arter kommer att hanteras under processen och påpekar att Ryssbergen är ett område med höga biologiska värden. Nackareservatet och Nationalstadsparken får inte påverkas av en östlig förbindelse.

En privatperson påpekar att det finns flera värdefulla kulturmiljöer inom utredningsområdet, så som Rosendal, Thielska båthamn (Trafikverkets notering: Trafikverket antar att det är småbåtshamnen vid Thielska galleriet som menas) och Kruthuset som inte får förstöras av en östlig förbindelse. En annan privatperson undrar hur båtklubbarna i Svindersviken kommer att påverkas.

De frågeställningar och de aspekter som berör bland annat Ryssbergen, Nackareservatet och Nationalstadsparken som lyfts fram är väsentliga och kommer successivt att utredas, redovisas och beaktas under den fortsatta planlägningsprocessen.

Trafikverket instämmer i att det kommer att krävas noggranna analyser för att säkerställa att Nationalstadsparkens skyddade värden inte skadas. Detta kommer att vara en viktig del i arbetet med att upprätta en miljökonsekvensbeskrivning för projektet. Enligt miljöbalkens bestämmelser får nya anläggningar komma till stånd (exempelvis en trafikaneläggning) om det görs på ett sådant sätt att inga intrång görs i Nationalstadsparkens parklandskap eller naturmiljöer och utan att det historiska landskapets natur- och kulturvärden i övrigt skadas. Vidare får en åtgärd som innebär ett tillfälligt intrång eller en tillfällig skada i en nationalstadspark vidtas, om:

1. åtgärden höjer parkens natur- och kulturvärden eller tillgodoser ett annat angeläget allmänt intresse, och
2. parken återställs så att det inte kvarstår mer än ett obetydligt intrång eller en obetydlig skada.

Av samrådsunderlaget framgår att en förutsättning för en östlig förbindelse är att permanenta intrång inte görs i Nationalstadsparken. Utgångspunkten för projektet är också att inga temporära intrång i parken ska behöva uppstå.

Det är dock inte uteslutet att sådana temporära intrång som medges i nationalstadsparksbestämmelserna kan bli nödvändiga. Vilken karaktär dessa tillfälliga intrång/skador i så fall skulle ha är inte möjligt att precisera i denna tidiga planeringsfas. Trafikverket har därför tydliggjort i samrådsunderlaget att tillstånd för tillfälliga intrång kan bli nödvändiga. Troligast är att tillstånd i sådant fall inhämtas från länsstyrelsen genom anmälan om samråd enligt 12 kapitlet 6 § miljöbalken. Andra typer av tillstånd som skulle kunna bli aktuella för tillfälliga skador har preciserats i uppräkningslistan såsom tillstånd för bortledning av grundvatten respektive dispens från artskyddsförordningen. Det bör noteras att uppräkningslistan av tänkbara tillstånd och dispenser avser hela projektet, dvs. även de delar som ligger utanför Nationalstadsparken.

4.1.4. Hälsa och säkerhet

Cirka en tredjedel av privatpersonerna påpekar att byggnationen av Östlig förbindelse kommer generera buller, vibrationer och försämrad luftkvalitet, både under byggskedet och när förbindelsen är i drift.

I den fortsatta planlägningsprocessen kommer buller, vibrationer och luftkvalitetens (utomhusluft och tunnelluft) påverkan på människans hälsa att utredas, både för byggskedet och för den ökade trafikmängden som förbindelsen beräknas generera.

Gällande luftkvalitet i tunnlar publicerades år 2015 ett flertal forskningsrapporter om korttidseffekter av tunnelluft, en rapport om långtidseffekter avses att publiceras 2017. Trafikverkets förslag till nationella riktvärden för tunnelluft kommer att baseras på dessa studier. Dessa underlag kommer att styra arbetet i Östlig förbindelse, liksom i andra tunnelprojekt, för hur ventilationsanläggningar mm utformas. Mer underlag finns på Förbifart Stockholms hemsida: <http://www.trafikverket.se/naradig/Stockholm/projekt-i-stockholms-lan/Forbifart-stockholm/Miljo/luftkvalitet-i-och-utanfor-tunnlarna/>.

En privatperson påpekar att Östlig förbindelse leder till mer trafik, vilket resulterar i ökad fara för de oskyddade trafikanterna, såsom gående och cyklister. Detta kan i sin tur leda till att färre människor väljer att gå och cykla i staden.

En privatperson anmärker att Östlig förbindelse troligtvis kommer vara en led för farligt gods, vilket resulterar i en ökad olycksrisk. Hur kommer Trafikverket hantera denna problematik i förbindelsen?

I dagsläget är det många oskyddade trafikanter som rör sig i Stockholms innerstad. Genom att bygga en östlig förbindelse minskar trafiken i innerstaden och därmed även olycksrisken för oskyddade trafikanter där. Genom att leda bort trafiken, minskar olycksrisker i innerstaden, men skapar nya former av risker i en östlig förbindelse. I kommande planlägningsprocess kommer riskbedömningar med avseende på personsäkerhet i tunnel genomföras men även riskbedömningar på omgivande bebyggelse vid en olycka med transport av farligt gods.

4.1.5. Förorenade områden, vatten och sediment

En privatperson påpekar att Svindersviken är en av Sveriges 15 mest förorenade sjöbottnar. Man menar att om förbindelsen ska igenom detta område kommer skadliga gifter sprida sig och förorena vattnet på långt avstånd och under lång tid.

Synpunkten som lyfts fram är väsentlig. Förorenade områden kommer successivt att utredas, redovisas och beaktas under den fortsatta planlägningsprocessen.

5. Samråd med berörd länsstyrelse

Följande kapitel presenterar information gällande samråd med länsstyrelsen.

5.1. Fas samrådsunderlag

Möte och mail-/telefonavstämningar har genomförts med länsstyrelsen i Stockholms län inför samrådet. Samrådsretsen har stämts av och diskussion har förts om utredningsområdets avgränsning samt kommande fasers samråd med länsstyrelsen.

6. Samråd med berörd kommun

Följande kapitel sammanfattar Stockholm stads och Nacka kommuns inkomna synpunkter med Trafikverkets tillhörande bemötanden. Synpunkterna är markerade i fet stil och Trafikverkets bemötanden är i normal stil.

6.1. Fas samrådsunderlag

6.1.1. Stockholm stad

Stockholms stad har inkommit med en skrivelse. Stockholms stad har remitterat samrådsunderlaget till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Östermalms stadsdelsnämnd och Stockholms Stadshus AB. Stockholms Stadshus AB har underremitterat till Stockholm Vatten och Avfall AB och Stockholms Stads Parkerings AB (nedan kallad Stockholms stad).

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och Östermalms stadsdelsförvaltning bedömer att projektet har betydande miljöpåverkan och bör hanteras utifrån de förutsättningarna i kommande planering. Om Trafikverket på ett övertygande sätt kan påvisa att projektet är förenligt med de nationella klimatmålen och därmed fortsätter med planeringen av en östlig förbindelse förutsätter kontoren att Trafikverket även genomför och redovisar en samlad bedömning utifrån lokala aspekter såsom miljöpåverkan, stadsbyggnadsnärliggande effekter och påverkan på Nationalstadsparken. Kontoren poängterar att det är av största vikt att hänsyn tas till den av staden planerade bostadsbebyggelsen i berörda stadsutvecklingsområden.

Vidare menar Stockholms stad att Östlig förbindelse behöver ta hänsyn till bland annat lokalisering och utformning av kommande trafikplatser samt riskfrågan kopplat till transporter av farligt gods.

Trafikverket delar Stockholms stads uppfattning om att projektet leder till betydande miljöpåverkan, vilket innebär att en miljökonsekvensbeskrivning behöver genomföras i kommande planlägningsprocess.

Enligt Trafikverkets bedömning, kommer frågan om Östlig förbindelse är ett av de infrastrukturprojekt som bör genomföras att tillåtlighetsprövas av regeringen. De aspekter och frågeställningar som Stockholms stad lyfter fram är väsentliga och kommer successivt att utredas, redovisas och beaktas under den fortsatta planlägningsprocessen. Under hela planlägningsarbetet och vid de olika beslutstillfällena kommer miljölagstiftningens principiella och specifika krav att tillämpas.

Att alternativa platser (sträckningar) liksom alternativa utformningar av anläggningen ska finnas redovisade är ett grundkrav för en miljökonsekvensbeskrivnings innehåll.

Stockholms Stadshus AB anser att planeringen behöver ske i nära samarbete med Stockholms stads bolag och förvaltningar. Stockholm Vatten har ett omfattande VA-system i planområdet. Trafikverket måste därför alltid kontakta Stockholm Vatten i samband med planläggning och kommande byggande av en östlig förbindelse. Koncernledningen framhåller att det i planområdet också finns ett befintligt berggruslager i närheten av trafikplats Ropsten där nafta/råbensin lagrats och läckt ut i

sprickor i berget. Stockholm Parkering AB har planer på att omvandla bergrummet till garage och påpekar att förseningar kan medföra negativa konsekvenser.

Trafikverket instämmer med Stockholms Stadshus AB att en nära samverkan krävs under kommande planlägningsprocess för att minimera negativa effekter på berörda verksamheter och tillhörande anläggningar.

6.1.2. Nacka kommun

Nacka kommun har inkommit med ett yttrande. Nacka kommun påpekar att kommunens befolkningstillväxt är beroende av att Östlig förbindelse byggs. I yttrandet framhävs vikten av att planeringen av Östlig förbindelse ska samspela med den bebyggelseutveckling som sker på Västra Sicklaön och i Nacka stad.

I samrådsunderlaget anges vilka naturreservat som finns inom utredningsområdet och Nacka kommun påpekar att det är även viktigt att beakta de planer som finns på att bilda nya naturreservat. Ryssbergen kommer att inrättas som ett naturreservat. Ytterligare menar Nacka kommun att samrådsunderlaget tydligare bör behandla de miljöeffekter som bedöms kunna uppkomma under byggskedet, så som byggtrafik och buller. Detta är speciellt viktigt då Nacka kommuns utbyggnad av Nacka stad delvis kan sammanfalla med byggnationen av Östlig förbindelse. Vidare anser Nacka kommun att samrådsunderlaget är bristfälligt och behöver genomarbetas mer. Exempelvis saknas vissa sekundära transportleder för farligt gods i den karta som redovisar detta (figur 53), faktarutan om byggnadsminnen (s. 25) är missvisande och områden i Nacka som är utpekade som uppväxt- och lekområden för fisk saknas i avsnittet som behandlar berörda vattenområden (s.30). Därutöver bevarar Nacka kommun ett antal marinarkeologiska lämningar som inte behandlas i underlaget och i avsnittet om buller hänvisas inte till den numera gällande förordning (2015:216) om trafikbuller.

Nacka kommun ser fram emot en fortsatt dialog med Trafikverket under planlägningsprocessen för att underlätta att Östlig förbindelse kan byggas så snabbt som möjligt och i samstämmighet med Nacka kommuns planerade stadsutveckling.

Samrådsunderlaget som har utarbetats i denna fas är till sin karaktär övergripande och översiktligt. De aspekter som kommunen har identifierat är väsentliga och kommer successivt att utredas, redovisas och beaktas under den fortsatta planlägningsprocessen. Trafikverket har inlett en dialog med Nacka kommun som avser att fortsätta under kommande planlägningsprocess.

7. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Detta kapitel omfattar synpunkter från enskilda som särskilt berörs. Samråd ska ske med de enskilda som särskilt berörs. Av proposition 2011/12:118 framgår det att med särskilt berörda avses i första hand närboende och inte en bredare allmänhet. I det inledande arbetet med att ta fram väg- eller järnvägsplanen är det i många fall svårt att precisera vilka enskilda som särskilt berörs. Då kan kretsen enskilda därför vara större, för att längre fram i samrådet kunna snävas in.

7.1. Fas samrådsunderlag

Innan länsstyrelsen fattar sitt beslut ska de enskilda (även juridiska personer) som kan antas bli särskilt berörda av projektet ges möjlighet att lämna synpunkter på underlaget. I detta fall (fassamrådsunderlag) är kretsen enskilda som potentiellt kan tänkas bli särskilt berörda så stor att Trafikverket har valt att rikta samrådsinbjudan till allmänheten i stort, allmänhetens synpunkter finns redovisade i kapitel 4 Samråd med allmänheten.

8. Samråd med övriga berörda myndigheter

Följande kapitel sammanfattar Trafikförvaltningens, Naturvårdsverkets och Statens fastighetsverks synpunkter med Trafikverkets tillhörande bemötanden. Synpunkterna är markerade i fet stil och Trafikverkets bemötanden är i normal stil.

8.1. Fas samrådsunderlag

8.1.1. Trafikförvaltningen (Stockholms läns landsting)

Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting, Regionala kollektivtrafikmyndigheten, har inkommit med synpunkter på projektet Östlig förbindelse med tyngdpunkt på frågor som avser bedrivandet av kollektivtrafik och kollektivtrafikanläggningar. Förvaltningen lämnar också synpunkter på hälso- och miljöaspekter samt på samrådsunderlaget. Trafikförvaltningen har inför sitt yttrande inhämtat synpunkter från landstingets förvaltning för utbyggd tunnelbanan (FUT), vilka har inarbetats i skrivelsen.

Trafikförvaltningen instämmer i vad som anges i samrådsunderlaget att Östlig förbindelse bedöms medföra miljöpåverkan både inom utredningsområdet och inom ett vidare influensområde, det senare genom den inducerade trafik som vägen förväntas leda till.

Det är ett formellt krav att länsstyrelsen ska ta ställning till frågan om betydande miljöpåverkan. Trafikverket har emellertid redan i sitt upplägg för planlägningsprocessen antagit att projektet har en betydande miljöpåverkan, vilket kan konstateras överensstämmer med Trafikförvaltningens uppfattning.

Att Östlig förbindelse förväntas förorsaka så kallad inducerad (bil)trafik innebär enligt Trafikförvaltningen en potentiell konflikt med målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet (TFP). För att uppnå målet att kollektivtrafikens andelar av det motoriserade resandet ska öka behöver, menar Trafikförvaltningen, åtgärder vidtas som främjar kollektivt resande framför bil, både vid planläggningen av Östlig förbindelse och i det övriga transportsystemet.

Trafikverket instämmer i bedömningen att det finns en potentiell målkonflikt mellan projektet och intentionerna i trafikförsörjningsprogrammet. En förutsättning för projektet är en stark kollektivtrafiksatsning. Trafikverket anser att det är viktigt med ett samarbete med Trafikförvaltningen. Likaså instämmer Trafikverket i att det i planläggningen av Östlig förbindelse behövs åtgärder som främjar kollektivt resande framför bil. Även om projektets mål och ändamål ännu inte är färdigformulerade är det tydligt uttryckt i samrådsunderlaget att avsikten med förbindelsen är att den ska utformas och byggas för både bil- och kollektivtrafik. Möjligheten att dra spårväg i sträckningen kommer att utredas.

Trafikförvaltningen påpekar att i den nu gällande regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2010, framhålls hur Östlig förbindelse framför allt bidrar till avlastning av innerstadens trafik och till ökad tillgänglighet i Ostsektorn. Arbete med ny regional utvecklingsplan, RUFS 2050, pågår.

Den regionala utvecklingsplanen utgör länets formella regionplan och är därmed både till status och till innehåll ett viktigt dokument för Trafikverkets planering av Östlig förbindelse. Att innerstaden ska avlastas från biltrafik är en av flera förväntade önskvärda effekter av Östlig förbindelse.

Enligt de prognoser som genomförts kommer efterfrågan på kollektivtrafik i förbindelsen bli stor. Trafikförvaltningen förutsätter att trafikanläggningen planeras så att förutsättningar ges för en kollektivtrafik som kan möta den prognostiserade resandeströmmen. I det fall Östlig förbindelse ska trafikeras av buss är framkomligheten genom tunnlarna och trafikplatserna en mycket viktig fråga, så att bussarna inte blir stillastående i köer. I det fall Östlig förbindelse planeras för spårväg behöver förutsättningarna för spårvägens vidare dragning utanför själva tunneln säkerställas.

Enligt Trafikverket är ett fortsatt nära samarbete med Trafikförvaltningen den enskilt viktigaste förutsättningen för att Östlig förbindelse ska kunna planeras som en effektiv kollektivtrafikförbindelse. Trafikverket instämmer i vad Trafikförvaltningen påpekar om behovet av god framkomlighet och om vikten av att säkerställa lämpliga anslutningar till och från tunnelanläggningen.

Det behöver studeras vilka trafikökningar som genereras i andra delar av vägnätet och vilka åtgärder som krävs. För att säkerställa en god framkomlighet för kollektivtrafiken i viktiga stråk kan åtgärderna vara i form av fysiska åtgärder och ekonomiska styrmedel.

Trafikverket instämmer i Trafikförvaltningens uppfattning att god framkomlighet för kollektivtrafiken behöver säkerställas. Förnyade trafikberäkningar kommer att göras för alla relevanta trafikslag inför den fortsatta planeringen av Östlig förbindelse. Ekonomiska styrmedel såsom trängselskatt och infrastrukturavgifter kommer att beaktas och integreras i planläggning och utformning av trafikanläggningen.

Trafikförvaltningen anser att försiktighetsprincipen ska tillämpas så att partikel- och kväveoxidhalterna i tunnelluften minimeras. Trafikförvaltningen förutsätter att tunnelluftkvaliteten blir acceptabel utifrån hälsosynpunkt även för bussförare som kan komma att vistas längre tid i tunnelmiljön än andra resenärer.

Som Trafikförvaltningen påpekar finns idag inga miljökvalitetsnormer för tunnelluft. I avsaknad av fastställda normvärden är det en mer direkt tillämpning av miljöbalkens hänsynsregler som avgör vad som är en lägst godtagbar luftkvalitet. Försiktighetsprincipens tillämpning säkerställs därigenom. Trafikverkets ambition är

alltid att minimera projektens miljö- och hälsopåverkan. Gällande luftkvalitet i tunnlar publicerades år 2015 ett flertal forskningsrapporter om korttidseffekter av tunnluft, en rapport om långtidseffekter avses att publiceras 2017.

Trafikverkets förslag till nationella riktvärden för tunnluft kommer att baseras på dessa studier. Dessa underlag kommer att styra hur ventilationsanläggningar med mera ska utformas i Östlig förbindelse, liksom i andra tunnelprojekt. Mer underlag finns att läsa på Förbifart Stockholms hemsida: <http://www.trafikverket.se/naradig/Stockholm/projekt-i-stockholms-lan/Forbifart-stockholm/Miljo/luftkvalitet-i-och-utanfor-tunnlarna/>.

Trafikförvaltningen har översiktligt studerat vilka befintliga kollektivtrafikanläggningar som kan komma att påverkas av Östlig förbindelse. Trafikförvaltningen understryker vikten av att Trafikverket i kommande arbete studerar och redovisar hur dessa kollektivtrafikanläggningar påverkas, främst under genomförandefasen, men även permanent.

I den fortsatta planläggningsprocessen kommer en östlig förbindelses inverkan på befintliga och planerade kollektivtrafikanläggningar att studeras noggrant. Det gäller kollektivtrafikens och kollektivtrafikanläggningarnas funktionella samband med Östlig förbindelse och den oönskade påverkan som kan uppstå under byggskedet eller av den färdiga trafikanläggningen. Under byggskedet kan det till exempel handla om att tillförsäkra att tillfälliga grundvattenförändringar inte påverkar befintliga anläggningar eller byggnader liksom att säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet.

I området där Östlig förbindelse korsar Gärdet, fungerar tunneln för tunnelbanans röda linje som ett grundvattensänke och en tillkommande tunnel riskerar att ytterligare påverka grundvattennivån på platsen. Detta bör enligt Trafikförvaltningen beaktas inför kommande arbete med miljökonsekvensbeskrivningen.

Trafikverket har noterat det påtalade förhållandet och avser att beakta detta i den fortsatta planläggningen, såväl i miljökonsekvensbeskrivningen som i den tekniska utformningen av trafikanläggningen. I övrigt hänvisas till ovanstående svar.

Trafikförvaltningen påtalar vidare att ett antal stora byggprojekt kommer att pågå samtidigt som Östlig förbindelse och att byggtransporterna därigenom kan komma att få stor påverkan på busstrafiken.

Trafikverket avser att i nära samarbete med berörda myndigheter och aktörer säkerställa god framkomlighet under byggskedet.

Utbyggnaden av tunnelbanan till Nacka och Söderort är lokaliserad inom utredningsområdet för Östlig förbindelse. Under jord planeras spårtunnlar, stationer och arbetstunnlar. Ovan jord planeras stationsentréer, biljetthallar, ventilationstorn och etableringsytor. De två alternativa lösningarna för Östlig förbindelse som redovisas i samrådsunderlaget (med sänktunnel respektive med bergtunnel) korsar tunnelbanans spårtunnel vid Sickla. I lokaliseringsutredningen måste denna konfliktpunkt utredas tillsammans med landstingets förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT). Vidare framhålls vikten av att informationsutbyte och samordning sker mellan projekten under byggtiden och att denna samordning också omfattar påverkan på omgivningen till följd av grundvattensänkningar.

Trafikverket eftersträvar ett nära samarbetet med såväl Trafikförvaltningen som med FUT, vilket redan har inletts. Den ”konfliktpunkt” som påtalas är en av många tekniska och planeringsmässiga utmaningar som måste hanteras i den fortsatta

planläggningsprocessen. I det fall olika sträckningar och/eller tekniska lösningar har olika stor påverkan på den pågående tunnelbaneutbyggnaden kommer detta att behandlas och redovisas i den kommande lokaliseringsutredningen. Trafikverket instämmer i vad som sägs om behovet av samordning under byggskedet.

Trafikförvaltningen påpekar att beskrivningen av befintlig kollektivtrafik i samrådsunderlaget borde ha innehållit Tvärbanan samt dess förlängning till Sickla som planeras för trafikering hösten 2017. Saltsjöbanans utrustning inklusive reovering av Danviksbron, upphöjning av Saltsjöbanan och Värmdövägens omdaning borde också ha funnits med.

Även kapitlet i samrådsunderlaget som redovisar kommunala planer bör enligt Trafikförvaltningen kompletteras. Exempelvis bör stadsutvecklingsprojektet Västra Sicklahalvön nämnas, och utöver respektive kommuns översiktsplaner bör även resultatet av Stockholmsförhandlingen redovisas. Inte minst med tanke på det bostadstillskott detta innebär i förhållande till gällande översiktsplanering.

Trafikverket har noterat påpekandena. Synpunkterna kommer att beaktas vid utarbetandet av de samrådshandlingar och andra relevanta handlingar i den fortsatta planläggningsprocessen.

8.1.2. Naturvårdsverket

Naturvårdsverket har inkommit med en skrivelse vars tyngdpunkt ligger på projektets påverkan på klimatet. Myndigheten lämnar också synpunkter på andra former av miljöpåverkan, samrådsunderlaget, den kommande miljökonsekvensbeskrivningen och projektets ändamål. Naturvårdsverket anser att klimatfrågan är mycket bristfälligt belyst i samrådsunderlaget. Trafikverkets fortsatta utredningsarbete inklusive fortsatt samråd behöver lägga stor omsorg vid att beskriva och fördjupa kunskaperna om Östlig förbindelses klimatpåverkan och hur projektet bör utvecklas för att kunna bidra till och passa i ett samhälle utan nettoutsläpp av växthusgaser.

Trafikverket vill betona att den handling, som enligt Trafikverkets planläggningsprocess benämns "samrådsunderlag" är tänkt att vara av övergripande karaktär; Detta till skillnad mot de dokument som utarbetas senare i processen. Det remitterade dokumentet har som huvudsakligt syfte att utgöra underlag för länsstyrelsens ställningstagande om projektet, i lagens mening, kan antas ge upphov till en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen har som regional miljömyndighet god kunskap om såväl gällande nationella klimatmål och internationella överenskommelser som regionala och lokala mål, intentioner, åtgärder och andra förhållanden. Därmed bedömer Trafikverket att samrådsunderlaget är tillräckligt med avseende på hur klimatfrågan är avhandlad.

Trafikverkets instämmer i Naturvårdsverkets synpunkt att stor omsorg bör läggas vid att i det fortsatta samrådet och i det fortsatta utredningsarbetet beskriva och fördjupa kunskaperna om projektets klimatpåverkan. Det är Trafikverkets intention att projektet ska bidra till, och passa in i, ett samhälle utan nettoutsläpp av växthusgaser. Den stora utmaningen i dagens samhällsplanering är dock det komplexa förhållandet mellan behovet av ökad tillgänglighet och transportsektorns stora miljö- och klimatpåverkan. Detta utesluter emellertid inte att ny transportinfrastruktur både kan och behöver byggas.

Naturvårdsverket understryker att Östlig förbindelse även med kollektivtrafiksatsning i tunneln beräknas leda till ett ökat trafikarbete (Trafikverkets förtydligande: Trafikarbete är ett mått på trafikens belastning på vägnätet och kan uttryckas i fordonskilometer (antalet fordon multiplicerat med den sträcka fordonet förflyttas) med bil. Samtidigt stärker förbindelsen bilens

konkurrenskraft jämfört med kollektivtrafik och andra trafikslag. Naturvårdsverket menar att presenterade planer för Östlig förbindelse går stick i stäv med en omställning till ett långsiktigt hållbart urbant transportsystem. Projektet verkar negativt på flertalet miljökvalitetsmål bland annat eftersom planerna bedöms leda till ökad biltrafik i länet och en försvårad överflyttning till mindre miljöbelastande trafikslag.

Trafikverket är medvetet om att projektet Östlig förbindelse kommer att påverka miljön på ett betydande sätt. Trots att länsstyrelsen ännu inte har fattat ett formellt beslut om detta har Trafikverket redan i sitt upplägg för planlägningsprocessen antagit att projektet har en betydande miljöpåverkan. Vilka miljöeffekter projektet slutgiltigt kommer att förorsaka går däremot inte att bedöma idag. Det är alltid Trafikverkets ambition att minimera projektens miljöpåverkan, vilket också är vad som krävs av gällande miljölagstiftning. I den fortsatta planlägningsprocessen kommer alla de former av miljöpåverkan som Naturvårdsverket lyfter fram, att vara föremål för analyser och planeringsinsatser vars fokus är att eliminera, eller minimera, effekterna av projektets miljöpåverkan.

Om och på vilket sätt biltrafiken kommer att öka i regionen beror på en lång rad samverkande respektive motverkande faktorer. Tillgången till väginfrastruktur är en gynnande faktor i sammanhanget. Ekonomiska styrmedel såsom trängselskatt, infrastrukturavgifter, fordonsskatt och tillgången till kollektivtrafik är hämmande faktorer till ökad biltrafik. De nu redovisade trafikflödesberäkningarna har legat till grund för den statliga objektsövergripande investeringsplaneringen liksom för den så kallade Sverigeförhandlingen. Förnyade beräkningar kommer att göras inför den fortsatta planeringen av Östlig förbindelse. Det är viktigt att så aktuella och så relevanta uppgifter som möjligt ligger till grund för de trafikanalyser som utgör dimensioneringsgrund för anläggningen. Detsamma gäller givetvis för den redovisning som ska göras av trafikplaneringens nytta och kostnader. Anläggningens förväntade miljöpåverkan kommer att redovisas i en miljökonsekvensbeskrivning. Att dessa redovisningar utgår från tillräckliga och korrekta trafikberäkningar omfattas av den kvalitetsgranskning som länsstyrelsen gör innan miljökonsekvensbeskrivningen godkänns.

I yttrandet framför Naturvårdsverket vidare att Trafikverket behöver formulera ändamål och mål för projektet med utgångspunkten att det transportpolitiska hänsynsmålet utgör en ram inom vilken funktionsmålet kan utvecklas. Naturvårdsverket säger sig gärna delta i dialog rörande ändamåls- och målformulering.

Såsom framgår av samrådsunderlaget har Trafikverket för avsikt att utarbeta ett ändamål för projektet som tydliggör varför projektet har bedömts vara angeläget, och projektmål som anger vad som mer konkret kommer att eftersträvas att uppnås. Att utarbeta ett väl genomtänkt ändamål och tillika projektmål är viktigt. Ändamålet anger projektets kompassriktning och målen dess ambitionsnivå. Trafikverket har bedömt att det i detta planeringsfall bäst görs efter att ett första allmänt samråd har genomförts. Synpunkter likt de som framförts av Naturvårdsverket är viktiga att tillvarata i arbetet med att utforma ändamål och projektmål.

Den vision som redovisas i samrådsunderlaget är den som formulerades för åtgärdsvalsstudien och är således formulerad utifrån hela, men också endast, den problembild som utgjorde grund för just den studien. Det Naturvårdsverket framför om att det transportpolitiska hänsynsmålet utgör en ram för de projektmål som är preciseringar av funktionsmålet återfinns också i regeringens proposition 2016/17:21 *Infrastruktur för framtiden: "För att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås måste funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Därmed ska transportsystemet bidra till en miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbar utveckling i alla delar av landet."*

Trafikverket instämmer i att detta bör vara en utgångspunkt för projektets ändamåls- och målformuleringar. Trafikverket ser Naturvårdsverket som en av flera samrådsparter i planlägningsprocessen.

Nya målsättningar och ny kunskap har framkommit rörande transporter och klimat sedan nuvarande nationella plan för transportinfrastrukturen fastställdes. Naturvårdsverket uppmanar därför Trafikverket att under förestående åtgärdsplanering se över om Östlig förbindelse är ett projekt som fortsatt bör prioriteras under planperioden 2018-2029.

Trafikverket instämmer i att kunskapsläget har förändrats under de senaste åren. Förbindelsens förväntade klimatpåverkan vid olika framtidsscenarioer kommer att utredas och presenteras under den fortsatta planlägningsprocessen.

Naturvårdsverket anser att Trafikverket behöver vara tydligare i kommunikationen kring vad som är förväntade trafikeffekter av Östlig förbindelse och vilka trafikeffekter som kan väntas av andra infrastrukturinvesteringar och styrmedel.

Trafikverket instämmer i att det är inte bara viktigt att de uppgifter som redovisas är korrekta utan att de också uppfattas på ett riktigt sätt. Så långt som möjligt bör ursprunget till olika trafikeffekter kunna härledas. Det bör dock uppmärksammas att beräkningar och analyser inte får tillåtas bli så uppdelade att det blir svårt att urskilja vad som kan antas vara en realistisk framtidsbild. Såväl trängselskatt som infrastrukturavgifter är till exempel etablerade element i det befintliga transportsystemet. Planeringen av Östlig förbindelse kan inte göras utan att dessa ekonomiska instrument beaktas och integreras i såväl planläggning som utformning av trafikplaneringen.

Naturvårdsverket lämnar dessutom medskick avseende miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och avgränsning, bland annat att såväl direkta som indirekta och kumulativa effekter ska utredas och beskrivas. När det gäller indirekta effekter menar Naturvårdsverket att olika alternativs påverkan på förutsättningar att skapa en transportsnål bebyggelseutveckling behöver utredas, beskrivas och effektbedömas. Utredningen behöver omfatta alla trafikslag samt både gods- och persontransporter.

Trafikverket har ingen avvikande uppfattning vad gäller de synpunkter Naturvårdsverket framför, men vill poängtera att betydligt fler aspekter än de som Naturvårdsverket tar upp kommer att behöva hanteras i det kommande MKB-arbetet. Ditt hör till exempel all den direkta och indirekta miljöpåverkan som kan förväntas uppkomma under trafikplaneringens genomförandeskede då stora mängder med bergmassor kommer att behöva sprängas loss och hanteras. Trafikverket instämmer i att alla trafikslag måste innefattas i det kommande utredningsarbetet.

8.1.3. Statens fastighetsverk

En tjänsteman från Statens fastighetsverk undrar vilka som ingår i samrådsgruppen inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan och vill informera Trafikverket att Statens fastighetsverk vill vara samrådspart i kommande faser.

Samrådsgruppen är vald utifrån de formella kraven som finns för samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Trafikverket avser att samråda med Statens fastighetsverk under planlägningsprocessen.

9. Samråd med organisationer

Följande kapitel sammanfattar 20 inkomna synpunkter från organisationer med Trafikverkets tillhörande bemötanden. Synpunkterna är markerade i fet stil och Trafikverkets bemötanden är i normal stil.

9.1. Fas samrådsunderlag

9.1.1. Kungliga Tekniska Högskolan samt Statens väg- och transportforskningsinstitut

Åtta forskare och en före detta forskare vid Kungliga tekniska högskolan respektive Statens väg- och transportforskningsinstitut (nedan kallad forskargruppen) har inkommit med en gemensam skrivelse.

Forskargruppen menar att samrådsunderlaget är otydligt när det gäller dokumentets formella status i relation till miljöbalkens föreskrifter. Gruppen tycker att hänvisningen till Trafikverkets formella planläggningsprocess inte är tillräcklig utan anser att även kopplingen till miljöbalkens centrala principer borde ha framgått. Det gäller till exempel allmänna hänsynsregler och balkens föreskrifter om miljöbedömningar. När det gäller miljöbedömningar tycker forskargruppen att det är svårt att förstå om samrådsunderlaget utgör ett underlag inför en kommande strategisk miljöbedömning och efterlyser också jämförelser mellan olika alternativ.

Samrådsunderlaget status framgår väl av dokumentets text och förtydligande figur. Med anledning av de framförda synpunkterna gör Trafikverket följande klarlägganden om miljöfrågors hantering i svensk fysisk infrastrukturplanering.

Strategiska miljöbedömningar görs inte vid planläggning och prövning av väg- och järnvägsprojekt, utan bara för planer och program. Trots att dokumentet som ska fastställas benämns ”plan”, är Östlig förbindelse ett fysiskt projekt. För projekt ska miljöbalkens och väglagens bestämmelser om miljökonsekvensbedömningar tillämpas. Det nu utarbetade samrådsunderlaget ska ligga till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Detta är i sin tur är avgörande för om en sådan miljökonsekvensbedömning ska/får genomföras och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska upprättas.

Det materiella innehållet i en MKB som upprättas för att pröva ett projekt respektive en MKB som upprättas inom ramen för en miljöbedömning skiljer sig något åt, men har också stora likheter. I och med att ändringar som införts i det så kallade MKB-direktivet (2011/92/EU) kommer att införas i svensk lag under 2017 blir likheterna ytterligare något större. Krav på en omsorgsfull identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ finns emellertid redan nu både vid prövning av projekt och vid upprättande av planer och program.

Forskargruppen framför också kritik avseende avsaknaden av tydlighet om vad projektet syftar till, det vill säga vilken brist eller vilka problem det är som ska lösas. I sammanhanget efterlyses också klagörande om det finns några restriktioner (till exempel gällande ekonomi, klimat eller andra miljöfaktorer) och vilka alternativ det finns som kan hantera en utpekad brist/problematik? Den vision som anges som inriktning för den fortsatta planeringen upplevs som ytterst otydlig. Forskargruppen ser frånvaron av tydliga projektmål som en stor brist i nuvarande underlag. Forskargruppen anser att Östlig förbindelse motverkar resande med kollektivtrafik.

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att utreda en östlig förbindelse som ska skapas för bil- och kollektivtrafik. Möjlighet att förlägga spårväg i förbindelsen ska utredas.

Trafikverkets åtgärdsvalsstudie visar att det finns tillgänglighetsbrister i den växande östra delen av regionen. Dessutom står det klart att den stora utmaningen för transportinfrastrukturen är det komplexa förhållandet mellan behovet av ökad tillgänglighet och transportsektorns stora miljö- och klimatpåverkan.

Såsom det framgår av samrådsunderlaget har Trafikverket för avsikt att utarbeta ett ändamål för projektet som tydliggör varför projektet har bedömts vara angeläget, och projektmål som anger vad som mer konkret kommer att eftersträvas att uppnås. Trafikverket har bedömt att det i detta planeringsfall bäst görs efter att ett första allmänt samråd har genomförts. Att utarbeta ett väl genomtänkt ändamål och tillika projektmål är viktigt. Synpunkter likt de som forskargruppen framfört i detta yttrande är viktiga att tillvarata i arbetet med att utforma ändamål och projektmål.

Den vision som redovisas i samrådsunderlaget är den som formulerades för åtgärdsvalsstudien och är således formulerad utifrån hela, men också endast, den problembild som utgjorde grund för just den studien.

Vidare efterlyser forskargruppen djupare analyser, utförligare redovisningar och förändrat fokus i de redovisningar som görs i samrådsunderlaget avseende projektets miljöförutsättningar, trafikeffekter och dess förväntade miljöpåverkan. Forskargruppen menar speciellt att klimatproblematiken är otillräckligt behandlad i dokumentet.

De utredningar och den detaljeringsgrad som forskargruppen efterfrågar är väsentliga och kommer successivt att utredas, redovisas och beaktas under den fortsatta planlägningsprocessen. Dokumentet är av övergripande karaktär och har som huvudsakligt syfte att utgöra underlag för länsstyrelsens ställningstagande om projektet, i lagens mening, kan antas ge upphov till en betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsens beslut är, som påpekats ovan, ett formellt krav och det bör fattas så tidigt som möjligt i planlägningsprocessen. Utredningsarbetet är följaktligen ännu inte så långt framskridet att det underlag som finns att tillgå har ett sådant djup och en sådan omfattning som forskargruppen efterlyser. Trafikverket har dock ingen annan uppfattning än forskargruppen om behovet av ett sådant fullständigt underlag. De aspekter och frågeställningar som forskargruppen lyfter fram är väsentliga och kommer successivt att utredas, redovisas och beaktas under den fortsatta planlägningsprocessen. Under hela planlägningsarbetet och vid de olika beslutstillfällena kommer miljölagstiftningens principiella och specifika krav att tillämpas.

9.1.2. Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen i Stockholms län, Stockholms Naturskyddsförening och Naturskyddsföreningen i Nacka (kallas nedan för Föreningarna) har inkommit med en gemensam skrivelse. Yttrandet innehåller Föreningarnas synpunkter och påpekanden avseende frågan om projektets betydande miljöpåverkan. Dessutom lämnas synpunkter på samrådsunderlaget och på Sverigeförhandlingen samt på alternativ till Östlig förbindelse som bör utredas.

Föreningarna menar att samrådsunderlaget är bristfälligt vilket gör att det är svårt att förstå planen och att bilda sig en uppfattning. Underlaget till exempel saknar till exempel tydliga kartor och illustrationer av de olika trafikplatserna.

Trafikverket vill betona att den handling, som enligt Trafikverkets planläggningsprocess benämns "samrådsunderlag" är tänkt att vara av övergripande karaktär; Detta till skillnad mot de dokument som utarbetas senare i processen. Dokumentet har som huvudsakligt syfte att utgöra underlag för länsstyrelsens ställningstagande om projektet, i lagens mening, kan antas ge upphov till en betydande miljöpåverkan.

Föreningarna anser att byggandet av Östlig förbindelse borde bedömas ha betydande miljöpåverkan och lämnar ett stort antal synpunkter som underbygger denna uppfattning. Synpunkterna avser såväl påverkan på klimat och miljö som människors hälsa och säkerhet, se punkterna nedan.

- **Storleken på projektet.**
- **Östlig förbindelse leder till ökad biltrafik i hela regionen, minskar förutsättningarna att bygga ut kollektivtrafik och cykelleder samt ger allvarlig påverkan på natur och klimat.**
- **Tunnellösningar på långa sträckor måste ifrågasättas starkt med tanke på säkerhet och hälsorisker.**
- **Projektet gynnar biltrafik och andelen kollektivresor skulle minska.**
- **Projektet strider troligtvis mot miljöbalken och nationalstadsparkens lagstiftning.**
- **Risken att miljökvalitetsnormer för vatten överskrids på ett otillåtet sätt är avsevärd, inte bara i den aktuella vattenförekomsten utan också i vattenförekomster längre ut i skärgården,**
- **Östlig förbindelse bidrar till mer luftföroreningar, bland annat högre partikelhalter på platser där miljökvalitetsnormer för utomhusluft överskrids redan idag.**
- **Det är inte trovärdigt att trafiken kommer att minska i innerstaden. Realistiska trafikberäkningar måste göras så att konsekvenserna på luftkvalitet kan beräknas.**
- **Föreningarna tvivlar starkt på att det är möjligt att genomföra projektet med utgångspunkten att inga temporära intrång ska ske och helt utan att permanenta intrång görs i Nationalstadsparken.**
- **Buller och avgaser kommer att spridas över bland annat Ladugårdsgärde vilket försämrar områdets rekreativa kvaliteter.**
- **Risken är mycket stor att exploateringstrycket mot Nationalstadsparken ökar i framtiden.**
- **Projektet påverkar naturmiljöer vid Svindersviks inre del och Henriksdalsberget. Det gäller till exempel tallurskogen i Ryssbergen och Trolldalen på Henriksdalsberget.**
- **Projektet medför att utsläppen av koldioxid från trafiken kommer att öka när de enligt miljömålen och Sveriges åtaganden internationellt istället måste minska kraftigt.**

Det är ett formellt krav att länsstyrelsen ska ta ställning till frågan om betydande miljöpåverkan. Trafikverket har emellertid redan i sitt upplägg för

planläggningsprocessen antagit att projektet har en betydande miljöpåverkan, vilket kan konstateras överensstämmer med Föreningarnas uppfattning. De aspekter och frågeställningar som föreningarna lyfter fram är väsentliga och kommer successivt att utredas, redovisas och beaktas under den fortsatta planläggningsprocessen. Under hela planläggningsarbetet och vid de olika beslutstillfällena kommer miljölagstiftningens principiella och specifika krav att tillämpas. Trafikverket har alltid ambitionen att genom projektanpassningar, skyddsåtgärder och försiktighetsmått minimera effekterna av varje infrastrukturprojekts miljöpåverkan, vilket också är vad som krävs i gällande miljölagstiftning.

Föreningarna menar att Sverigeförhandlingen innebär en tidig låsning av projektet, att viktiga steg i planläggningsprocessen förbises i planeringen eftersom förslaget tillkommit genom att olika åtgärder förhandlats fram i Sverigeförhandlingen. Detta har enligt Föreningarna inneburit att strategiska val inte har kunnat göras i enlighet med EU-direktivet om bedömning av vissa planers och programs miljöpåverkan.

Sverigeförhandlingen är en, med det inledda planläggningsarbetet för Östlig förbindelse, parallellt pågående politiskt styrd process med syfte att finna överenskommelser mellan staten och kommuner om utbyggnad av trafikinfrastruktur och nybyggnad av bostäder. Resultaterande överenskommelser från Sverigeförhandlingen kommer att få stor påverkan på statens långsiktiga strategiska och ekonomiska planering av ny transportinfrastruktur.

Varje enskilt infrastrukturobjekt som staten avser att bygga måste emellertid genomgå den fysiska planläggning och den juridiska prövning som finns reglerad i väglagen respektive i lagen om byggande av järnväg. De prövningsgrunder och de krav på alternativstudier med mera som ska tillämpas i den fysiska planeringen påverkas inte av sådana politiska överenskommelser som Sverigeförhandlingen utgör. Den typ av strategiska val som Föreningarna lyfter fram görs normalt sett inte i den fysiska planeringen utan i den så kallade långsiktiga infrastrukturplaneringen, respektive i de åtgärdsvalsstudier som föregår den fysiska planeringen.

Trafikverket vill också påminna om att strategiska miljöbedömningar inte görs vid planläggning och prövning av väg- och järnvägsprojekt. Den typen av miljöbedömningar görs endast för planer och program, inte för projekt. Att de dokument som fastställs för att reglera Trafikverkets rätt att bygga en väg eller en järnväg benämns plan saknar betydelse i detta avseende, att bygga trafikinfrastruktur är, och anses också i juridisk mening vara, fysiska projekt. Följaktligen är det miljöbalkens och väglagens bestämmelser om miljökonsekvensbedömningar för projekt som ska tillämpas.

Föreningarna framför att en östlig förbindelse som vägtunnel strider mot miljöbalken, miljökvalitetsmålen och Sveriges åtaganden internationellt gällande klimatet. Alternativ bör därför utredas som inte har dessa negativa miljökonsekvenser. Föreningarna lyfter särskilt fram pendelbåtstrafik med snabba elfärjor som ett angeläget alternativ att utreda, men menar att även en tunnel enbart för spårtrafik och att bygga ut spårtrafik till Orminge och Gustavsberg i kombination med matarbussar till stationerna är alternativ som bör utredas.

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att utreda en östlig förbindelse som ska skapas för bil- och kollektivtrafik.

I åtgärdsvalsstudien har Trafikverket använt fyrstegsprincipen och har 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. Trafikverket avser att genomföra uppföljningar av ÅVS:s prioriterade åtgärder.

Det står klart att den stora utmaningen för transportinfrastrukturen är det komplexa förhållandet mellan behovet av ökad tillgänglighet och transportsektorns stora miljö- och klimatpåverkan.

Trafikverket har begränsade möjligheter att utöver rena järnvägslösningar planlägga och bygga renodlade kollektivtrafikanläggningar. Utbyggnaden av tunnelbanan, som är ett kollektivtrafikprojekt i den östra delen av regionen, är en av de tio åtgärderna i ÅVS:en. Att bedriva kollektivtrafik är en kommunal eller landstingskommunal angelägenhet. Trafikverkets ambition är att åstadkomma en kraftfull kollektivtrafiksatsning i projekt Östlig förbindelse, till exempel i form av en spårväg. Detta kräver en politisk vilja och ett samarbete med Trafikförvaltningen.

Vad gäller Föreningarnas synpunkter på behovet av att utreda olika alternativ kan konstateras att alternativa platser (sträckningar) liksom alternativa utformningar av anläggningen är grundkrav för vad som ska finnas redovisat i en miljökonsekvensbeskrivning. Länsstyrelsen kan emellertid, under samrådet, ställa krav på att även andra jämförbara sätt att uppnå samma syfte ska redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

9.1.3. Världsnaturfonden Sverige

Världsnaturfonden WWF Sverige (kallas nedan WWF) anser att en östlig förbindelse ej bör utredas vidare. WWF menar att en östlig förbindelse utgör en ny motorväg till Stockholms innerstad som riskerar att påverka Nationalstadsparken (NSP) negativt, genom att förlägga en trafikplats vid Lindarängsvägen som skapar en stor mängd trafik. Även åtgärder utanför NSP leder till risk för påtaglig skada, genom att skapa ett starkt exploateringsstryck kring Ladugårdsgårde. Hela projektet Östlig förbindelse har som förutsättning att inte skada NSP och därför borde Trafikverket vara extra noga med att beskriva de risker som finns. WWF menar att det inte har gjorts systematiskt vilket gör samrådsmaterialet undermåligt för beslutsfattande.

Det är inte ovanligt att ny trafikinfrastruktur skapar så kallade lägesfördelar för exploatering på platser med höga skyddsvärden. I de fall det finns adekvata skyddsbestämmelser för dessa områden resulterar dock en sådan förändring inte i faktiska exploateringar. I fallet Kungliga nationalstadsparken finns redan sådana lägesfördelar då parken ligger extremt centralt i förhållande till Stockholms City. Samtidigt skyddas parken och dess värden av starka skyddsbestämmelser. Trafikverket förutsätter därmed att ett förändrat exploateringsstryck inte ska kunna leda till att parkens skyddsvärden skadas var sig på kort eller lång sikt.

Samrådsunderlaget som har utarbetats i denna fas är till sin karaktär övergripande och översiktligt. Den typ av analyser, bedömningar och beskrivningar som efterfrågas kommer att hanteras i den fortsatta planläggningsprocessen. Trafikverket avser att analysera framtida trafikflöden på angränsande gator och vägar under fortsatt planläggningsarbete. På vilket sätt, och i vilken omfattning dessa trafikflöden kommer att påverka de skyddsvärden som finns inom Nationalstadsparken kommer att utredas.

Vidare menar WWF att en östlig förbindelse motverkar klimatmålen. WWF hänvisar till där Trafikverket i andra sammanhang (till exempel Åtgärder för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser – ett regeringsuppdrag, TRV 2016:111) talar för en reduktion av vägtrafiken och att nya vägar i princip inte behövs. Nya motorvägar skapar som regel mer trafik och en östlig förbindelse bör därför i enlighet med Trafikverkets klimatrapporter, nya klimatmål, Parisavtalet med mera, inte komma till stånd. Ytterst kortfattat noterar Trafikverket i Samrådsunderlaget att Östlig förbindelse inte uppfyller hänsynsmålen.

Trafikverkets åtgärdsvalsstudie visar att det finns tillgänglighetsbrister i den östra delen av regionen. Dessutom står det klart att den stora utmaningen för transportinfrastrukturen är det komplexa förhållandet mellan behovet av ökad tillgänglighet och transportsektorns stora miljö- och klimatpåverkan.

I ÅVS:en beskrivs att hänsynsmålet för Östlig förbindelse inte uppfylls med en vägtrafiklösning. Måluppfyllelse har inte utvärderats för en väg- och kollektivtrafikförbindelse.

Enligt Trafikverkets bedömning, kommer frågan om Östlig förbindelse är ett av de infrastrukturprojekt som bör genomföras att tillåtlighetsprövas av regeringen.

WWF menar att fyrstegsprincipen och åtgärdsvalsstudien bör fördjupas utifrån de nya klimatrappor som (även från Trafikverket) kommit fram under 2016. Det innebär att hänsynsmålen inkl. hänsynen gentemot Nationalstadsparken måste få större tyngd.

En ny plan bör göras som bygger på ökad kollektivtrafik och mindre biltrafik för att klara transportbehoven. WWF menar att Östlig förbindelse borde dras längre österut.

Trafikverket ska upprätta en lokaliseringsutredning enligt planläggningsprocessen. Avgränsningen för lokaliseringsutredningen utgår från ett funktionellt samband mellan Norra- och Södra länken med en anläggning för bil- och kollektivtrafik som ska skapa en förbindelse över Saltsjö - Mälarsnittet i den östra delen av regionen.

Trafikverket instämmer i att det kommer att krävas noggranna analyser för att säkerställa att Nationalstadsparkens skyddade värden inte skadas. Detta kommer att vara en viktig del i arbetet med att upprätta en miljökonsekvensbeskrivning för projektet. Enligt miljöbalkens bestämmelser får nya anläggningar komma till stånd (exempelvis en trafikaneläggning) om det görs på ett sådant sätt att inga intrång görs i Nationalstadsparkens parklandskap eller naturmiljöer och utan att det historiska landskapets natur- och kulturvärden i övrigt skadas. Vidare får en åtgärd som innebär ett tillfälligt intrång eller en tillfällig skada i en nationalstadspark vidtas, om

1. åtgärden höjer parkens natur- och kulturvärden eller tillgodoser ett annat angeläget allmänt intresse, och
2. parken återställs så att det inte kvarstår mer än ett obetydligt intrång eller en obetydlig skada.

Av samrådsunderlaget framgår att en förutsättning för Östlig förbindelse är att permanenta intrång inte görs i Nationalstadsparken. Utgångspunkten för projektet är också att inga temporära intrång i parken ska uppstå. Det är dock inte uteslutet att sådana temporära intrång som medges i nationalstadsparksbestämmelserna kan bli nödvändiga. Vilken karaktär dessa tillfälliga intrång/skador i så fall skulle ha är inte möjligt att precisera i denna tidiga planeringsfas. Trafikverket har därför tydliggjort i samrådsunderlaget att tillstånd för tillfälliga intrång kan bli nödvändiga. Troligast är att tillstånd i sådant fall inhämtas från länsstyrelsen genom anmälan om samråd enligt 12 kapitlet 6 § miljöbalken. Andra typer av tillstånd som skulle kunna bli aktuella för tillfälliga skador har preciserats i uppräkningsen såsom tillstånd för bortledning av grundvatten respektive dispens från artskyddsförordningen. Det bör noteras att uppräkningsen av tänkbara tillstånd och dispenser avser hela projektet, det vill säga även de delar som ligger utanför Nationalstadsparken.

Vad gäller WWF:s synpunkter på behovet av att olika alternativ hanteras i projektets miljökonsekvensbeskrivning konstaterar Trafikverket att länsstyrelsen, under samrådet, kan ställa krav på att andra jämförbara sätt att uppnå samma syfte ska redovisas i

miljökonsekvensbeskrivningen. Att alternativa platser (sträckningar) liksom alternativa utformningar av anläggningen ska finnas redovisade är grundkrav för en miljökonsekvensbeskrivnings innehåll.

9.1.4. Klimataktion Stockholm

Klimataktion Stockholm har med utgångspunkt i Sveriges klimatmål och Parisavtalet framfört såväl övergripande som mer detaljerade synpunkter på projektet Östlig förbindelse. Synpunkter framförs också på Förbifart Stockholm och på fordonsflottans och olika drivmedels klimategenskaper.

Ett genomförande av projektet Östlig förbindelse skulle leda till större utsläpp av klimatpåverkande gaser vilket Klimataktion Stockholm menar är oacceptabelt. Enligt föreningen krävs istället stora minskningar av utsläppen för att det ska vara möjligt att begränsa människans påverkan på jordens klimat.

Trafikverket kommenterar i första hand de synpunkter som avser Östlig förbindelse, dess egenskaper och förutsättningar.

Sverige har tillsammans med de flesta länder i världen anslutit sig till FN:s mål om att minska utsläppen av växthusgaserna. Även transportsektorn måste bidra till att klimatmålen uppfylls. Det innebär att samhället måste bli mer transportsnålt, att transportsystemet måste bli energieffektivare och att fossilbränsleberoendet måste brytas.

Trafikverket är, såsom bland annat framgår av skriften ”*Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaserna - med fokus på transportinfrastrukturen*” (TRV 2016:043), väl medvetet om de stora förändringarna som måste komma till stånd för att klimatpåverkan från det svenska transportsystemet ska minska till acceptabla nivåer, det vill säga för att på sikt få bort alla klimatpåverkande utsläpp. Precis som Klimataktion lyfter fram är avvecklingen av fossilbränsleanvändningen en av de mest avgörande förändringarna. Storleken på den klimatpåverkan som trafiken på en framtida Östlig förbindelse skulle förorsaka är starkt beroende av till exempel den framtida drivmedelsanvändningen. Förbindelsens förväntade klimatpåverkan vid olika framtidsscenarier kommer därför att utredas och presenteras under den fortsatta planläggningsprocessen. Scenarierna kommer att variera med avseende på såväl fordonens som fordonsbränslenas egenskaper.

Klimataktion framhåller att klimatpåverkan från såväl fordon och bränslen som från infrastrukturen bör beräknas utifrån ett livscykelperspektiv.

Trafikverket har i grunden samma synsätt. De beräkningar som görs bygger på scenarier om utvecklingen av fordonspark och bränslen. Utvecklingen av dessa bevakas. Utöver dessa beräkningar har Trafikverket sedan flera år tillbaka analyserat infrastrukturens klimatpåverkan utifrån ett livscykelperspektiv. En standardiserad beräkningsmodell benämnd *Klimatkalkyl* har utvecklats för att kunna beräkna hur stor energianvändning (primäre energi) och klimatbelastning (koldioxidekvivalenter) infrastrukturhållningen ger upphov till.

Vidare ifrågasätter Klimataktion de beräkningar som har gjorts för trafikeringen av Östlig förbindelse och dess påverkan på det samlade trafikarbetet (Trafikverkets förtydligande: Trafikarbete är ett mått på trafikens belastning på vägnätet och kan uttryckas i fordonskilometer (antalet fordon multiplicerat med den sträcka fordonet förflyttas) i regionen.

De trafikprognoser som trafikverket tar fram bygger på gängse metoder, fattade beslut och historisk data. För dessa prognoser görs känslighetsanalyser som beskriver vilka osäkerheter som prognoserna kan innehålla gällande indata och antaganden.

Det är viktigt att så aktuella och så relevanta uppgifter som möjligt ligger till grund för de trafikanalyser som utgör dimensioneringsgrund för anläggningen. Detsamma gäller givetvis för den redovisning som ska göras av trafikanläggningens nyttor och kostnader. Anläggningens förväntade miljöpåverkan kommer att redovisas i en miljökonsekvensbeskrivning. Att dessa redovisningar utgår från tillräckliga och korrekta trafikberäkningar omfattas av den kvalitetsgranskning som länsstyrelsen gör innan miljökonsekvensbeskrivningen godkänns.

Enligt Klimataktion Stockholm bör olika alternativa åtgärder från åtgärdsvalsstudien utredas istället för Östlig förbindelse. Trafikverket uppmanas vidare att meddela regeringen att en östlig förbindelse för biltrafik är oförenlig med Parisavtalet och Sveriges klimatmål. Även kommunernas och landstinget olika strategier för fossilfrihet, samt samhällsplaneringens hänsynsmål motverkas. Trafikverket bör enligt föreningen begära direktiv att utreda en ren kollektivtrafiklösning.

I åtgärdsvalsstudien har Trafikverket använt fyrstegsprincipen och har 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. Trafikverket avser att genomföra uppföljningar av ÅVS:s prioriterade åtgärder.

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att utreda en östlig förbindelse som ska skapas för bil- och kollektivtrafik.

När det gäller förbättrade förutsättningar för cykelpendling arbetar Trafikverket redan aktivt med att bygga ut det regionala cykelvägnätet. För åtgärder gällande kollektivtrafik, har Trafikverket begränsade möjligheter att utöver rena järnvägslösningar planlägga och bygga renodlade kollektivtrafikanläggningar. Dock pågår det även rena kollektivtrafikprojekt i östra delen av regionen, exempelvis tunnelbanans blå linje som ska förlängas från Kungsträdgården till Nacka. Tunnelbanan är en av de tio åtgärder som togs fram i åtgärdsvalsstudien och ska tillsammans med Östlig förbindelse och åtta andra åtgärder skapa en bättre tillgänglighet i östra delen av regionen.

För de övriga åtgärder som behandlas i åtgärdsvalsstudien har Trafikverket endast begränsade förutsättningar att utreda dessa eller bidra till ett konkret genomförande. Istället är det Trafikförvaltningen (SLL) och/eller respektive berörd kommun som har den rådighet som krävs för att gå vidare med de föreslagna åtgärderna.

Att bedriva kollektivtrafik är en kommunal eller landstingskommunal angelägenhet. Trafikverkets ambition är att möjliggöra en kraftfull kollektivtrafiksatsning i projekt Östlig förbindelse, till exempel i form av en spårväg. Detta kräver en politisk vilja och ett samarbete med Trafikförvaltningen.

Sverige har tillsammans med de flesta länder i världen anslutit sig till FN:s mål om att minska utsläppen av växthusgaser. Även transportsektorn måste bidra till att klimatmålen uppfylls. Det innebär att samhället måste bli mer transportsnålt, att transportsystemet måste bli energieffektivare och att fossilbränsleberoendet måste brytas.

Trafikverket är, såsom bland annat framgår av skriften *”Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser - med fokus på transportinfrastrukturen”* (TRV 2016:043), väl medvetet om de stora förändringar som

måste komma till stånd för att klimatpåverkan från det svenska transportsystemet ska minska till acceptabla nivåer, det vill säga för att på sikt få bort alla klimatpåverkande utsläpp. Storleken på den klimatpåverkan som trafiken på en framtida Östlig förbindelse skulle förorsaka är starkt beroende av till exempel den framtida drivmedelsanvändningen. Förbindelsens förväntade klimatpåverkan vid olika framtidsscenarioer kommer därför att utredas och presenteras under den fortsatta planläggningsprocessen. Scenarierna kommer att variera med avseende på såväl fordonens som fordonsbränslenas egenskaper.

9.1.5. Kungliga Djurgårdens Förvaltning

Kungl. Djurgårdens Förvaltning (nedan kallad KDF) förutsätter att ett projekt av Östlig förbindelses format görs klimatneutralt – och helst bidrar till minskad klimatpåverkan.

Vad gäller förslaget direkta påverkan på Djurgårdsmarken inom Nationalstadsparken, är KDF mycket oroad över trafikökningar (Lidingövägen, Erik Dahlbergsgatan, Värtavägen och Lindarängsvägen) genom Nationalstadsparkens tunna "getingmidja" med åtföljande barriäreffekter med mera, samt ökad trafik längs Valhallavägen och Roslagsvägen som bland annat förvärrar en redan dålig bullersituation och problem med avgaser i denna del av parken. KDF ser att trafikplats Lindarängsvägen kan ifrågasättas mot bakgrund av detta. Vidare befarar KDF ett ökat exploateringsstryck mot parken.

Sverige har tillsammans med de flesta länder i världen anslutit sig till FN:s mål om att minska utsläppen av växthusgaser. Även transportsektorn måste bidra till att klimatmålen uppfylls. Det innebär att samhället måste bli mer transportsnålt, att transportsystemet måste bli energieffektivare och att fossilbränsleberoendet måste brytas.

Trafikverket är, såsom bland annat framgår av skriften *"Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser - med fokus på transportinfrastrukturen"* (TRV 2016:043), väl medvetet om de stora förändringar som måste komma till stånd för att klimatpåverkan från det svenska transportsystemet ska minska till acceptabla nivåer, det vill säga för att på sikt få bort alla klimatpåverkande utsläpp. Storleken på den klimatpåverkan som trafiken på en framtida Östlig förbindelse skulle förorsaka är starkt beroende av till exempel den framtida drivmedelsanvändningen. Förbindelsens förväntade klimatpåverkan vid olika framtidsscenarioer kommer därför att utredas och presenteras under den fortsatta planläggningsprocessen. Scenarierna kommer att variera med avseende på såväl fordonens som fordonsbränslenas egenskaper.

Trafikverket avser att upprätta analyser av framtida trafikflöden på angränsande gator och vägar. På vilket sätt, och i vilken omfattning dessa trafikflöden kommer att påverka de skyddsvärden som finns inom Nationalstadsparken kommer att utredas vidare. De förslag på sträckningar och utformningar som finns framtagna för Östlig förbindelse har utretts på uppdrag av Sverigeförhandlingen. Av det upprättade samrådsunderlaget framgår att olika alternativa sträckor och utformningar inom utredningsområdet kommer att analyseras under det fortsatta planläggningsarbetet. I det kommande arbetet ingår bland annat utredningar av buller och luftkvalitet.

Det är inte ovanligt att ny trafikinfrastruktur skapar så kallade lägesfördelar för exploatering på platser med höga skyddsvärden. I de fall det finns adekvata skyddsbestämmelser för dessa områden, dock leder en sådan förändring inte i faktiska exploateringar. I fallet Kungliga nationalstadsparken finns redan sådana lägesfördelar då parken ligger extremt centralt i förhållande till Stockholms City. Samtidigt skyddas parken och dess värden av starka skyddsbestämmelser. Trafikverket förutsätter därmed

att ett förändrat exploateringsstryck inte ska kunna leda till att parkens skyddsvärden skadas var sig på kort eller lång sikt.

Enligt miljöbalkens bestämmelser får nya anläggningar komma till stånd (exempelvis en trafikaneläggning) om det görs på ett sådant sätt att inga intrång görs i parkens parklandskap eller naturmiljöer och utan att det historiska landskapets natur- och kulturvärden i övrigt skadas. Vidare får en åtgärd som innebär ett tillfälligt intrång eller en tillfällig skada i en nationalstadspark vidtas, om

1. åtgärden höjer parkens natur- och kulturvärden eller tillgodoser ett annat angeläget allmänt intresse, och
2. parken återställs så att det inte kvarstår mer än ett obetydligt intrång eller en obetydlig skada.

Av samrådsunderlaget framgår att en förutsättning för Östlig förbindelse är att permanenta intrång inte görs i Nationalstadsparken. Utgångspunkten för projektet är också att inga temporära intrång i parken ska uppstå. Det är dock inte uteslutet att sådana temporära intrång som medges i nationalstadsparksbestämmelserna kan bli nödvändiga. Vilken karaktär dessa tillfälliga intrång/skador i så fall skulle ha är inte möjligt att precisera i denna tidiga planeringsfas.

Trafikverket har därför tydliggjort i samrådsunderlaget att tillstånd för tillfälliga intrång kan bli nödvändiga. Troligast är att tillstånd i sådant fall inhämtas från länsstyrelsen genom anmälan om samråd enligt 12 kapitlet 6 § miljöbalken. Andra typer av tillstånd som skulle kunna bli aktuella för tillfälliga skador har preciserats i uppräknningen såsom tillstånd för bortledning av grundvatten respektive dispens från artskyddsförordningen. Det bör noteras att uppräknningen av tänkbara tillstånd och dispenser avser hela projektet, det vill säga även de delar som ligger utanför Nationalstadsparken.

KDF menar att ambitionen bör vara att spårtrafikförsörja området genom en tidigare hopkoppling av Spårväg City och Lidingöbanan och att biltrafik styrs mot trafikplats Ropsten.

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att utreda Östlig förbindelse som ska skapas för bil- och kollektivtrafik. Trafikverket kommer att utreda möjligheten att dra spårväg i Östlig förbindelse i samverkan med Trafikförvaltningen.

9.1.6. Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening (DLV) har framfört såväl övergripande som mer detaljerade synpunkter på projektet Östlig förbindelse, dess samhällsnytta, lokalisering, bakomliggande trafikanalyser, påverkan på hälsa och miljö; Framför allt på projektets direkta och indirekta påverkan på Nationalstadsparken och klimatet.

DLV påpekar att behovet av en östlig förbindelse måste analyseras. Enligt DLV kommer biltrafiken i Stockholms innerstad att öka med en östlig förbindelse som Trafikverket föreslår. Vidare menar DLV att leden ska betraktas som en infartsled till innerstaden. DLV påpekar att Ingela Lindh, stadsdirektör i Stockholm har uttryckt att Stockholm stad inte är bredda att medfinansiera leden.

Trafikverket instämmer med DLV om behovet av vidare analyser för att studera samhällsnyttan för projektet. Trafikverket avser att upprätta analyser av framtida trafikflöden på angränsande gator och vägar. På vilket sätt, och i vilken omfattning dessa trafikflöden bland annat kommer att påverka Stockholms innerstad kommer att utredas vidare.

DLV håller med Kungliga Djurgårdens Förvaltning (KDF), som anser att en eventuell Östlig förbindelse för att vara långsiktigt hållbar och förenlig med Nationalstadsparkens intentioner bör gå via Lidingö. KDF anser att planerad exploatering av området Värtahamnen, Hjorthagen-Husarviken kommer att öka belastningen på Norra länken om inte den norra anslutningspunkten för en östlig förbindelse läggs norr om Ålkistan.

DLV anser att en spårväg bör fungera bättre längs sträckan Orminge – Nacka - Södermalm – Gamla stan – Norrmalm och Östermalm än att dra den i en lång tunnel utan hållplatser under Saltsjön. DLV vill att Trafikverket utreder en passagerarfärja för cykeltrafik över Saltsjön och en bilfärja mellan Nacka och Lidingö.

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att utreda Östlig förbindelse som ska skapas för bil- och kollektivtrafik. Trafikverket kommer att utreda möjligheten att dra spårväg i Östlig förbindelse med tillhörande anslutningar i samverkan med Trafikförvaltningen.

Av det upprättade samrådsunderlaget framgår att olika alternativa sträckor och utformningar inom utredningsområdet kommer att analyseras under det fortsatta planläggningsarbetet.

DLV menar att Trafikverkets information avseende tunneldragningen av Östlig förbindelse med avseende på dess påverkan på Nationalstadsparken är vilseledande. DLV anser att det inte går att hävda att Nationalstadsparkens värden skulle bli opåverkade. Vidare påpekar DLV att hela Djurgårdsön är klassad som värdekärna för kulturminnesvärden inom riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården liksom Gärdesstaden. DLV påpekar att särskild hänsyn krävs i plan- och förvaltningsarbetet.

DLV anser att en östlig förbindelse leder till ökade krav på exploatering av grönytor och intrång i Nationalstadsparken, då Östlig förbindelse står klar kommer Ladugårdsgärdet att exploateras.

På vilket sätt, och i vilken omfattning som de framtida trafikflöden kommer att påverka de skyddsvärden som finns inom Nationalstadsparken kommer att utredas vidare. Det är inte ovanligt att ny trafikinfrastruktur skapar så kallade lägesfördelar för exploatering på platser med höga skyddsvärden. I de fall det finns adekvata skyddsbestämmelser för dessa områden renderar dock en sådan förändring inte i faktiska exploateringar. I fallet Kungliga nationalstadsparken finns redan sådana lägesfördelar då parken ligger extremt centralt i förhållande till Stockholms City. Samtidigt skyddas parken och dess värden av mycket starka skyddsbestämmelser. Trafikverket förutsätter därmed att ett förändrat exploateringstryck inte ska kunna leda till att parkens skyddsvärden skadas var sig på kort eller lång sikt.

Enligt miljöbalkens bestämmelser får nya anläggningar komma till stånd (exempelvis en trafikanläggning) om det görs på ett sådant sätt att inga intrång görs i parkens parklandskap eller naturmiljöer och utan att det historiska landskapets natur- och kulturvärden i övrigt skadas. Vidare får en åtgärd som innebär ett tillfälligt intrång eller en tillfällig skada i en nationalstadspark vidtas, om

1. åtgärden höjer parkens natur- och kulturvärden eller tillgodoser ett annat angeläget allmänt intresse, och
2. parken återställs så att det inte kvarstår mer än ett obetydligt intrång eller en obetydlig skada.

Av samrådsunderlaget framgår att en förutsättning för en östlig förbindelse är att permanenta intrång inte görs i Nationalstadsparken. Utgångspunkten för projektet är också att inga temporära intrång i parken ska uppstå. Det är dock inte uteslutet att sådana temporära intrång som medges i nationalstadsparksbestämmelserna kan bli nödvändiga. Vilken karaktär dessa tillfälliga intrång/skador i så fall skulle ha är inte möjligt att precisera i denna tidiga planeringsfas.

Trafikverket har därför tydliggjort i samrådsunderlaget att tillstånd för tillfälliga intrång kan bli nödvändiga. Troligast är att tillstånd i sådant fall inhämtas från länsstyrelsen genom anmälan om samråd enligt 12 kapitlet 6 § miljöbalken. Andra typer av tillstånd som skulle kunna bli aktuella för tillfälliga skador har preciserats i uppräkningsen såsom tillstånd för bortledning av grundvatten respektive dispens från artskyddsförordningen. Det bör noteras att uppräkningsen av tänkbara tillstånd och dispenser avser hela projektet, det vill säga även de delar som ligger utanför Nationalstadsparken.

DLV menar att de beräkningsregler som används för byggande av vägar bortser från att ny väg i sig skapar mer biltrafik, det går inte att bygga bort alla kapacitetsbegränsningar eftersom det ständigt uppstår nya.

De nu gjorda beräkningarna ligger till grund för den objektsövergripande investeringsplanering som görs i rullande fyraårscykler. Trafikverket avser att ta fram trafikberäkningar inför den fortsatta planeringen av Östlig förbindelse. Det är viktigt att så aktuella och så relevanta uppgifter som möjligt ligger till grund för de trafikanalyser som utgör dimensioneringsgrund för anläggningen. Det samma gäller givetvis för den redovisning som ska göras av trafikplaneringens nytta och kostnader.

DLV anser att Östlig förbindelse inte medverkar till att klimatmålet kan nås. Den stora investeringen i Östlig förbindelse utestänger nödvändiga åtgärder för att leva upp till det klimatavtal som slöts i Paris i september 2016.

Vare sig regeringen eller ansvarig myndighet (Naturvårdsverket) har framfört att det krävs ett fullständigt bygg- och planeringsstopp för trafikinfrastruktur för att Sveriges ska klara sina åtaganden i Parisavtalet eller för att landets egna klimatmål ska uppnås.

Den stora utmaningen i dagens samhällsplanering är dock det komplexa förhållandet mellan behovet av ökad tillgänglighet och transportsektorns stora miljö- och klimatpåverkan. Detta utesluter emellertid inte att ny transportinfrastruktur både kan och behöver byggas.

Enligt Trafikverkets bedömning, kommer frågan om Östlig förbindelse är ett av de infrastrukturprojekt som bör genomföras att tillåtlighetsprövas av regeringen

9.1.7. Förbundet för Ekoparken

Förbundet för Ekoparken (nedan kallat Förbundet) har inkommit med ett omfattande yttrande med såväl övergripande som detaljerade synpunkter på projektet Östlig förbindelse och på samrådsunderlaget. Förbundet menar att förbindelse är det största hot som förekommit mot Kungliga Nationalstadsparken.

När det gäller Förbundets synpunkter på samrådsunderlaget kan detta sägas vara sammanfattat i följande formulering: Samrådsunderlaget duger inte till att ta ställning till projektet. Det duger inte heller till att ta ställning om vilken utformning förbindelse ska ha, givet att den i någon form ska byggas. Underlaget är alltför översiktligt, motsägelsefullt och ensidigt inriktat på att förverkliga en östlig förbindelse.

Trafikverket vill med anledning av Förbundets synpunkter på underlaget betona att samrådsunderlagets huvudsakliga syfte är att ligga till grund för länsstyrelsens ställningstagande om projektet, i lagens mening, kan antas ge upphov till en betydande miljöpåverkan. Samrådsunderlaget är således tänkt att vara av övergripande karaktär; Detta till skillnad mot de dokument som kommer att utarbetas senare i processen. Att i denna fas till exempel redovisa beräknade utsläppssiffror är inte möjligt.

Det är ett formellt krav att länsstyrelsen tar ställning till frågan om betydande miljöpåverkan. Detta beslut bör fattas så tidigt som möjligt i planlägningsprocessen. Utredningsarbetet är följaktligen ännu inte så långt framskridet att det underlag som finns att tillgå har ett sådant djup och en sådan omfattning som Förbundet efterlyser. Trafikverket har dock ingen annan uppfattning än Förbundet om behovet av ett sådant fullständigt underlag. De aspekter och frågeställningar som Förbundet lyfter fram är väsentliga och kommer successivt att utredas, redovisas och beaktas under den fortsatta planlägningsprocessen.

Förbundet har i åtta påpekanden sammanfattat sitt yttrande. Dessa åtta påpekanden återges nedan i förkortad form.

1) Östlig förbindelse kommer att förorsaka fysiska skador på Nationalstadsparken genom de stora trafikflöden som kommer att uppstå utanför parken, främst på Lindarängsvägen.

Synpunkten avser uppenbarligen de två sträckningar som med föreslagna utformningar har utretts på uppdrag av Sverigeförhandling. Av det upprättade samrådsunderlaget framgår att olika sträckor inom utredningsområdet, inklusive dessa två, kommer att analyseras under det fortsatta planlägningsarbetet; Det inkluderar även analyser av framtida trafikflöden på angränsande gator och vägar. På vilket sätt, och i vilken omfattning dessa trafikflöden kommer att påverka de skyddsvärden som finns inom Nationalstadsparken kommer att utredas.

2) Östlig förbindelse kommer att långsiktigt skada Nationalstadsparken genom att skapa ett starkt exploateringstryck kring Ladugårdsgärde.

Det är inte ovanligt att ny trafikinfrastruktur skapar så kallade lägesfördelar för exploatering på platser med höga skyddsvärden. I de fall det finns adekvata skyddsbestämmelser för dessa områden medger inte en sådan förändring i faktiska exploateringar. I fallet Kungliga Nationalstadsparken finns redan sådana lägesfördelar då parken ligger extremt centralt i förhållande till Stockholms City. Samtidigt skyddas parken och dess värden av starka skyddsbestämmelser. Trafikverket förutsätter därmed att ett förändrat exploateringstryck inte ska kunna leda till att parkens skyddsvärden skadas var sig på kort eller lång sikt.

3) Trafikverkets analys av behovet av Östlig förbindelse som en östlig förbifart är motsägelsefull. Som förbifart borde den istället dras över Lidingö, men i stället föreslås - i olika alternativ - en utformning som är ägnad att fungera som en infart österifrån till Stockholms innerstad.

Avgränsningen för utredningsområdet utgår från ett funktionellt samband mellan Norra- och Södra länken med en anläggning för bil- och kollektivtrafiksom ska skapa en förbindelse över Saltsjö - Mälarsnittet i den östra delen av regionen.

Enligt 10 § väglagen får ny väg anläggas, ”om vägen behövs för allmän samfärdsel eller annars kan antas få synnerlig betydelse för det allmänna.” Trafikverket har bedömt att det finns ett sådant allmänt behov och har därför inlett planläggningen av vägen enligt det förfarande som anges i väglagen och i Trafikverkets egna rutiner.

Trafikverket har vidare bedömt att det finns behov av att vägen/trafikanläggningen anpassas för en effektiv kollektivtrafik, varför planläggningen också genomförs med stöd av lagen om byggande av järnväg. Om trafikanläggningen till sin funktion kommer att karaktäriseras som förbifart eller ringled, eller ingetdera, beror bland annat på slutligt val av sträckning och utformning av trafikanläggningen. Enligt Trafikverkets bedömning, kommer frågan om Östlig förbindelse är ett av de infrastrukturprojekt som bör genomföras att tillåtlighetsprövas av regeringen.

4) Enligt Trafikverkets ”Inriktningsunderlag 2018-2029” anges med hänvisning till Sveriges klimatmål att nya vägar i princip inte behövs. Med utgångspunkt i detta borde det vara uteslutet att bygga Östlig förbindelse.

Trafikverket har tagit fram underlag för beslut om hur utveckling och vidmakthållande av transportinfrastrukturen bör inriktas under planperioden 2018-2029. Trafikverket har konstaterat att en begränsning av biltrafiktillväxten är en av flera förändringar som är nödvändiga för att transportsektorns utsläpp av klimatgaser ska minska i tillräcklig omfattning. Inriktningsunderlaget utesluter däremot inte att ny väginfrastruktur kan, och behöver, byggas på vissa platser.

Trafikverkets åtgärdsvalsstudie visar att det finns tillgänglighetsbrister i den östra delen av regionen. Det står klart att den stora utmaningen för transportinfrastrukturen är det komplexa förhållandet mellan behovet av ökad tillgänglighet och transportsektorns stora miljö- och klimatpåverkan.

5) Samrådsmaterialet är ensidigt, delvis motsägelsefullt och motorvägsorienterat. 4-stegsprincipen används inte; Kritisk granskning av behovet av förbindelsen saknas liksom alternativa sätt att möta ett eventuellt transportbehov. I nästa fas behövs en miljökonsekvensbeskrivning där de föreslagna utformningarna av Östlig förbindelse ställs mot nollalternativ och alternativa lösningar att tillgodose befintligt transportbehov. Exempelvis ett alternativ med enbart trängselavgifter liksom möjligheten att använda de pengar som projektet skulle sluka till kollektivtrafiksatsningar. I samrådsunderlaget försöker Trafikverket ”rädda” Östlig förbindelse genom att komplettera förbindelsen med trängselavgifter vilket är en ensidig plädering för projektet som är oacceptabel. Förda resonemang kring bortvalda alternativ i samrådsunderlaget är illavarslande.

Utöver vad som ovan mer allmänt sägs om samrådsunderlagets innehåll och funktion vill Trafikverket påpeka att såväl trängselskatt som infrastrukturavgifter är etablerade element i det befintliga transportsystemet. Planeringen av Östlig förbindelse behöver beakta ekonomiska instrument såväl i planläggning som utformning av trafikanläggningen.

I åtgärdsvalsstudien har Trafikverket använt fyrstegsprincipen och har 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.

Vad gäller Förbundets synpunkter på behovet av att olika alternativ hanteras i projektets miljökonsekvensbeskrivning konstaterar Trafikverket att länsstyrelsen, under samrådet, kan ställa krav på att andra jämförbara sätt att uppnå samma syfte ska redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. Att alternativa platser (sträckningar) liksom alternativa utformningar av anläggningen ska finnas redovisade är grundkrav för en miljökonsekvensbeskrivnings innehåll.

6) Miljöpåverkan, skada på kulturvärden med mera beskrivs ytterst rudimentärt och översiktligt. Eftersom en utgångspunkt är att Östlig förbindelse inte får skada Nationalstadsparken borde just denna aspekt ha föranlett en noggrann analys.

Trafikverket instämmer i att det kommer att krävas noggranna analyser för att säkerställa att Nationalstadsparkens skyddade värden inte skadas. Detta kommer att vara en viktig del i arbetet med att upprätta en miljökonsekvensbeskrivning för projektet.

7) Effekterna, bland annat skada på Nationalstadsparken borde ha undersökts med avseende på olika alternativa utformningar: med och utan trafikplats 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!

Som har betonats ovan är det samrådsunderlag som har utarbetats i denna fas till sin karaktär övergripande och översiktligt. Den typ av analyser, bedömningar och beskrivningar som efterfrågas kommer att hanteras i den fortsatta planläggningsprocessen. Länsstyrelsen kommer, bland annat på grundval av inkomna synpunkter i denna samrådsomgång, formellt avgöra om vägprojektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Trafikverket har emellertid redan i sitt upplägg för planläggningsprocessen antagit att så är fallet, vilket alltså överensstämmer med Förbundets uppfattning.

Det går inte att bygga ny trafikinfrastruktur likt Östlig förbindelse utan att det uppstår en önskad miljöpåverkan och för större projekt likt Östlig förbindelse är denna påverkan oftast betydande. Det är dock alltid Trafikverkets ambition att minimera projektens miljöpåverkan, vilket också är vad som krävs i gällande miljölagstiftning. I den fortsatta planläggningsprocessen kommer bland annat effekterna av olika alternativa utformningar att undersökas.

8) Förutsättningen för Östlig förbindelse 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.

Enligt miljöbalkens bestämmelser får nya anläggningar komma till stånd (exempelvis en trafikaneläggning) om det görs på ett sådant sätt att inga intrång görs i parkens parklandskap eller naturmiljöer och utan att det historiska landskapets natur- och kulturvärden i övrigt skadas. Vidare får en åtgärd som innebär ett tillfälligt intrång eller en tillfällig skada i en nationalstadspark vidtas, om

1. åtgärden höjer parkens natur- och kulturvärden eller tillgodoser ett annat angeläget allmänt intresse, och
2. parken återställs så att det inte kvarstår mer än ett obetydligt intrång eller en obetydlig skada.

Av samrådsunderlaget framgår att en förutsättning för en östlig förbindelse är att permanenta intrång inte görs i Nationalstadsparken. Utgångspunkten för projektet är också att inga temporära intrång i parken ska behöva uppstå.

Det är dock inte uteslutet att sådana temporära intrång som medges i nationalstadsparksbestämmelserna kan bli nödvändiga.

Vilken karaktär dessa tillfälliga intrång/skador i så fall skulle ha är inte möjligt att precisera i denna tidiga planeringsfas. Trafikverket har därför tydliggjort i samrådsunderlaget att tillstånd för tillfälliga intrång kan bli nödvändiga. Troligast är att tillstånd i sådant fall inhämtas från länsstyrelsen genom anmälan om samråd enligt 12 kapitlet 6 § miljöbalken. Andra typer av tillstånd som skulle kunna bli aktuella för tillfälliga skador har preciserats i uppräkningsen såsom tillstånd för bortledning av grundvatten respektive dispens från artskyddsförordningen. Det bör noteras att uppräkningsen av tänkbara tillstånd och dispenser avser hela projektet, det vill säga även de delar som ligger utanför Nationalstadsparken.

9.1.8. Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen

Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen (ARG) har framfört såväl övergripande som mer detaljerade synpunkter på projektet Östlig förbindelse, dess samhällsnytta, bakomliggande trafikanalyser och dess miljöpåverkan; Framför allt på projektets direkta och indirekta påverkan på klimatet. Synpunkter framförs också på Förbifart Stockholm. Trafikverket kommenterar främst de synpunkter som avser Östlig förbindelse, dess egenskaper och förutsättningar.

Enligt ARG kommer Östlig förbindelse att leda till ökade hälsoproblem orsakade av luftföreningar såväl i och som utanför tunneln, ge lokala miljöproblem såsom buller och barriäreffekter, och annan negativ påverkan på Nationalstadsparken.

Östlig förbindelse kan antas medföra en betydande miljöpåverkan på grund av dess storlek och komplexitet, vilket är vanligt för stora trafikinfrastrukturprojekt, vilket alltså överensstämmer med ARG:s uppfattning. Enligt gällande miljölagstiftning arbetar Trafikverket med att minimera projektens miljöpåverkan. I den fortsatta planläggningsprocessen kommer alla former av miljöpåverkan vara föremål för analyser och planeringsinsatser för att minimera effekterna av projektets miljöpåverkan.

Det går inte att bygga ny trafikinfrastruktur likt Östlig förbindelse utan att det uppstår en oönskad miljöpåverkan och för större projekt likt Östlig förbindelse är denna påverkan oftast betydande. Det är dock alltid Trafikverkets ambition att minimera projektens miljöpåverkan, vilket också är vad som krävs i gällande miljölagstiftning. I den fortsatta planläggningsprocessen kommer bland annat effekterna av olika alternativa utformningar att undersökas.

Trafikverket är väl medvetet om att det är stora förändringar som måste komma till stånd för att det svenska transportsystemets klimatpåverkan ska minska till acceptabla nivåer. Sverige har tillsammans med de flesta länder i världen anslutit sig till FN:s mål om att minska utsläppen av växthusgaser. Även transportsektorn måste bidra till att klimatmålen uppfylls. Det innebär att transportsystemet måste bli energieffektivare och att fossilberoendet måste brytas. Detta framgår bland annat av skriften *”Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser - med fokus på transportinfrastrukturen”* (TRV 2016:043).

I Åtgärdsvalsstudien har tillgänglighetsbrister identifierats i den östra delen av regionen. Den stora utmaningen för transportinfrastrukturen är det komplexa förhållandet mellan behovet av ökad tillgänglighet och transportsektorns stora miljö- och klimatpåverkan.

Enligt ARG behöver biltrafiken i Sverige och särskilt i storstadsregionerna minskas mer än vad som framförts av Trafikverkets miljöexpertis. Därför bör stadsmotorvägar likt Östlig förbindelse inte byggas, istället bör en klok satsning på kollektivtrafik och cykelbanor göras.

Perioden från 2007 till i dag har enligt ARG visat att Stockholm kan utvecklas befolkningsmässigt och ekonomiskt utan att biltrafiken ökar. Vidare säger ARG att trafikmängderna också kan minskas genom satsningar på utökade trängselavgifter, ändrade regler avseende förmånsbilar och fri parkering vid arbetsplatser.

En bruten biltrafiktillväxt är en av de nödvändiga förändringar som avhandlas i ovan nämnda rapport. Precis som ARG påpekar bidrar ny väginfrastruktur till ökad biltrafik genom så kallad inducerad trafik. Samtidigt ger emellertid ny väginfrastruktur ökade förutsättningar för att med avgifter styra regionens trafikflöden – och därmed också att begränsa det totala trafikarbetet (ett mått på trafikens belastning på vägnätet och kan uttryckas i fordonskilometer (antalet fordon multiplicerat med den sträcka fordonet förflyttas) i regionen.

En förstärkt kollektivtrafik är ytterligare en av de förändringar som behöver komma till stånd; En förbättrad kollektivtrafik tvärs Saltsjö-Mälarsnittet är därför en utgångspunkt för den fortsatta planeringen av Östlig förbindelse.

Vidare ifrågasätter ARG de beräkningar som har gjorts för trafikeringen av Östlig förbindelse och dess påverkan på det samlade trafikarbetet i regionen.

De nu gjorda beräkningarna ligger till grund för den objektsövergripande investeringsplanering som görs i rullande fyraårscykler. Vidare har beräkningarna utgjort utgångspunkt för de förhandlingar som pågår inom ramen för den så kallade Sverigeförhandlingen. Förnyade beräkningar kommer att göras inför den fortsatta planeringen av Östlig förbindelse. Det är viktigt att så aktuella och så relevanta uppgifter som möjligt ligger till grund för de trafikanalyser som utgör dimensioneringsgrund för anläggningen. Det samma gäller givetvis för den redovisning som ska göras av trafikplaneringens nyttor och kostnader. Anläggningens förväntade miljöpåverkan kommer att redovisas i en miljökonsekvensbeskrivning. Att dessa redovisningar utgår från tillräckliga och korrekta trafikberäkningar omfattas av den kvalitetsgranskning som länsstyrelsen gör innan miljökonsekvensbeskrivningen godkänns.

9.1.9. Rädda Djurgården - Stoppa Österleden

Aktionsgruppen Rädda Djurgården - Stoppa Österleden har (RDSÖ) lämnat synpunkter på projekt Östlig förbindelse och dess miljöpåverkan; Framför allt på projektets direkta och indirekta påverkan på klimatet. Synpunkter framförs också på historiska händelser, andra projekt såsom Förbifart Stockholm och utbyggnaden av Arlanda, svensk klimatpolitik med mera. Aktionsgruppen anger två huvudskäl till varför yttrandet mestadels tar upp övergripande aspekter istället för synpunkter specifikt relaterade till Österleden/Östlig förbindelse. Skälen är att:

1. Klimatfrågan är den allt överskuggande frågan och att den därmed definierar den acceptabla planeringsramen.
2. Östlig förbindelse synes endast obetydligt skilja sig från de senaste 30 årens planer för Österleden, vilka RDSÖ redan har yttrat sig över och menar att det räcker med hänvisningar dit.

RDSÖ framför att all samhällsplanering måste beakta och respektera den ram som naturen, Parisavtalet och Sveriges klimatmål för 2045 definierar för framtida utsläpp av klimatpåverkande gaser. Ett beaktande kräver enligt RDSÖ att allt byggande av och planering för klimatstörande infrastruktur måste upphöra omedelbart. Planerna på utbyggnaden av stadsmotorvägen Österleden (Östlig förbindelse) måste därmed stoppas.

Trafikverket kommenterar i det följande främst de synpunkter som avser Östlig förbindelse, dess egenskaper och förutsättningar.

Vare sig regeringen eller Naturvårdsverket (ansvarig myndighet) har framfört att det krävs ett fullständigt bygg- och planeringsstopp för trafikinfrastruktur för att Sveriges ska klara sina åtaganden i Parisavtalet eller för att landets egna klimatmål ska uppnås. En stor utmaning i dagens samhällsplanering är dock det komplexa förhållandet mellan behovet av ökad tillgänglighet och transportsektorns stora miljö- och klimatpåverkan. Detta utesluter emellertid inte att ny transportinfrastruktur både kan och behöver byggas. Enligt Trafikverkets bedömning, kommer frågan om Östlig förbindelse är ett av de infrastrukturprojekt som bör genomföras att tillåtlighetsprövas av regeringen.

RDSÖ varnar för att Östlig förbindelse kommer att ge ökade hälsoproblem orsakade av luftföroreningar. Vidare menar RDSÖ att det finns en risk att alternativa lösningar som skadar Nationalstadsparken kan komma att väljas istället för alternativ som inte förorsakar sådan skada, om stora kostnadsskillnaderna kan påvisas mellan de olika alternativen. Detta genom ändringar av nuvarande lagstiftning.

Luftföroreningar är en av de många miljöaspekter som Trafikverket kommer att hantera under den fortsatta planlägningsprocessen, i arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen och i utformningen av anläggningen. Det gäller såväl föroreningar i tunnelluft som föroreningar i den fria omgivningsluften. Gällande luftkvalitet i tunnlar publicerades år 2015 ett flertal forskningsrapporter om korttidseffekter av tunnelluft, en rapport om långtidseffekter avses att publiceras 2017. Trafikverkets förslag till nationella riktvärden för tunnelluft kommer att baseras på dessa studier. Dessa underlag kommer att styra arbetet i Östlig förbindelse, liksom i andra tunnelprojekt, för hur ventilationsanläggningar med mera ska utformas. Mer underlag finns på Förbifart Stockholms hemsida: <http://www.trafikverket.se/naradig/Stockholm/projekt-i-stockholms-lan/Forbifart-stockholm/Miljo/luftkvalitet-i-och-utanfor-tunnlarna/>.

Angående RDSÖ:s farhågor avseende skador på Kungliga nationalstadsparkens skyddade värden konstaterar Trafikverket om att skyddsbestämmelserna i 7 § 4 kapitlet miljöbalken inte medger några ekonomiska avväganden.

RDSÖ menar vidare att det är utomordentligt anmärkningsvärt att Trafikverket ska behöva ta hjälp av utomstående för att besvara en så elementär fråga som om projekt Östlig förbindelse kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Även den slarvigast genomförda strategiska miljöbedömning skulle omedelbart gett svaret.

Det är ett formellt krav enligt 6 kap. miljöbalken att länsstyrelsen tar ställning till frågan om betydande miljöpåverkan. Innan länsstyrelsen fattar sitt beslut ska de enskilda som kan antas bli särskilt berörda av projektet ges möjlighet att lämna synpunkter på underlaget och på frågan om projektets miljöpåverkan. Med enskilda avses även juridiska personer till exempel intresseorganisationer. I detta fall är kretsen enskilda som potentiellt kan tänkas bli särskilt berörda så stor att Trafikverket har valt att rikta samrådsinbjudan till allmänheten i stort.

Trafikverket har emellertid redan i sitt upplägg för planlägningsprocessen antagit att projektet har en betydande miljöpåverkan, vilket alltså överensstämmer med RDSÖ:s uppfattning. Det är alltid Trafikverkets ambition att minimera projektens miljöpåverkan, vilket också är vad som krävs i gällande miljölagstiftning. I den fortsatta planlägningsprocessen kommer därför bland annat de miljöaspekter som RDSÖ lyfter fram, bli föremål för analyser, bedömningar och åtgärder vars fokus är att undvika, eller minimera, effekterna av projektets miljöpåverkan.

9.1.10. Nacka Miljövårdsråd

Nacka Miljövårdsråd (kallas nedan i texten för Miljövårdsrådet) menar att Östlig förbindelse inte är en hållbar framtidssatsning. Miljövårdsrådet menar att Sverigeförhandlingen är föråldrad i sin beställning av Östlig förbindelse från Trafikverket som i sin tur beställer konsultunderlag som inte är korrekt.

Fler motorvägar och därmed Östlig förbindelse strider mot övergripande miljömål om minskade klimatutsläpp. Kompletterande underlag från forskarvärlden, andra statliga verk och ideella organisationer behövs.

Miljövårdsrådet menar att Nackas förhållanden behandlats summariskt eller är felaktiga. Vidare menar Miljövårdsrådet att Nackas lokala miljömål, Grönstrukturplan och material om ekosystemtjänster måste behandlas. Miljövårdsrådet skriver vidare att det finns mycket om väglösningar men lite om nya möjligheter. Innovationer kommer inte om man bygger mer av det som inte fungerar och är skadligt för människa och miljö. Motorvägsutbyggnad ger ökad trafik med skadliga hälsoeffekter av utsläpp och buller.

Trafikverket har enligt den nationella transportplanen för 2014-2025 fått i uppdrag av regeringen att planera och utreda en östlig förbindelse med en gemensam anläggning för bil- och kollektivtrafik.

Samrådsunderlaget har en övergripande karaktär och har som huvudsakligt syfte att utgöra underlag för länsstyrelsens ställningstagande om projektet, i lagens mening, kan antas ge upphov till en betydande miljöpåverkan. Den typ av analyser, bedömningar och beskrivningar som efterfrågas kommer att hanteras i den fortsatta planläggningsprocessen.

Trafikverket har konstaterat att en begränsning av biltrafiktillväxten är en av flera förändringar som är nödvändiga för att transportsektorns utsläpp av klimatgaser ska minska i tillräcklig omfattning. Inriktningsbeslutet utesluter därmed inte att ny väginfrastruktur kan, och behöver, byggas på vissa platser.

Trafikverkets åtgärdsvalsstudie visar att det finns tillgänglighetsbrister i den östra delen av regionen. Det står klart att den stora utmaningen för transportinfrastrukturen är de komplexa förhållandena mellan behovet av ökad tillgänglighet och transportsektorns stora miljö- och klimatpåverkan.

Luftföroreningar och buller är några av många miljöaspekter som Trafikverket kommer att hantera under den fortsatta planläggningsprocessen, i arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen och i utformningen av anläggningen.

Miljövårdsrådet menar att samrådsunderlaget visar på fel utgångspunkter när tillgängligheten ska förbättras i den östra delen av regionen. Ett tunnelbanealternativ som fortsätter den tunnelbaneutbyggnad som tidigare beslutats (Orminge och vidare ut mot Gustavsberg) skulle kunna vara den satsning som ställs emot motorvägsutbyggnaden. Den kollektivtrafik som föreslås Sickla – Ropsten känns påklistrad för att ge legitimitet och den är oattraktiv.

Miljövårdsrådet föreslår att en miljökonsekvensbeskrivning av den breda typ som finns i samrådsförslaget till RUF 2050 behövs där man försöker täcka alla hållbarhetsområden. Trafikverket skriver den 23 augusti 2016 att de är skeptiska till behovet av nya vägar ”bör vara restriktiv med större

investeringar i väginfrastruktur för ökad kapacitet”. Vi behöver inte Östlig förbindelse.

Trafikverket har begränsade möjligheter att utöver rena järnvägslösningar utreda och bygga renodlade kollektivtrafikanläggningar. Det pågår det även rena kollektivtrafikprojekt i östra delen av regionen, exempelvis tunnelbanans blå linje som ska förlängas från Kungsträdgården till Nacka. Tunnelbanan är en av de tio åtgärder som togs fram i åtgärdsvalsstudien och ska tillsammans med Östlig förbindelse och åtta andra åtgärder skapa en bättre tillgänglighet i östra delen av regionen. Att bedriva kollektivtrafik är en kommunal eller landstingskommunal angelägenhet, vilket även inkluderar byggande och hållandet av infrastruktur för kollektivtrafik. Transportbehovet kan inte tillgodoses med enbart kollektivtrafik, därför kan inte tunnelbana eller annan enskild kollektivtrafiksatsning ställas emot en östlig förbindelse.

I åtgärdsvalsstudien har tillgängligheten för den östra regionen studerats och bedömningen enligt ÅVS:en görs att en östlig förbindelse behövs. Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att utreda en gemensam anläggning för bil- och kollektivtrafik i förbindelsen. Trafikverket ska utreda möjligheten till att dra spårväg i förbindelsen. En kraftfull kollektivtrafiksatsning i projekt Östlig förbindelse, till exempel i form av en spårväg kräver en politisk vilja och ett samarbete med Landstinget (SLL) och Trafikförvaltningen.

Strategiska miljöbedömningar görs inte vid planläggning av väg- och järnväg. Enligt Trafikverkets bedömning, kommer frågan om Östlig förbindelse är ett av de infrastrukturprojekt som bör genomföras att tillåtlighetsprövas av regeringen.

9.1.11. Storstockholms brandförsvaret

Storstockholms brandförsvaret (nedan kallad SSBF) har inkommit med ett yttrande gällande olycksrisker samt möjlighet till räddningsinsatser för Östlig förbindelse. SSBF påpekar att hantering av olycksrisker ska ske tidigt i projekteringen och att det behövs en detaljerad inventering av olycksrisker och hantering av dessa i det fortsatta planläggningsarbetet. SSBF menar att Östlig förbindelse sannolikt kommer att utgöra en primär transportled för farligt gods, och detta innebär att Trafikverket behöver utreda hur omkringliggande bebyggelse kan påverkas.

Vidare påpekar SSBF att det även är viktigt att utreda möjligheter för säker utrymning från väg- och spårtunnel i en tidig fas. SSBF framför att det idag finns framkomlighetssvårigheter vid olyckor som uppkommer i Norra och Södra länken, vilket försvårar effektiva räddningsinsatser. SSBF anser att det är av stor vikt att räddningstjänstens insatsmöjligheter utreds tidigt för Östlig förbindelse, särskilt i kombinationen med väg- och spårtunnel. SSBF ser gärna en tidig dialog om risker och insatsmöjligheter för Östlig förbindelse.

Trafikverket instämmer med SSBF, de aspekter och frågeställningar som SSBF lyfter fram är väsentliga och kommer successivt att utredas, redovisas och beaktas under den fortsatta planläggningsprocessen. Trafikverket har inlett en dialog med SSBF.

9.1.12. Svenska Turistföreningen Stockholm

Svenska Turistföreningen Stockholm lokalavdelning (kallas nedan STF) menar att Östlig förbindelse inte är bra med tanke på de stora negativa konsekvenserna i Stockholmsområdet, till exempel att kollektivtrafikens andel av resandet minskar, biltrafiken ökar och klimatproblemen tilltar med ökade utsläpp. Vidare uppmanar STF Trafikverket att inte föreslå en östlig förbindelse.

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att planera och utreda en östlig förbindelse med en gemensam anläggning för bil- och kollektivtrafik. Enligt Trafikverkets bedömning, kommer frågan om Östlig förbindelse är ett av de infrastrukturprojekt som bör genomföras att tillåtlighetsprövas av regeringen.

Trafikverket har konstaterat att en begränsning av biltrafiktillväxten är en av flera förändringar som är nödvändiga för att transportsektorns utsläpp av klimatgaser ska minska i tillräcklig omfattning. De aspekter och frågeställningar som STF lyfter fram är väsentliga och kommer successivt att utredas, redovisas och beaktas under den fortsatta planlägningsprocessen.

Trafikverkets åtgärdsvalsstudie visar att det finns tillgänglighetsbrister i den östra regionen. Det står klart att den stora utmaningen för transportinfrastrukturen är det komplexa förhållandet mellan behovet av ökad tillgänglighet och transportsektorns stora miljö- och klimatpåverkan.

Vidare påpekar STF att Östlig förbindelse kommer att leda till stora negativa konsekvenser genom: utglesning av bebyggelse "urban sprawl" på bekostnad av grönområden, Nationalstadsparken blir berörd genom byggnation och trafik, skyddet av södra Djurgårdens och Gärdets grönytor med ett naturreservat försvåras. STF påpekar att södra Djurgården och Gärdet ingår i en av Storstockholms mest betydelsefulla "Gröna Kil", Järvakilen. Vidare påpekar STF att Ryssbergen i Nacka ska inrättas som ett kommunalt naturreservat och att det vid Svindersvik finns ett kulturskyddat slottsområde.

De intressen som STF tar upp är väsentliga och kommer successivt att utredas, redovisas och beaktas under den fortsatta planlägningsprocessen.

Trafikverket instämmer att det kommer att krävas noggranna analyser för att säkerställa att Nationalstadsparkens skyddade värden inte skadas. Detta kommer att vara en viktig del i arbetet med att upprätta en miljökonsekvensbeskrivning för projektet. Enligt miljöbalkens bestämmelser får nya anläggningar komma till stånd (exempelvis en trafikplanläggning) om det görs på ett sådant sätt att inga intrång görs i Nationalstadsparkens parklandskap eller naturmiljöer och utan att det historiska landskapets natur- och kulturvärden i övrigt skadas. Vidare får en åtgärd som innebär ett tillfälligt intrång eller en tillfällig skada i en nationalstadspark vidtas, om

1. åtgärden höjer parkens natur- och kulturvärden eller tillgodoser ett annat angeläget allmänt intresse, och
2. parken återställs så att det inte kvarstår mer än ett obetydligt intrång eller en obetydlig skada.

Av samrådsunderlaget framgår att en förutsättning för Östlig förbindelse är att permanenta intrång inte görs i Nationalstadsparken. Utgångspunkten för projektet är också att inga temporära intrång i parken ska uppstå. Det är dock inte uteslutet att sådana temporära intrång som medges i nationalstadsparksbestämmelserna kan bli nödvändiga. Vilken karaktär dessa tillfälliga intrång/skador i så fall skulle ha är inte möjligt att precisera i denna tidiga planeringsfas. Trafikverket har därför tydliggjort i samrådsunderlaget att tillstånd för tillfälliga intrång kan bli nödvändiga. Troligast är att tillstånd i sådant fall inhämtas från länsstyrelsen genom anmälan om samråd enligt 12 kapitlet 6 § miljöbalken. Andra typer av tillstånd som skulle kunna bli aktuella för tillfälliga skador har preciserats i uppräkningslistan såsom tillstånd för bortledning av grundvatten respektive dispens från artskyddsförordningen. Det bör noteras att uppräkningslistan av tänkbara tillstånd och dispenser avser hela projektet, det vill säga även de delar som ligger utanför Nationalstadsparken.

Det är inte ovanligt att ny trafikinfrastruktur skapar så kallade läges fördelar för exploatering på platser med höga skyddsvärden. I de fall det finns adekvata skyddsbestämmelser för dessa områden renderar dock en sådan förändring inte i faktiska exploateringar. I fallet Kungliga nationalstadsparken finns redan sådana läges fördelar då parken ligger extremt centralt i förhållande till Stockholms City. Samtidigt skyddas parken och dess värden av starka skyddsbestämmelser. Trafikverket förutsätter därmed att ett förändrat exploateringstryck inte ska kunna leda till att parkens skyddsvärden skadas var sig på kort eller lång sikt.

9.1.13. Yes In My Back Yard (YIMBY)

YIMBY (Yes In My Back Yard) är ett partipolitiskt obundet nätverk som har lämnat in en skrivelse avseende förslag på sträckning och utformning av en framtida Östlig förbindelse. Förslaget innefattar en bro mellan Bergs gård i Nacka och Hundudden på Djurgården som är planskild för gående/cyklister/spårvagnsresenärer och vägtrafik.

Alternativa platser (sträckningar) liksom alternativa utformningar av anläggningen ska finnas redovisade och är ett grundkrav för miljökonsekvensbeskrivnings innehåll. I nästa fas, lokaliseringsutredningen, studeras olika lokaliseringalternativ för Östlig förbindelse. Med alternativ avses vanligtvis alternativa väg- eller järnvägskorridorer, men det kan också avse samma sträckning om det finns väsentliga skillnader i utformningen av förbindelsen, till exempel med eller utan tunnel. De alternativ som presenteras ska alla tillgodose vägens eller järnvägens ändamål och framstå som rimliga att genomföra vid en samlad bedömning. YIMBY:s förslag på alternativ kommer att hanteras i kommande lokaliseringsutredning.

9.1.14. Föreningen Lidingö villor

Föreningen Lidingö villor har inkommit med ett yttrande. Föreningen är mycket positiva till en östlig förbindelse och menar att långsam biltrafik kan undvikas genom Stockholms innerstad.

Trafikverket noterar synpunkten.

9.1.15. Socialdemokraterna Värmdö

Socialdemokraterna i Värmdö anser att en komplett ringled (vilket innebär fler passager över Saltsjö-Mälarsnittet) är en av de viktigaste satsningarna i Stockholmsområdet. Vidare menar Socialdemokraterna i Värmdö att en östlig förbindelse löser upp belastningen på Stockholms innerstad och Södra länken samt minskar kraftigt köerna på Essingeleden under rusningstrafik. En östlig förbindelse enligt Socialdemokraterna i Värmdö leder även till att trafiken och utsläppen i innerstaden minskas.

Socialdemokraterna i Värmdö påpekar att nya vägar leder till trafikökningar och därför bör kollektivtrafiken prioriteras. Ett införande av brukaravgifter/trängselskatt för bil- och nyttotrafik skulle leda till bättre finansieringsmöjligheter för anläggningen och till en ökad och bättre kollektivtrafik. Socialdemokraterna i Värmdö tillstyrker förslaget med en östlig förbindelse.

Trafikverket noterar synpunkten från Socialdemokraterna i Värmdö. Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att utreda en östlig förbindelse för bil- och kollektivtrafik. I fasen för lokaliseringsutredningen kommer Trafikverket att utreda olika scenarier med bland annat alternativa lägen och utformningar samt ekonomiska styrmedel.

10. Samråd med ledningsägare

Följande kapitel sammanfattar Fortum Värme samägt med Stockholms stad, Telia Company AB och Stockholm Vatten AB:s inkomna synpunkter med Trafikverkets tillhörande bemötanden. Synpunkterna är markerade i fet stil och Trafikverkets bemötanden är i normal stil.

10.1. Fas samrådsunderlag

10.1.1. Fortum Värme samägt med Stockholms stad

AB Fortum Värme samägt med Stockholms stad (Fortum Värme) har lämnat med ett mail och en skrivelse och driver verksamhet med tillhörande tunnlar, transportled för farligt gods och bergrum inom och i anslutning till utredningsområdet i Energihamnen, Ropsten och Värtaverket.

Fortum Värme vill delta tidigt i planeringsprocessen för att säkerställa att viktiga aspekter och utredningar hanteras på ett korrekt och säkert sätt. Vidare ser Fortum Värme positivt på Trafikverkets planer på en östlig förbindelse förutsatt att trafiklösningarna inte skapar negativa effekter för Fortum Värmes anläggningar.

Under planläggningsprocessen kommer de aspekter och synpunkter som Fortum Värme lyfter, successivt att utredas, redovisas och beaktas. Trafikverket har inlett en dialog med Fortum Värme. Trafikverket avser att ha en nära dialog med Fortum Värme för att minimera negativa effekter på berörda verksamheter och tillhörande anläggningar.

10.1.2. Telia Company AB

Telia Company AB påpekar att Östlig förbindelse kommer ha mycket stor inverkan på TeliaSonerans verksamhet i Ropstensområdet. Åtgärderna som krävs för att hantera denna intressekonflikt kan innebära en helt egen MKB-process, då dessa kommer ha ytterligare grundvattenpåverkan utöver påverkan från Östlig förbindelse.

Under planläggningsprocessen kommer de aspekter och synpunkter som Telia Company AB lyfter, successivt att utredas, redovisas och beaktas. Trafikverket har inlett en dialog med Telia Company AB. Trafikverket avser att ha en nära dialog med Telia Company AB för att minimera negativa effekter på berörda verksamheter och tillhörande anläggningar.

10.1.3. Stockholm Vatten AB

Stockholm Vatten AB framför att deras verksamhet har omfattande VA-system inom och i anslutning till utredningsområdet, framförallt i Sickla-Henriksdal, Loudde-Frihamnen, Värtan-Ropsten och på botten i Saltsjön mellan Nacka och Djurgården. Stockholm Vatten påpekar att det finns flera befintliga tunnlar, kulvertar, avloppssystem och vattenledningar som måste tas hänsyn till vid byggnation av en östlig förbindelse.

Man framhäver att planeringen av Östlig förbindelse behöver ske i samspel med ombyggnationen av Stockholms Framtida Avloppsrening (SFA) och att en dialog behövs med Stockholms Vatten, avdelningen SFA och Avlopp samt Henriksdals reningsverk. Stockholm Vatten vill kontaktas i samband med planläggning och byggnation av Östlig förbindelse angående påverkan på VA-system.

Under planläggningsprocessen kommer de aspekter och synpunkter som Stockholm Vatten AB lyfter, successivt att utredas, redovisas och beaktas. Trafikverket har inlett en dialog med Stockholm Vatten AB. Trafikverket avser att ha en nära dialog med Stockholm Vatten AB för att minimera negativa effekter på berörda verksamheter och tillhörande anläggningar.

11. Underlag

Detta kapitel beskriver var diariet förda handlingar och tjänsteanteckningar finns.

De synpunkter som har inkommit under samrådet, liksom samrådsunderlaget, planläggningsbeskrivningen och minnesanteckningar från samrådsmöte 24 oktober samt tjänsteanteckning från samråd med länsstyrelsen finns diariet förda i ärende 2016/81743, hos Trafikverket.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 172 90 Sundbyberg.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 99 97

www.trafikverket.se