

## Planlägningsbeskrivning – 2016-10-17

# Östlig förbindelse

Med hjälp av denna planlägningsbeskrivning får du information om hur projektet kommer att planläggas, när du kan påverka samt vilka beslut som kommer att fattas.

### Bakgrund och syfte med projektet

Östlig förbindelse ska knyta ihop Norra länken och Södra länken och vara en förbindelse för kollektiv- och biltrafik.

Visionen är att understödja en fortsatt regional utveckling genom att möjliggöra hållbara och effektiva transporter av personer och gods där kapacitetsstarka transportmedel är stommen för att nå regionen och regionens östra delar.

Visionen är hämtad från den åtgärdsvalsstudie, Tillgänglighet för Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö, som blev klar 2013. Där anges att belastningen på trafiksystemet i den östra regionen idag är hög. Det är trångt i både väg- och spårssystemet. Människors möjligheter att resa begränsas, inte bara av den höga belastningen, utan också av transportsystemets struktur där trafiken går mot Stockholms innerstad. Vid kösituationer och olyckor saknas alternativa färdvägar, vilket gör systemet sårbart. Öster om Slussen finns små möjligheter att korsna Saltsjö-Mälarsnittet. Med nuvarande befolkningsutveckling kommer problemen att förstärkas utifrån ett redan ansträngt läge, och på sikt motverka regionens utveckling.

Åtgärdsvalsstudien har utrett olika åtgärder för att nå visionen, och tio åtgärdsområden har prioriterats. Olika huvudmän ansvarar för olika åtgärdsområden. Två av dessa åtgärdsområden är förlängning av Tvärbanan och Östlig förbindelse. I Trafikverkets ställningstagande till åtgärdsvalsstudien anges att fortsatt arbete med formell planlägningsprocess för Östlig förbindelse ska genomföras och att förlängning av Tvärbanan ska utredas i kombination med förbindelsen.

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

## Övergripande mål

Säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet

### Funktionsmål

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

### Hänsynsmål

Säkerhet, miljö och hälsa är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Parallellt med uppdraget att planlägga Östlig förbindelse ska vi i projektet även ta fram underlag till Sverigeförhandlingen. Regeringen har tillsatt Sverigeförhandlingen med uppdrag att öka kollektivtrafiken, förbättra tillgängligheten och öka bostadsbyggandet i Sveriges storstadsregioner Stockholm, Göteborg och Skåne. Förhandling gällande finansiering av Östlig förbindelse pågår för tillfället i den så kallade storstadsförhandlingen som är en del av Sverigeförhandlingen.

De underlag som vi tar fram till Sverigeförhandlingen avser fysisk genomförbarhet, trafikanalyser inklusive trafikantnyttor, tidplan samt kostnader. I samverkan med Stockholms läns landsting har den fysiska genomförbarheten av kapacitetsstarka kollektivtrafiklösningar studerats och kostnadsberäknats. Trafikverket har redogjort för två alternativa möjliga tekniska lösningar för Östlig förbindelse. Ett alternativ med sänktunnel under Saltsjön, det så kallade "sänktunnelalternativet" och ett alternativ med tunnel i berg under Saltsjön och öster om Djurgården, det så kallade "bergstunnelalternativet". Alternativerna går i skilda sträckningar vid passagen under Saltsjön. Alternativens möjliga trafikplatser och utformningar har studerats. Studier har även genomförts för hur kollektivtrafiken (buss och spårväg) skulle kunna lösas i en östlig förbindelse, samt en undersökning om potentiell trängselskatt.

Arbetet med studier av trafikplatser syftar även till att bidra till samordning med andra planeringsansvariga hos Stockholm stad och Nacka kommun samt Trafikförvaltningen. Representanter från dessa 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 annan exploatering i kommunerna. Även lednings- och bergrumsägare samt enstaka fastighetsägare har deltagit i möten om genomförbarhet vid studerade trafikplatslägen. Sverigeförhandlingens arbete och de utredningar vi gör på deras uppdrag medför inte att Östlig förbindelses sträckning, trafikplatslägen eller utformning beslutas. Förhandlingen avser funktioner och lämnar utrymme för planläggningsprocessen att fortgå med de bedömningar, samråd och beslutspunkter som processen föreskriver.

### Så här planerar vi arbetet och när kan du påverka?

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 skeden. Dessa beskrivs kort i figuren nedan.



Under större delen av planlägningsprocessen sker en samrådsprocess där det finns möjlighet vid flera tillfällen att lämna synpunkter och påverka projektet. Samråden kommer att rikta in sig på olika typer av frågor i de olika skedena. Allmänna intressen (t.ex. mark- och vattenområden enligt 3-4 kap. miljöbalken, som riksintressen för natur- och kulturmiljö) beaktas tidigt i processen och enskilda intressen (t.ex. närboende, fastighetsägare) beaktas i senare skeden. Alla synpunkter som kommer in under samråden beaktas och sammanställs i en samrådsredogörelse. Du kan alltid höra av dig till oss med synpunkter, men vid angivna tillfällen håller vi handlingar tillgängliga för dig att komma med synpunkter på.

Projektet är nu i början av planlägningsprocessen där ett samrådsunderlag tas fram som beskriver projektets förutsättningar och hur det kan påverka omgivningen. Väg- och järnvägsplanen har nu status samrådsunderlag och kommer tillsammans med samrådsredogörelsen att ligga till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Att projektet medför betydande miljöpåverkan, vilket är projektets bedömning, innebär att miljökonsekvensbeskrivningar (MKB) ska tas fram i kommande skeden och att samråd ska ske i en utökad samrådsrets. Det betyder att vi kontakter och för dialog med andra statliga myndigheter, kommuner, intresseorganisationer och berörd allmänhet. Enklare projekt kan istället för MKB ta fram miljöbedömningar och har färre parter att samråda med. Samrådsunderlaget finns tillgängligt på Trafikverkets webbplats [www.trafikverket.se/ostligforbindelse](http://www.trafikverket.se/ostligforbindelse) samt följande platser mellan 18 oktober och 8 november:

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

Efter periodens slut sammanställs inkommen information och våra bemötanden i en samrådsredogörelse. Denna skickas tillsammans med samrådsunderlaget till Länsstyrelsen med en begäran om deras beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

I nästa fas, lokaliseringstuderingen, studeras olika lokaliseringalternativ 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. Under processen finns flera tillfällen till samråd och dialog med oss, vi beräknar att det sker under hösten 2017 och början av 2018. I det här skedet fokuserar vi på att beskriva Östlig förbindelses påverkan på allmänna intressen. De studerade lokaliseringarna rangordnas under arbetet.

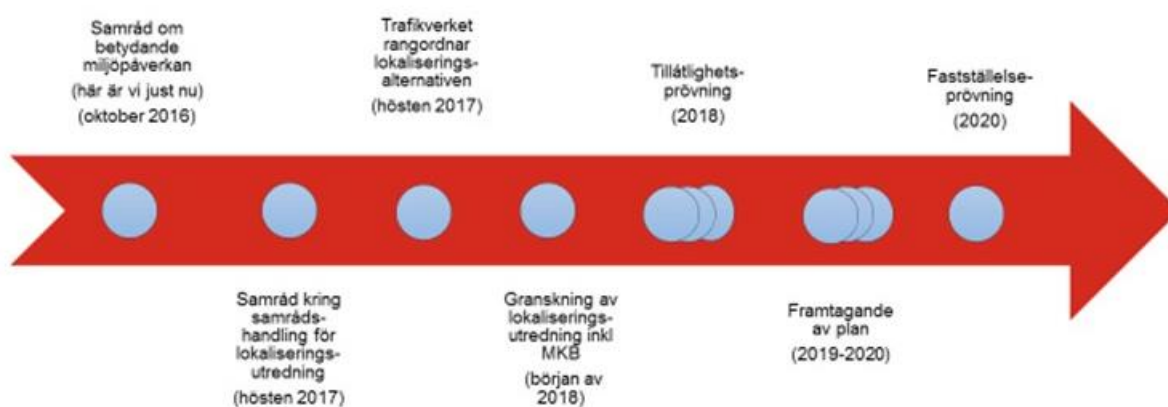
En beredningsremiss inleder fasen tillåtlighetsprövning under första halvåret 2018. Inkomna och bemötta yttranden från lokaliseringstuderingen skickas till ett antal myndigheter för att de på nytt ska ges möjlighet att yttra sig inför regeringens prövning av den föreslagna lokaliseringen. Regeringen avgör själva om de vill genomföra tillåtlighetsprövning, utifrån en översiktlig beskrivning av projektets förutsättningar och komplexitet. Om regeringen ger tillåtlighet ska den kommande vägen/järnvägen

anläggas inom den korridor som anges i beslutet. Regeringens prövning avser lokaliseringen, dvs föreslagen korridor, inte projektet som sådant.

Efter regeringens beslut fortsätter projektet i den fjärde fasen, som kallas framtagande av plan, då förbindelsens exakta sträckning utreds. Detta beräknas ske under 2019-början av 2020. 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 göra redovisas också i planhandlingarna. I den här fasen fokuseras på enskilda intressen och hur enskilda fastighetsägare påverkas av projektet. Liksom i fasen lokaliseringstudning tas en samrådshandling fram följt av granskningshandling med godkänd MKB. Tillfällen att komma med synpunkter/yttranden kommer att ges. Möten kommer att hållas med de fastighetsägare som blir direkt berörda av projektet.

Den sista fasen är fastställelseprövning av planen som utförs av Trafikverkets avdelning för Juridik och planprövning. Vi beräknar lämna in planen för fastställelseprövning i början av 2020.

Alla angivna tidpunkter är preliminära och kan komma att ändras.



### Aktuellt just nu

Planläggningsprocessen har nyligen inletts. Det första skedet i planläggningsprocessen innefattar samrådsunderlag inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Detta underlag samråds aktivt under perioden 18 oktober – 8 november 2016. Läs mer ovan.

### Vill du veta mer?

Denna planläggningsbeskrivning kommer att uppdateras löpande under projektet. Hör gärna av dig till oss om du har frågor! Mer information om projektet hittar du på vår hemsida [www.trafikverket.se/ostligforbindelse](http://www.trafikverket.se/ostligforbindelse)

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

[anna.krafft@trafikverket.se](mailto:anna.krafft@trafikverket.se)

[cecilia\\_a.palm@trafikverket.se](mailto:cecilia_a.palm@trafikverket.se)