

2023-08-25

TJÄNSTESKRIVELSE

Dnr: NTN-2023-00066

Dnr: KFKS- 2023-00193

Motion - Stoppa Östlig förbindelse *Inkom den 20 februari 2023 av Alena Jukic m.fl., (V)*

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige beslutar att avslå förslagen i motionen om att kommunen dels officiellt uttalar att Östlig förbindelse inte bör byggas, dels tar initiativ till att riksintresseprecisering upphävs. Huvudskälet till avslaget är att Östlig förbindelse utgör en regionalt angelägen infrastruktur som på längre sikt gynnar stadsutvecklingens samt kommunens och regionens utveckling i stort.

Sammanfattning av ärendet

Motionärerna yrkar att kommunen officiellt uttalar att Östlig förbindelse inte bör byggas och tar initiativ till att riksintresseprecisering upphävs.

Sammantaget bedömer Natur- och trafiknämnden att förslagen i motionen bör avslås och att kommunen fortsatt bör verka för att Östlig förbindelse färdigprojekteras och byggs samt att arbetet med att utreda och minimera miljöpåverkan fortsätter. Östlig förbindelse gynnar på sikt framkomligheten, stadsutvecklingen samt kommunens och regionens utveckling i stort. Tillsammans med Norra länken, Södra länken och Essingeleden bildar Östlig förbindelse en ringled runt Stockholms innerstad. Östlig förbindelse sammankopplar regionen med förbättrade restider och tillgänglighet för många människor.

Ärendet

Förslagen i motionen

Vänsterpartiet yrkar i motionen:

- att Nacka kommun officiellt uttalar att Östlig förbindelse inte bör byggas
- att Nacka kommun tar initiativ till att det reservat som följer av Trafikverkets riksintresseprecisering upphävs

Beredning av motionen

Kommunstyrelsen har remitterat motionen till Natur- och trafiknämnden. Efter att Natur- och trafiknämnden har berett motionen kommer ärendet att gå vidare till kommunstyrelsen och därefter till kommunfullmäktige för slutligt beslut.

Enhetens utredning och bedömning

Trafikenhetens utredning och bedömning av förslagen i motionen följer nedan.

Östlig förbindelse är av vikt för Stockholmsregionen i stort då den sammanlänkar regionen över Saltsjö-Mälarsnittet för bil- och kollektivtrafik. Därigenom skapas förutsättningar för att ytterligare binda ihop Stockholms södra och norra regionhalvor. Tillsammans med Norra länken, Södra länken och Essingeleden bildar Östlig förbindelse en ringled runt Stockholms innerstad. Östlig förbindelse sammankopplar regionen och dess kärnor för att öka möjligheten till arbetspendling och för att avlasta citykärnan. I den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2050, anges att om en östlig förbindelse byggs ökar kapaciteten i vägnätet i regionens östra delar. Det anges även att det kan bli aktuellt med spårtrafik i Östlig förbindelse. Östlig förbindelse innebär att nya resmöjligheter skapas i regionen, med förbättrade restider och tillgänglighet för många människor. Vidare bidrar Östlig förbindelse till en ökad robusthet och minskad sårbarhet i befintligt trafiksystem.

Fortsatt befolkningsökning och ekonomisk tillväxt förutsätter också utbyggnad av vägnätet. Även om Östlig förbindelse är till nytta för hela regionen tenderar särskilt den ökade befolkningens transportbehov i den östra delen av regionen att bli än mer eftersatt om den inte realiserar. Östlig förbindelse i kombination med tunnelbana till Nacka bidrar till ökad tillgänglighet till och från kommunen, vilket i sin tur möjliggör fler bostäder och arbetsplatser i Nacka.

År 2016 utredde Trafikverket Östlig förbindelses troliga effekter på miljön, detta som underlag inför Länsstyrelsens beslut huruvida Östlig förbindelse bedöms innebära betydande miljöpåverkan eller inte. Effekter på exempelvis stads- och landskapsbild, kultur -och naturmiljö, påverkan under byggtid, buller och klimat studerades. Beslut togs av Länsstyrelsen att projektet innebär betydande miljöpåverkan vilket medför att höga krav ställs på fördjupade utredningar kring miljöpåverkan. År 2017-2018 arbetade Trafikverket med en lokaliseringsutredning där olika sträckningar och alternativa lösningar för trafikplatser utreddes. Arbeta med en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) påbörjades parallellt med lokaliseringsutredningen. Den trafiklösningen som Trafikverket förespråkade i Nacka innebär att anslutningen mellan Värmdöleden och Östlig förbindelse skulle ske under mark med tunnlar under bland annat Finnboda, Henriksdal, Svindersviken och Sickla. Se utbredningen av ungefärligt område för Östlig förbindelse i bild 1 nedan.

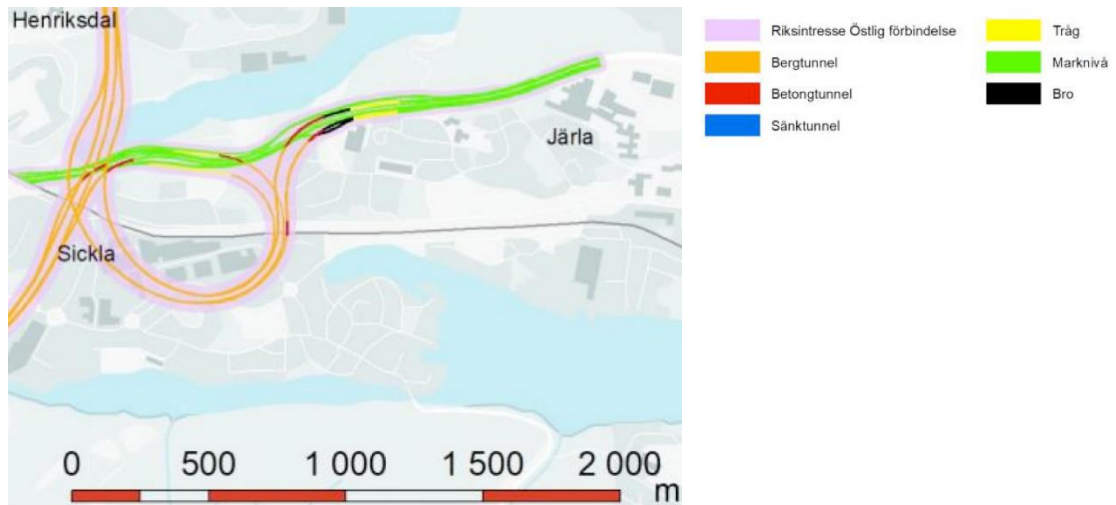


Bild 1. Utbredningen av riksstresset för Östlig förbindelse vid trafikplats Värmdövägen

Delar av anläggningen skulle placeras djupt under marken som bergtunnlar. Andra delar närmare marknivå eller anläggningarna ovan mark, vid anslutningarna mot Värmdöleden, skulle innebära påverkan på omgivningen. Se bild 2 nedan.

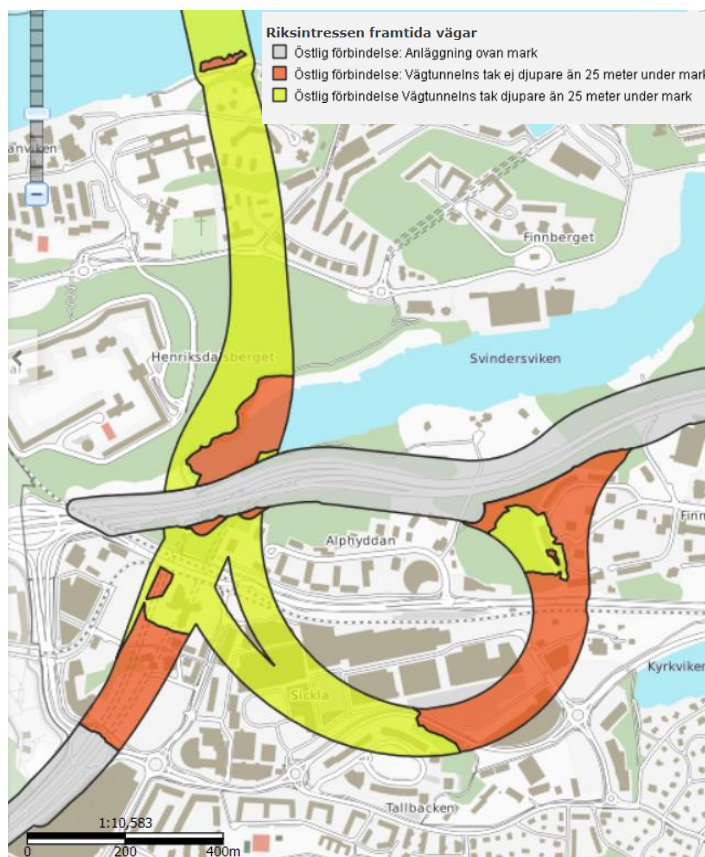


Bild 2. Östlig förbindelses trafikplats Värmdövägen och anläggningarnas bedömda djup under mark.

Däribland skulle rampanslutningarna kunna påverka Svindersvik som omfattas av ett riksintresse för kulturmiljövård. Nacka har framhållit till Trafikverket vikten av fördjupande utredningar kring miljöpåverkan och att effekterna på Svindersvik ska minimeras. Under slutet av 2018 avvecklades projekt Östlig förbindelse av Trafikverket till följd av att Östlig förbindelse inte var ett utpekat objekt i nationell plan. Projektering och fortsatt utredningsarbete kring miljökonsekvenser avstannade därmed.

År 2020 beställde Nacka kommun en trafikanalys för att kunna få ökad förståelse kring hur trafikflödena i Nacka skulle påverkas av Östlig förbindelse, se bilaga 2 *Trafikanalys Östlig förbindelse*. I analysen som har prognosår 2040 urskiljs en rad effekter på vägnätet. Väg 222 uppskattas få cirka 5 procent ökad belastning med trafik från Östlig förbindelse, jämfört med ett scenario utan Östlig förbindelse. Denna ökning kan ge fler växlingsrörelser vid trafikplats Kvarnholmen som kan riskera att ge en förstärkt flaskhals på lokalvägnätet. Trafikrörelserna från väg 222 till Södra länken bedöms däremot minska med cirka 15 procent vilket ger en avlastning på dagens flaskhals in till Södra länken. Flödet mot Södra länken ökar däremot med trafik vilket ger en totalt sett en ökning i södra länken västgående. Även mot Slussen minskar trafiken vilket ger avlastning av Henriksdalskorset och Stadsgårdsleden. Vad gäller Nackas vägnät och särskilt väg 222 uppskattas att belastningen primärt ökar under förmiddagens maxtimme, men till skillnad från ett prognosticerat år 2040 bedöms att belastningen totalt sett är lägre med Östlig förbindelse. Detta leder i sin tur till kortare restider med bil och något ökad kapacitet på vägnätet.

I Nacka kommuns främsta styrdokument *mål- och budget 2023-2025* har kommunfullmäktige gett kommunstyrelsen som särskilt uppdrag under 2023 att: Uppvakta regeringen med begäran att den återstartar planeringen och projekteringen av en Östlig förbindelse. I styrdokumentet beskrivs att Östlig förbindelses tillsammans med en ny tunnelbana till Nacka är viktiga åtgärder för att långsiktigt möta framkomlighetsutmaningar i regionen.

Sammantaget bedömer Trafikenheten att förslagen i motionen bör avslås och att kommunen fortsatt bör verka för att Östlig förbindelse färdigprojekteras och byggs, vilket på längre sikt gynnar framkomligheten, stadsutvecklingen samt kommunens och regionens utveckling i stort.

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget medföra inte några direkta ekonomiska konsekvenser.

Konsekvenser för barn

Förslaget till beslut medför inte några direkta konsekvenser för barn.

Handlingar i ärendet

Tjänsteskrivelse daterad den 25 augusti 2023

Bilaga 1. Motion – Stoppa Östlig förbindelse (V), 2023-02-20

Bilaga 2. *Trafikanalys Östlig förbindelse*, 2020-02-24

Poa Hellqvist

Trafik- och fastighetsdirektör

Stadsledningskontoret

Emmatora Alfin

Trafikplanerare

Trafikenheten