

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

2016-02-29

n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se

Remissvar på inriktningsunderlag inför transportinfrastruktur-planeringen för perioden 2018-2029. Dnr N2015/4305/TIF

Med hänsyn till den osedvanligt korta remisstiden lämnar jag här synpunkter på endast ett av de i planeringen ingående projekten. Om remisstiden utökas till bruklig längd vill jag återkomma med ytterligare synpunkter.

Jag föreslår att all fortsatt planering för en östlig förbindelse omedelbart avbryts och inga ytterligare skattemedel förslösas på ett projekt som sedan länge slukat stora skattemedel.

Redan i sin ursprungliga skepnad av Österleden skulle dess funktion som infartsled till Stockholms innerstad med en stor trafikplats nedanför Borgen öka trängseln innerstaden. Från trafikplatsen skulle i första hand Lindarängsvägen fyllas med trafik som klyver Gärdet och skadar Nationalstadsparken för att sedan belasta Valhallavägen och andra innerstadsgator..

I december 1986 bildade Skanska ett konsortium "projekt Österleden" tillsammans med tre andra företag med stora markinnehav i Nacka. Atlas Copco, Fläkt och Arcona. Inom konsortiet fanns således även kompetens för att projektera, borra och ventilerar en motorled i tunnel. Per Olof Sahlström utsågs till projektchef och informationschef blev Harry Norlin från Atlas Copco.

Konsortiet presenterade resultat från oseriösa enkäter som Sifo sedan i radiointervju beklagat att de genomfört. Liknande enkäter som används för att propagera för dagens projekt cirkulerar även nu.

I augusti 1990 lämnar konsortiet ett förslag till Bengt Dennis på hur de skulle kunna utföra och driva en komplett ringled runt Stockholm finansierad med avgifter från trafiken på leden. Kostnaderna bedömdes då till 6.7 miljarder kr inklusive projekterings och byggherrekostnader.

I september 1992 kom "Överenskommelsen om infrastrukturens utbyggnad i Stockholmsregionen" där både Öster och Västerleden tagits med till Dennispaketet. Nu skulle 18.2 miljarder kr investeras i trafikleder (penningvärde 1992-01). Som skäl för kostnadsökningarna angavs ökade ventilations- och säkerhetsåtgärder.

Projekt Österleden ombildades till Österleden AB men fortfarande med Per Olof Sahlström och Harry Norlin i ledningen. De skötte utredningarna om Österleden åt Stockholmsleder AB som till 80 procent ägdes av Vägverket och till 20 procent av Stockholm stad.

I mars 1993 hölls en extra bolagsstämma i Stockholmsleder AB där det beslutades att en nybildad projektenhet på Vägverket Region Stockholm skulle överta upphandlingen och ledningen av projekteringen av vägprojekten i Dennispaketet. *Till chef för den nya enheten utsågs utan ett normalt anställningsförfarande Österleden AB:s VD Per Olof Sahlström.* De övriga från Österleden AB flyttades också över till Vägverket och Harry Norlin blev informationsansvarig.

Skankas, Atlas Copcos, Fläkts och Arconas försäljare av "Ringan kring Stockholm" placerades därigenom som Svenska statens upphandlare av detta enorma vägprojekt!

Redan i september 1993 skrev Vägverket till regeringen och meddelade att de beräknade kostnaderna för Dennispaketets vägar ökat med 5 miljarder till 24 miljarder kr. Samtidigt som kostnaderna ökat hade en kontinuerlig neddimensionering av miljöåtagandena skett. Det var en miljömässigt oerhört mycket sämre produkt man nu planerade att köpa för ett högre pris.

Efter Regeringsrättens beslut 1997-01-31 att avslå detaljplanen för Norra Länkens dragning genom Bellevue i Nationalstadsparken lyfte Regeringen under våren 1997 bort Österleden med Gärdes-tunneln ur Dennispaketet i förslaget till överenskommelse om vägtrafiken i Stockholmsområdet.

Men i Väg- och Vattenbyggaren nr 1 år 2004 återuppstod Österleden i en artikel av Per Olof Sahlström och Hans Jenefors (tidigare projektledare för Österleden). Där sas att Österleden har kalkylerats till 13 miljarder kr.

I november 2004 gav Vägverket Region Stockholm möjlighet för berörda att lämna synpunkter på en förstudie över en "Östlig förbindelse i Stockholmsregionen" där huvudalternativet var den gamla infartsleden Österleden och där mer eller mindre verkliga kringfartsalternativ avfärdades.

Mitt förslag var då:

Lägg ner förstudien om en östlig förbindelse! Det är inte mark- och fastighetsspekulanternas investeringar i Nacka och Värta/Frihamnsområdet som Vägverket har att försvara!

Ompröva planerna för Norra Länken och satsa istället på Lidingölänken (mellan Norra Kungsvägen på Lidingö och Inverness nära Danderyds sjukhus vilket ger Lidingö två ut/infartsvägar och ger Lidingöbron en jämnare fördelning av öst och västlig trafik i rusningstid).

Om mot all förmodan i ett längre perspektiv kostsamma vägprojekt skulle prioriteras i regionen skulle en förbindelse mellan södra Lidingö och Värmdö kunna utredas. (Värmdö är till ytan mer än dubbelt så stort som Stockholm men med mindre än en 50-de del av befolkningstätheten. Där finns således plats för en stor befolkningsexpansion nära Stockholm. I så fall krävs andra utfarter än Skurubron. Även Lidingö skulle få ytterligare en utfart genom en sådan förbindelse.)

Stockholm Stad avstod från att lämna synpunkter på förstudien med hänvisning till att inga beslut om Österleden skulle fattas under aktuell mandatperiod.

Stockholms Handelskammare har från projektets start varit den största lobbyisten för Österleden och den nya majoriteten gav dem 2007 ett oerhört inflytande över Stockholms politik för en lång tid framöver. Där inga kommunala nämnder eller bolag kan gå emot deras planer.

Den 28 maj 2007 beslutade Stockholms kommunfullmäktige:

1. *Stockholm Business Region AB anmodas att följa upp hur aktionsplanens föreslagna åtgärder återfinns i stadens konkreta politiska beslut under de närmsta åren.*
2. *Stockholm Business Region AB ska ansvara för att samordna strategiarbetet för hur staden och Stockholms Handelskammare gemensamt ska agera för att nå aktionsplanens uppsatta mål.*
3. *Alla nämnder och bolag som är berörda av aktionsplanen uppmanas att arbeta i enlighet med intentionerna i planen.*

Stockholm stad och Stockholms handelskammare presenterade en aktionsplan för tillväxt och utveckling 2006-2015 (bifogas bil1) där de sades vara överens om att oavsett politisk majoritet agera tillsammans för att genomföra ett stort antal frågor under dessa år. Däribland byggstartar för Förfart Stockholm och en "Östlig förbindelse".

Aktionsplanen ovan utvecklades till Vision 2030 och utgör ett underlag till Översiktsplan 2010 för Stockholm och där ligger en Östlig förbindelse med.

När Skanska lanserat en Österled där 20 procent av tunnelarean reserverats för T-bana/tvårbana utan vettig central omstigningspunkt redovisar Trafikverket den som ett möjligt alternativ i sin Rapport 2013-05-24. Åtgärdsvalsstudie - Tillgänglighet för Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö.

Leden anges där minska trafiken i innerstaden trots att dess planerade trafikplats nedanför Borgen utgör en del av Stockholms innerstad och därifrån kommer merparten av de för leden dimensionerade 100 000 fordonen/dygn att fortsätta Lindarängsvägen och därefter sprida sig via Östermalms övriga gatunät. Där delar redan har stora utsläpps- och bullerproblem från biltrafiken.

Jag menade då som nu att under inga omständigheter kan en tillgänglighetsatsning få inkludera Österleden/Östlig förbindelse som, förutom att ge höga kostnader, även skulle innebära svåra miljömässiga konsekvenser för Nationalstadsparken och Stockholms innerstad.

Jag menade då som nu att en primär åtgärd för Stockholms del måste istället vara att starkt minska biltrafiken i innerstaden.

Det skulle kunna nås genom en massiv ökning av investeringar i kollektivtrafik och olika restriktioner för privatbilism som minskat antal parkeringsplatser och med ökade P-avgifter samt en ökning av trängselavgiften i innerstaden åtminstone i nivå med taxeökningen för kollektivtrafikresenärerna sedan trängselavgiftens införande.

Även boende i innerstaden borde av rättviseskäl betala trängselskatt åtminstone om de använder bilen in till de centralaste delarna av innerstaden.

En tunnelbana från Orminge via Nacka, Sickla, Hammarby Sjöstad, Medborgarplatsen till Kungsträdgården med lämpliga stationer utefter den stäckningen kan vara ett attraktivt alternativ. Banan kan kanske då läggas i marknivå på delar utefter Ormingeleden och 222:an till Nacka.

Stockholm Handelskammare fortsätter att regelbundet pumpa ut felaktiga uppgifter om en Östlig förbindelses funktion. I bifogat utdrag (bil 2) anges Östlig förbindelse som en komplett ringled runt Stockholm.

När nu aktuell remissomgång genomförs har världens länder äntligen börjat inse allvaret i klimathotet och i december 2015 undertecknades en internationell överenskommelse som innebär att den globala temperaturhöjningen skall stanna vid maximalt 2 grader men att strävan skall vara att komma ner till 1,5 grader.

De borde rimligen innebära att de Svenska större städerna (särskilt Stockholm) med stora möjligheter till att utöka de kollektiva transporterna avstår från stora och kostsamma vägprojekt som Östlig förbindelse och Förbifarten som bägge leder till ett ökat individuellt bilåkande.

Per Olof Fredriksson
Sandhamnsgatan 12
115 40 Stockholm
pofredriksson@live.se