

VAD ÄR ÖSTERLEDEN/ÖSTLIG FÖRBINDELSE – OCH VARFÖR?

FYSISKT/GEOGRAFISKT:

En bilförbindelse för mellan Nacka och Stockholm

HISTORISKT:

Gubben i lådan fyller snart 90 år och är klart pensionsmässig!

TRAFIKTEKNISKT: En ny infart för bilar till Stockholm

UR KOLLEKTIVTRAFIKANTSYNPUNKT: En ytterligare försämring

MILJÖMÄSSIGT: Ett brutalt angrepp på Nationalstadsparken

KLIMATMÄSSIGT: Ytterligare ett steg i fel riktning

FÖR TUNNELRESENÄRERNA: En hälsofara

VAD ÄR ÖSTERLEDEN/ÖSTLIG FÖRBINDELSE – OCH VARFÖR?

FÖRETAGSEKONOMISKT: Ett jätteklypp för byggföretagen

PRIVATEKONOMISKT: Ett svart slukhål för skattebetalarna

SAMHÄLLSEKONOMISKT: En gigantisk förgävesinvestering

FÖR TRAFIKVERKET: Ett sätt att motivera sin fortsatta existens

INTERNATIONELLT: Ett marknadsföringsstöd åt Skanska



Stockholms ringled enl. Dennisöverenskommelsen 1992

NÅGRA ÖSTERLEDSFAKTA 1991

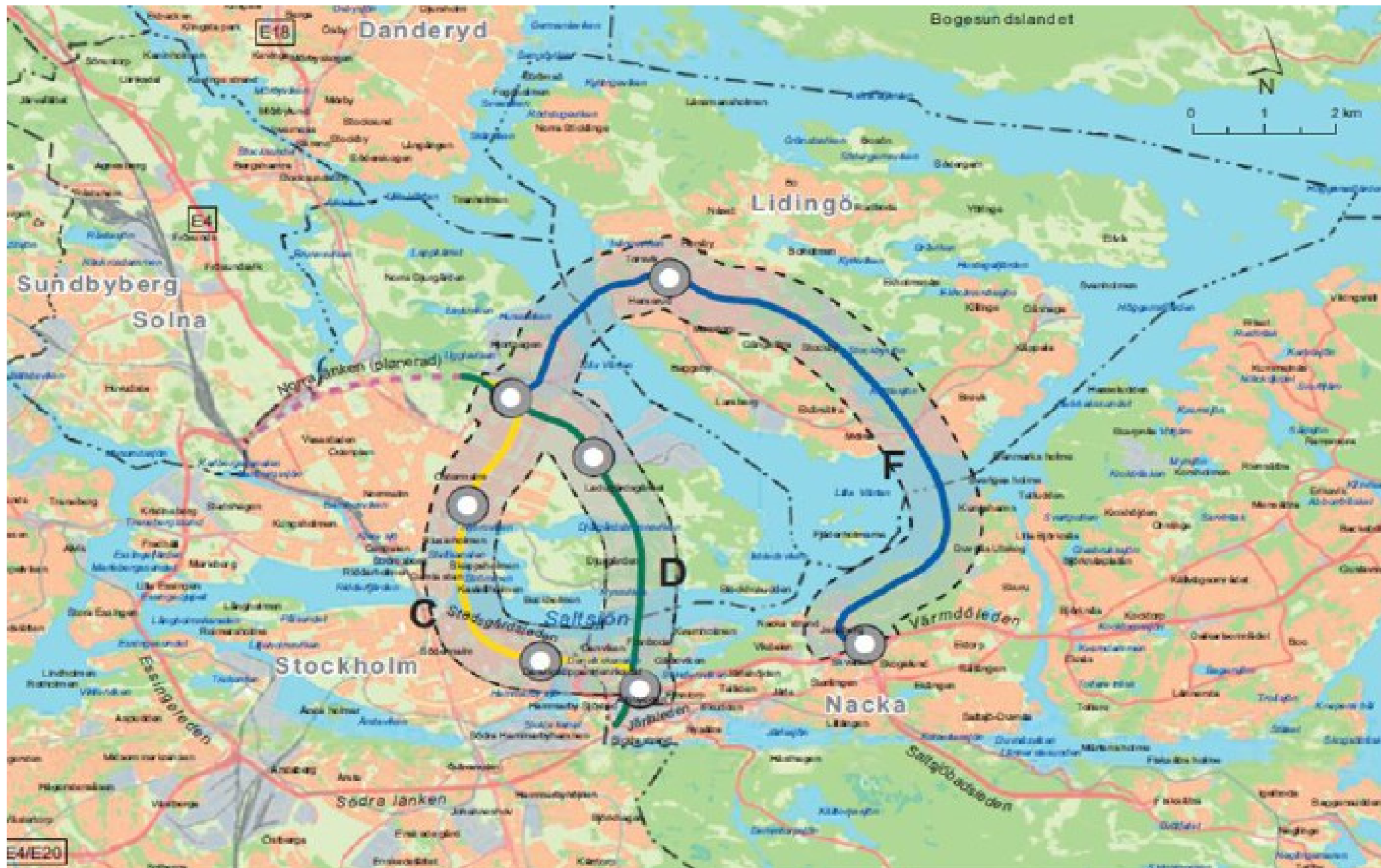
Med Österleden avses dels sträckningen från kommungränsen i Saltsjön mot Nacka fram till Borgen på Ladugårdsgärde, en sträcka av c:a 4.100 meter, dels trafikplatsen ett stenkast från Borgen, kallad Trafikplats Frihamnen, med en längd av några hundra meter och en areal av 55 000 kvadratmeter.

Leden får sex körfält, tre i vardera tunnelröret. Varje tunnel får en bredd av 13.1 m och en fri höjd av 4.7 m. Djupet varierar mellan 0 och 35 à 40 m under havsytans nivå.

Beräknad kostnad (1991 års prisnivå): 2 560 miljoner

Den skyltade hastigheten blir 70 km/t.

Trafikverkets låtsasalternativ



SVERIGEFÖRHANDLINGENS ÖSTERLED (2015)



NÅGRA SIFFROR

Total tunnellängd i Östlig förbindelse och Norra länken, från Sickla till Hagastaden: c:a 12,5 km.

Jämför Förbifart Stockholm: längsta tunneldelen är 16,5 km.

Enligt TRV: Den troliga kostnaden är 17 miljarder kronor i 2014 års prisnivå. Med 85% sannolikhet kommer kostnaden inte att överstiga 18 miljarder.

Finansiering genom trängselskatter.

En översiktlig tidplan: c:a 15 år från beslut om projektstart till att anläggningen är färdig att öppna för trafik.

Trafikverkets vision och mål

Vision

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

Funktionsmål

Inriktningsmål

Ökad regional tillgänglighet som tillgodoser en växande region

Inriktningsmål

Ett tillförlitligt och kapacitetsstarkt transportsystem

Inriktningsmål

Samhällsekonomiskt effektiva lösningar

Hänsynsmål

Inriktningsmål

Transporternas negativa effekter på säkerhet, miljö och hälsa ska minska

Inriktningsmål

De hållbara transportslagens andel av resandet ska öka

HISTORIENS VINGSLAG

En trafikled runt innerstaden har funnits med i planeringen ända sedan 1928 års Generalplan för innerstaden.

I Generalplan 1952 nämns en ringgata runt innerstaden.

Om trafikledsplanen från 1960 (Cedermark, 1992):

"För att belysa frågan om lämpligaste läge och utformning av en Österled anordnades en internationell tävling redan 1948. Det segrande förslaget avsåg en bro mellan Åsöberget och Beckholmen som länk i en inre ringled Ringvägen - Narvavägen - Valhallavägen. Trafikledsplanen redovisade emellertid en hängbro i ett betydligt östligare läge med motiveringen att det inre läget ej skulle kunna tillgodose biltrafikens standardkrav. Bron skulle placeras där farleden är som smalast."

HISTORIENS VINGSLAG (forts)

"I den planerade motorvägsringen ingick Valhallavägen som en länk. För att förverkliga trafikledsplanens intentioner skulle de dubbla trädraderna behöva tas bort för att ge plats åt körbanorna i nedsänkt läge, enkelriktade körbanor i ett övre plan på ömse sidor, ett tjugotal broar, av- och påfartsramper. Om trafikledens effekter på bostadsmiljön längs Valhallavägen nämndes inte ett ord. Däremot framhölls att en anpassning av de storskaliga trafiklederna till stadslandskapet förutsatte väl tilltagna skyddszoner mellan trafik och bebyggelse. Trafiklederna skulle bli mindre överväldigande sedda från bebyggelsen och husen icke skenbart förkrympta."

ÖSTERLEDSKONSORTIET

I mitten av 1980-talet bildade Skanska, Atlas Copco, Fläkt och Arcona (dvs Philipson) Österledskonsortiet.

Konsortiet ville bygga och driva en förbindelse, delvis i tunnel, från Nacka till Östermalm/Gärdet.

Projektet kostnadsberäknades i februari 1988 till 3.4 Mdkr.

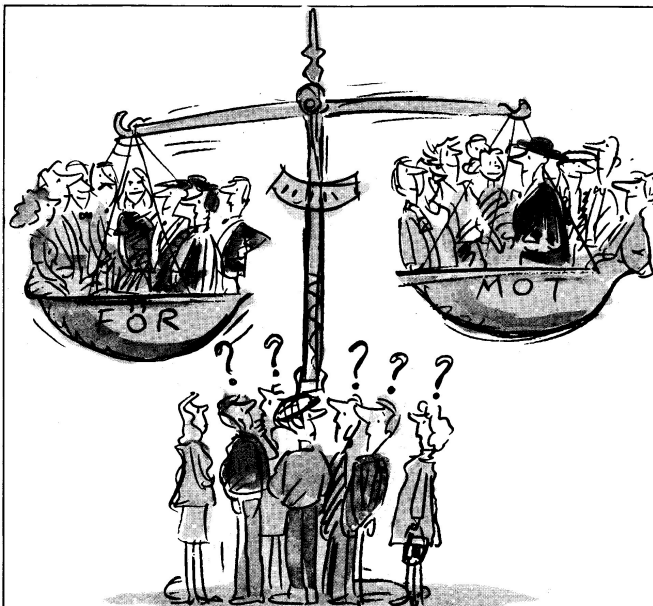
Summan inkluderade Södra och Norra Länkarna, d.v.s. Hela "Ringens") och skulle finansieras med vägavgifter.

Efter trettio år skulle enligt planerna leden skänkas till Stockholms stad.

ÖSTERLEDEN

Nr 3, september 1987

Ärgång 1



Det blir en spännande höst

Det blir en spännande höst för alla vänner till Projekt Österleden:

I Stockholms kommun har fyra av de politiska partierna nu tagit ställning till Projekt Österleden. Folkpartiet och moderaterna säger ja. Stockholmspartiet och vpk säger nej.

I Stockholms stadshus skulle det därmed finnas 47 mandat för Österleden och 14 emot.

Men då har man gjort upp räkningen utan socialdemokraterna — med 40 mandat — som ännu inte har tagit definitiv ställning.

— Vi skjuter helt enkelt resonemanget om Österleden framför oss, säger John-Olle Persson (s) till TT. Sin personliga åsikt vill han vänta med att redovisa tills alla stadsdelsföreningar, ungdomsklubbar och fackföreningar har sagt sitt.

I en enkät som Aftonbladet gjorde i den socialdemokratiska fullmäktige-gruppen i slutet av maj sa 10 av de 40 ledamöterna nej till Österleden. Där ibland miljöborgarrådet Ingemar Josefsson, 4 av ledamöterna sa ja, bland dessa LO-distriktets sekreterare Roland Larsson samt arbetarkommunens sekreterare Ulrik Fällman. Av de 33 tillfrågade ville dock de allra flesta — 19 — vänta med sitt ställningstagande.

Frågan blir då hur länge. Ett viktigt inslag i beslutsprocessen hos socialdemokraterna är det stort upplagda rådslag om trafiken som pågår under hösten. Just nu arbetar man i klubbar och föreningar med ett underlag till ett trafikpolitiskt program. Synpunkter på detta program ska vara Stockholms Arbetarekommun tillhanda den 25 september. Hela programmet samt re-

Forts sid 4.

Miljöexpert: Låt Österleden avlasta city!



Ett villkorligt ja till Österleden!

Det säger Per Wramner, ordförande i Svenska Naturskyddsföreningen.

Det är ett förbund med 135 000 medlemmar så Per Wramner är angelägen att betona att han inte uttalar sig å alla sina medlemmars vägnar. Men som stockholmare och som professor i tillämpad miljökunskap har han haft anledning att fundera över Österleden.

— Situationen i Stockholms innerstad är fullständigt oacceptabel. Inte bara ur luftföroreningssynpunkt. Det gäller även buller och trafikmiljön i stort med olyckor och trängsel. Det är fullständigt vansinnigt att den som ska från norr till söder ska tvingas in i centrum. Med den utgångspunkten bör man vara positiv till en Österled som avlastare under förutsättning att den kan bidra till en bättre miljö, inte bara i innerstan utan även i regionen. Och under förutsättning att den kan byggas utan att de stora värden som finns på Djurgården och i Liljansskogen förstörs, säger han.

Men Per Wramner är angelägen om att betona även de stora sammanhangen.

— Vi har ju en väldigt bevärlig situation i Sverige när det gäller förorening,

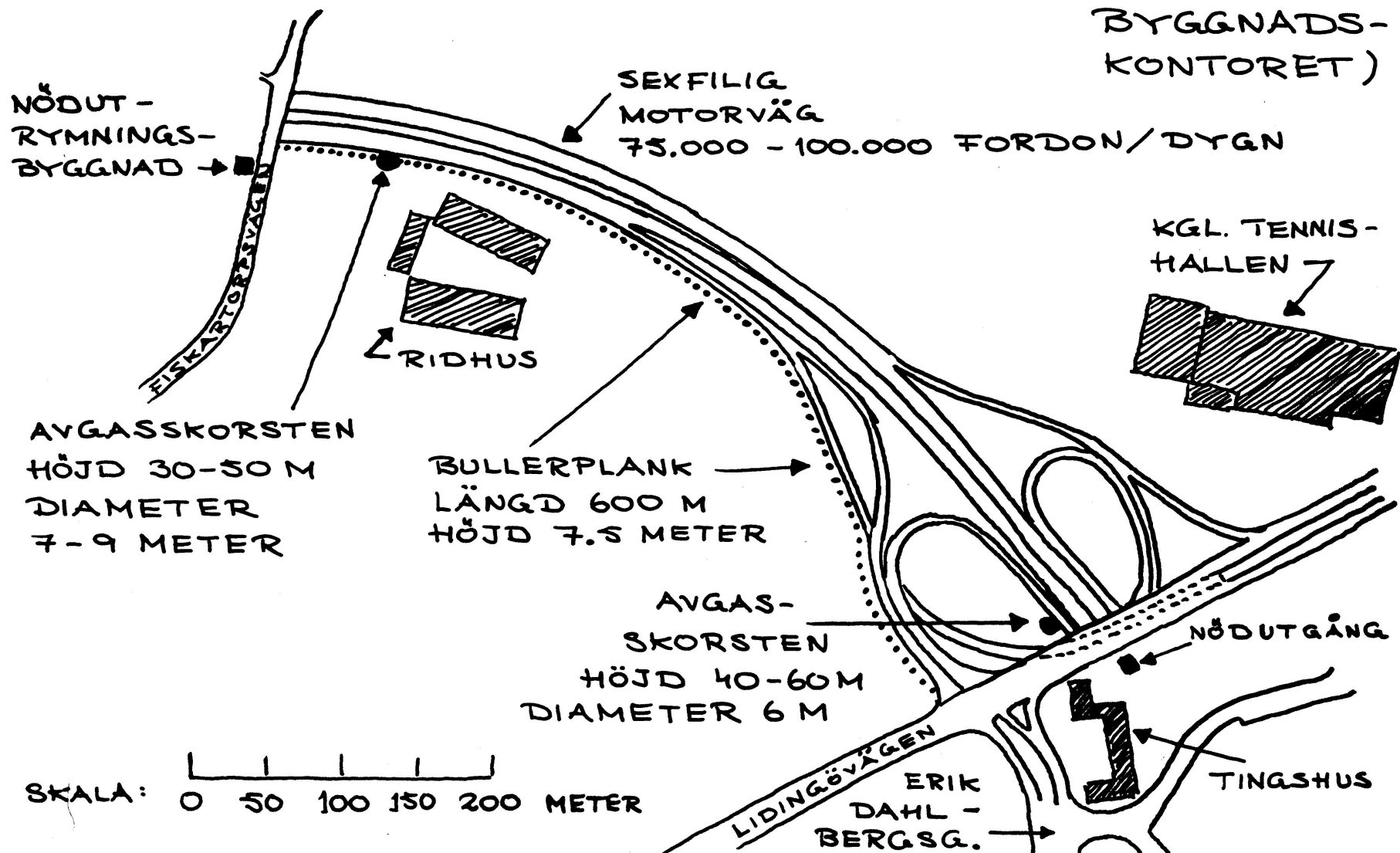
Forts sid 4.



Vi slapp i alla fall den här. Alltid något!

KOMPLETTERANDE INFORMATION ANGÅENDE
TRAFIKPLATSEN VID STORÄNGSBOTTEN (KÄLLA:

STADS -
BYGGNADS -
KONTORET)



TRAFIKTEKNISKT

Österledskonsortiet kalkylerade med 70.000 - 100.000 fordon/dygn.

Stockholmsleder AB (1992): c:a 70.000 f/d.

Gatukontorets prognoser från sommaren 1993: 40 à 45 tusen f/d år 2000.

Uppgivet syfte: att avlasta innerstaden från genomfartstrafik.

Men 93 procent av trafiken hade 1993 start eller mål innerstaden!

Österleden är en *matarled* till innerstaden:

I rapporten **Effekter av kringfartsleder** (1987) från Landstingets trafiknämnd och Stockholms gatunämnd sägs att *innerstadsringen dels skall ge förbifartsmöjligheter, dels sprida trafiken från infartslederna till lämpliga centruminfarter.*

Professor Jan-Owen Jansson (omkr 1993):

*"Det finns inga beräkningar av hur mycket nygenererad biltrafik Ringen och Västerleden kommer att skapa, men **en mycket stor volym ny biltrafik måste uppstå, för att samhällsekonomisk lönsamhet skall uppnås i vardera fallet.**"*

Trafikplats Lindarängsvägen

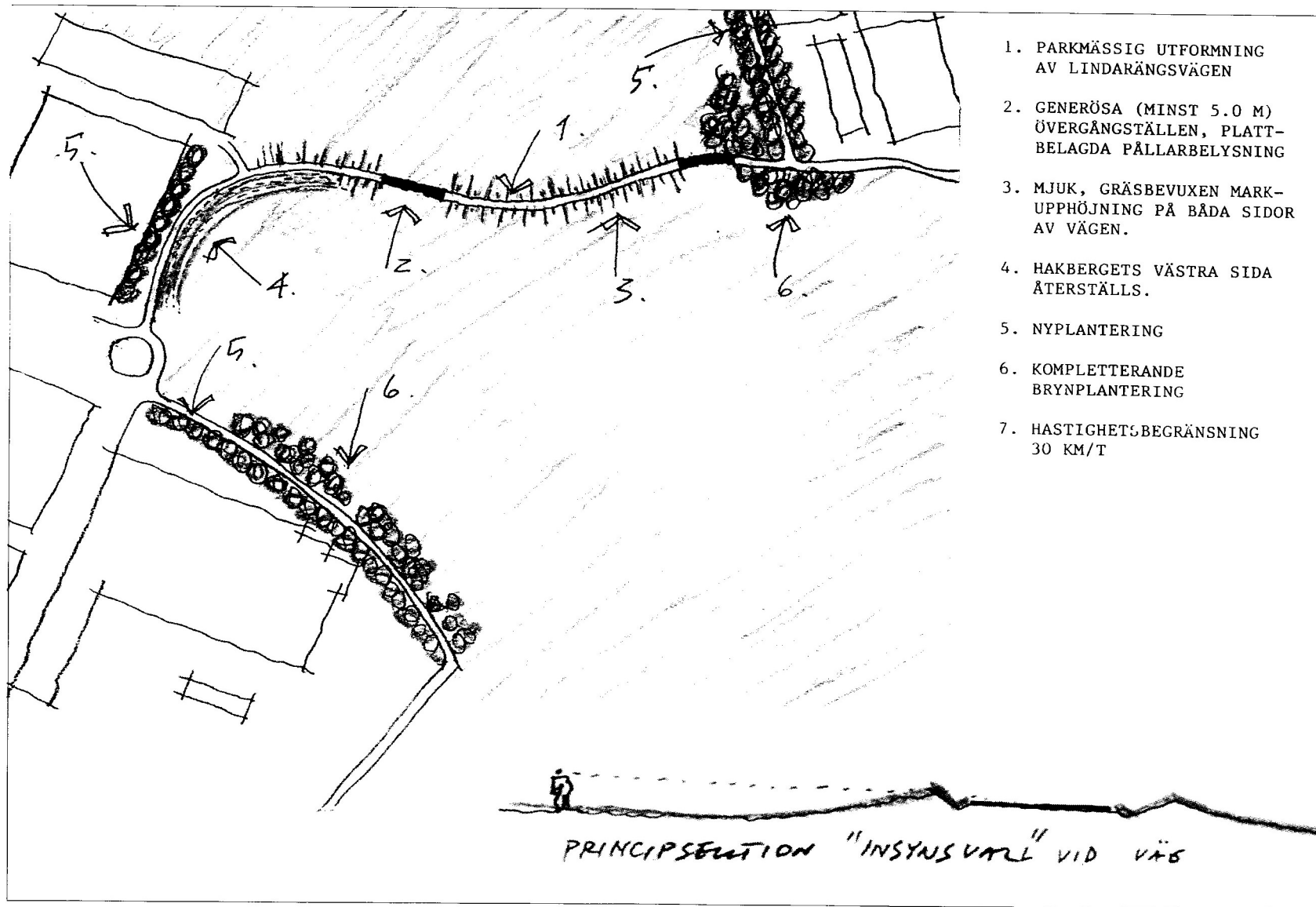
Ur Förstudien (2015):

“Lindarängsvägen utgör en viktig anslutningspunkt för Östlig förbindelse. Kopplingen till det lokala vägnätet gör platsen komplex då ramperna ansluter till ett lokalvägnät med spårtrafik. Platsen kräver vidare detaljerade studier.

Viss köbildning på lokalvägnätet kan förväntas, både av trafik till och från Östlig förbindelse.”

Och Handelskammaren i Nacka har krävt att Österleden byggs - av infartsskäl!

En fantasi ur Sagans Värld



Lindarängsvägen byggs om till väg i park över Gärdet, marken längs vägen höjs, vägen kröks och får breda övergångsställen

ÖSTERLEDEN ÖPPNAR FÖR EXPLOATERING AV LADUGÅRDSGÄRDE:

Se exempelvis boken **Stockholm bygger 2000**, med förord av stadsbyggnadsborgarrådet Mikael Söderlund (m).

I boken föreslås att Ladugårdsgärdet skall bebyggas.

Att området är skyddat mot bebyggelse genom lagen om Nationalstadsparken (Miljöbalken 4 kap 7§) spelar uppenbarligen ingen roll.

YIMBY stödjer förslaget.

HISTORIENS VINGSLAG – IGEN. EN insändare från 2002:

"Om Österleden löser alla trängselproblem och inte kostar dig ett öre, vill du då ha den?". Ungefär så låter det då Stockholms handelskammare låter SKOP fråga stockholmarna om trafikleder. Naturligtvis svarar en stor majoritet JA! Som man ropar får man svar.

Vilket svar skulle handelskammaren fått om man hållit sig till fakta, så som de framställs på bl.a. Stadsbyggnadskontorets hemsida ? I så fall skulle frågan nämligen lytt på följande sätt:

"Österleden, vilken ofta presenteras som en förbifart, är i själva verket en infart till Östermalm. Via trafikplatserna vid Borgen och Filmhuset, trafikerade av minst 100.000 fordon per dygn, kommer tiotusentals bilar att söka sig in till Östermalm. **Lindarängsvägen skall bli huvudgata och dess trafik tredubblas. På Valhallavägens östra del kommer antalet fordon att öka från 25.000 till 75.000; Oxenstiernsgatans trafik kommer att fördubblas. Stora trafikproblem förutses på Strandvägen och Nybroplan. Kostnaden för allt detta blir, lågt räknat, 8.500 miljoner, d.v.s. 2 miljoner kronor av skattemedel för varje meter tunnel. Dessa pengar måste tas från andra verksamheter.**

Vill du fortfarande ha Österleden?"

Ur **Väg- och vattenbyggaren** nr 1, 2004

En intressant symbios:

Hans Jenefors (Vägverkets projektledare för "Östlig förbindelse") och Per Olof Sahlström (det privata Österledskonsortiets dåvarande projektchef) skrev:

"Kvar att färdigställa är då resterande delar av Norra Länken och Österleden - den östliga förbindelsen som skall sluta Ringen."

*"Anpassning till lagstiftningen om nationalstadsparken behöver genomföras i samråd med berörda myndigheter."
[Endast Alternativ D berör Nationalstadsparken. Min anm.]*

Den ena handen vet inte vad den andra tar sig till:

I Vägverkets publikation 2003:146 **Nord-sydliga förbindelser i stockholmsområdet** skriver man nämligen under rubriken

MOTIV FÖR ATT EJ UTREDA VIDARE:

„Österleden: Uppfyller ej projektets ändamål. Avlastar inte infartsleder. Ökar inte tillgängligheten i södra regionhalvan. Utgör inte förbifart för långväga trafik. Stärker inte regionala tillväxtcentra.“

TRV är dock ständigt redo för nya satsningar – på bilvägar, inte spår

I förstudien (2015) formuleras följande på basis av de övergripande målen:

Ändamålet med en Östlig förbindelse är att tillfredsställa den ökande befolkningens reseefterfrågan i den östra delen av regionen

På sträckan planeras trafikplatser för anslutning mot Lidingö och Norra Djurgårdsstaden, Värtan och Lindarängsvägen samt mot Sickla.

Är detta rätt sätt att avlasta innerstaden ...?

UR KOLLEKTIVTRAFIKANTSYNPUNKT:

I åtgärdsvalsstudien (2013) konstateras att Östlig förbindelse innebär att

*“bilens konkurrenskraft gentemot övriga transportslag stärks. Förbindelsen bidrar inte till hållbarhetsmålen om ökad kollektivtrafik- och cykelandel. Med aktuella förutsättningar i form av geometrier, lutningar, hastigheter, etc. torde **endast busstrafik vara aktuell**. För att inte busstrafiken ska hindras av köande fordon måste någon form av prioritering av bussar i linjetrafik förberedas.”*

Ord, ord, ord!

Se “Förbifarten” för verkligheten: 7 % kollektivtrafik

MILJÖMÄSSIGT:

Tidigare stadsbyggnadsdirektören Ulrika Francke beskrev i DN den 4 mars 1993 den kommande utvecklingen kring trafikplatsen vid Borgen:

"Ringens och bebyggelsen som följer i dess spår ska jämföras med den kraftiga expansion av Stockholm som skedde då tunnelbanan byggdes ut. Det är områdena kring de platser där trafiken kommer upp ur tunnlarna som kommer att vara "heta". Det beror på att de blir lättillgängliga på ett helt nytt sätt.

Ringens kommer att göra marken kring dessa uppfarter betydligt mer attraktiv än den annars skulle varit. Viljan från näringslivet att exploatera kommer att bli mycket stark. Frihamnen är kanske det allra tydligaste exemplet. Än så länge ligger den i stans bakkant och det är krångligt att ta sig dit. Men när Österledens tunnel sticker upp där tror jag att frihamnsområdet förvandlas till en central del av Stockholms innerstad."

Trafikflöden och buller

I Gatu- och Fastighetskontorets tjänsteutlåtande 1993-12-20 rörande detalplaner för Österleden sägs att

"Tegeluddsvägen och Lindarängsvägen bör rubriceras som huvudgator eftersom de är anslutningsgator till genomfarten och bär relativt mycket trafik."

Området kring Borgen är det område som får vidkännas de största bullerökningarna. I nollalternativet är vägbullret vid Borgen 35 dBA, dvs under den 40 dBA-gräns som gäller för friluftsområden, medan det med utbyggd Österled är hela 53 dBA - långt över gränsvärdet.

En ökning av bullret med 18 dBA svarar mot en trafikökning på många hundra procent!

Ur Förstudien (2015):

“En östlig förbindelse förutsätts inte inkräkta på Nationalstadsparken.

Parkens värden och de eventuella negativa konsekvenser för naturmiljön som en östlig förbindelse medför måste särskilt beaktas.

Tidigare studier av östlig förbindelse, Österleden, baserades på att Saltsjön passerades med hjälp av en sänktunnel, som innebar intrång i Nationalstadsparken under byggnadstiden.

Utgångspunkten för det här studerade alternativet är i princip den tidigare Österledens sträckning. (Alt D; min anm.) Angivna förutsättningar avseende intrång i nationalstadsparken, även under byggtiden, kräver dock att hela tunneln förläggs i berg.”

Men trafikplatserna, då ...?



Trafikplats Lindarångsvägen



Trafikplats Frihamnen



Några konsekvenser:

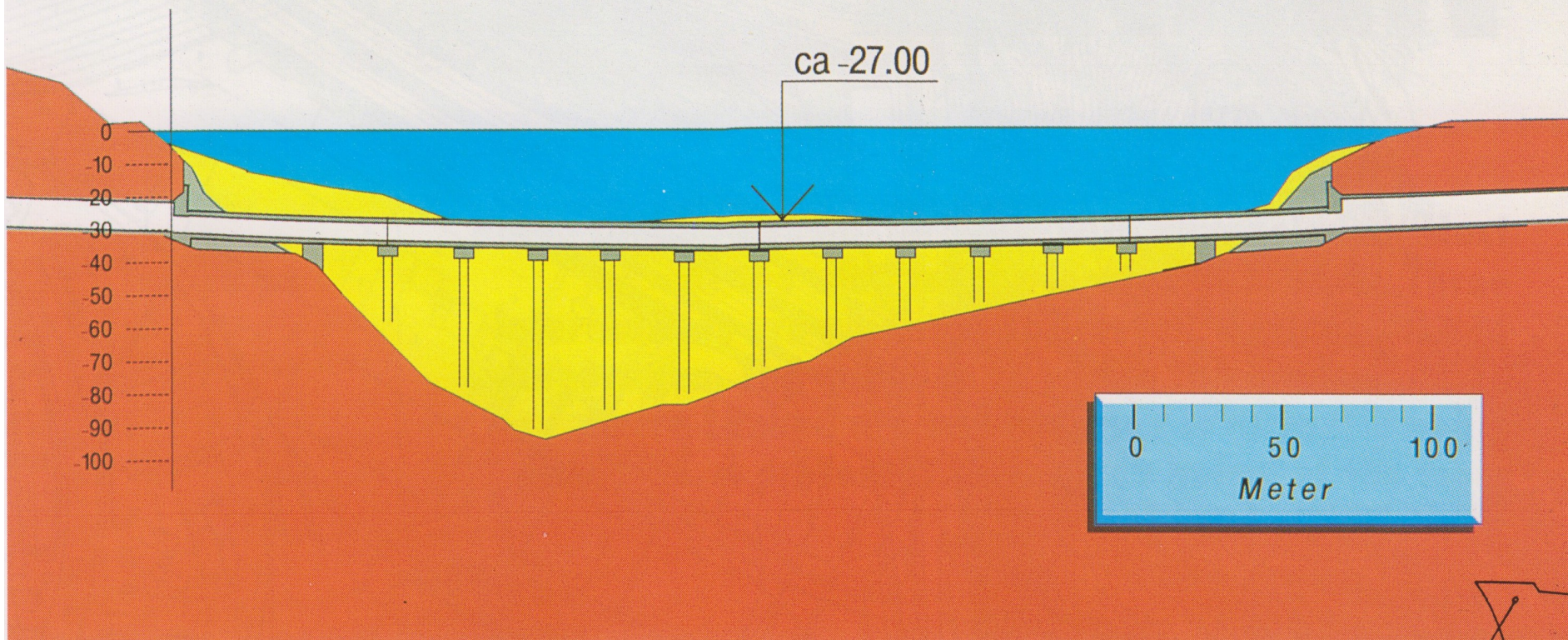
“För tunnelns del innebär förutsättningen att de delar som ligger inom Nationalstadsparken inte kan utföras från ytan. Vare sig i form av sänktunnel i vattenpassagen eller i form av s.k. ”cut and cover” i ytliga delar. Hela tunneln inom Nationalstadsparken måste därför utformas som bergtunnel, vilket innebär betydligt djupare dragning än tidigare, särskilt vid passagen av Saltsjön. Det i sin tur leder till att tunneln måste göras längre för att inte lutningarna ska bli oacceptabelt branta.”

Anm: I 1991 års planer låg tunnelbotten c:a 30 meter under havsytaens nivå.

I nuvarande planer är djupet c:a 130 meter

NACKA

DJURGÅRDEN



KLIMATMÄSSIGT:

Ur Åtgärdsvalsstudien (2013):

“Enligt trafikprognoser som genomförts bedöms **Östlig förbindelse öka biltrafiken i regionen med cirka 1 procent jämfört med om åtgärden inte genomförs.**

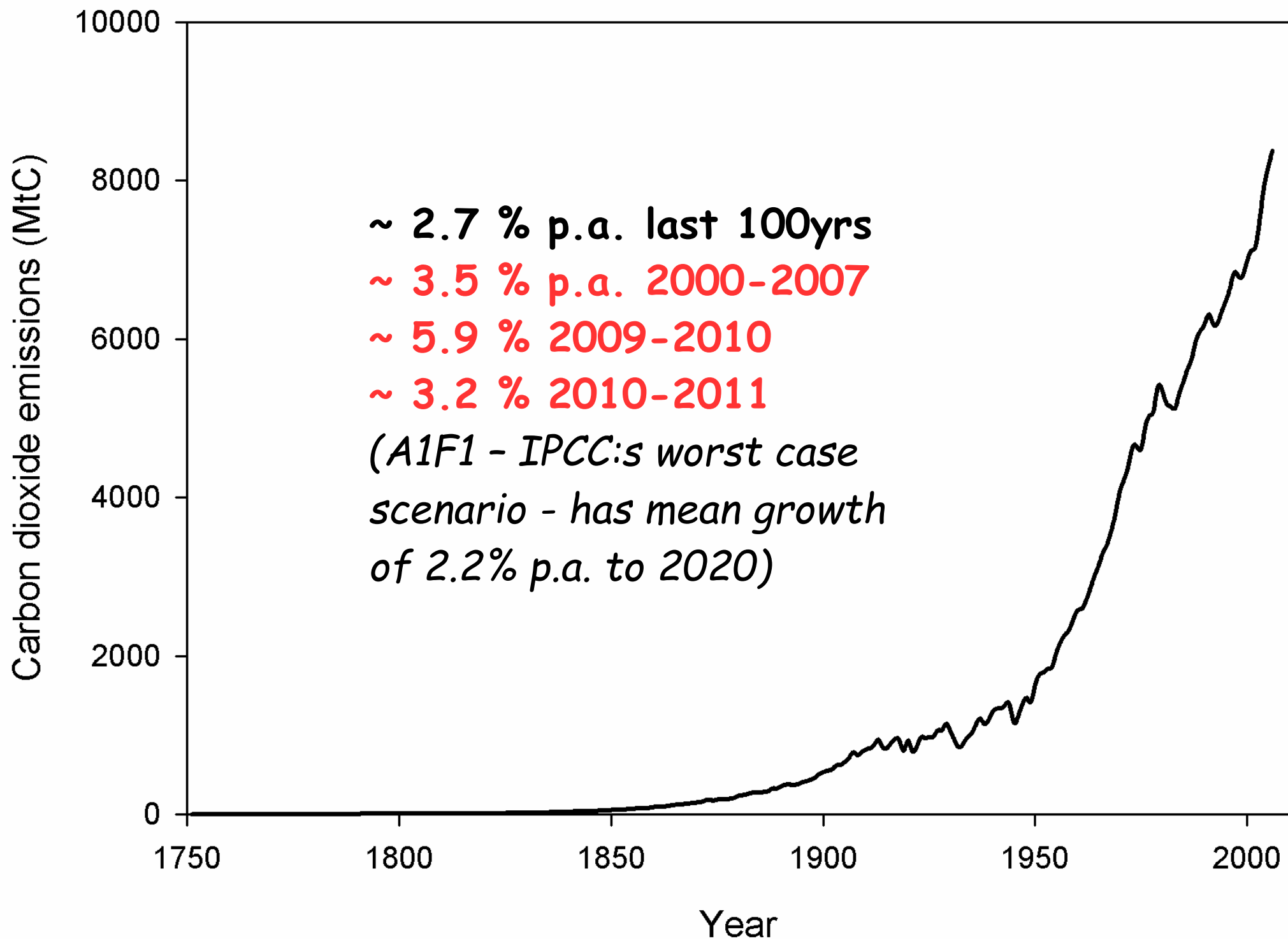
Den ökade biltrafiken som leden för med sig får genomslag i samtliga miljömål. **Inget av målen om minskad klimatpåverkan, förbättrad luftmiljö, förbättrad boendemiljö nås.”**

Q: Vad kräver klimatmålet?

A: **6 procent årlig minskning** av utsläppen! Till 2050 ...

Q: Och hur ser det ut idag?

A: Se figuren nästa sida



FÖR TUNNELRESENÄRERNA:

Hur står det till med säkerheten?

FOA, Försvarets Forskningsanstalt (idag FOI), studerade ett scenario där en tankbil lastad med 10 ton gasol börjar läcka någon kilometer in i Österledstunneln. Läckan kan inte tätas, och den utströmmande gasen antänds av bilens heta avgasrör. En eldstorm drar fram genom tunnelröret med en hastighet av 300 meter per sekund, dvs 5 à 6 gånger snabbare än en tropisk orkan. All inredning - fläktar, skyltar, belysning - slits loss och slungas genom röret. Bilar kommer att vräkas över ända och kanske blåsas ut genom tunnelmynningarna. Sekundära bensinbränder kan uppstå i de demolerade bilarna. En stor del av syret i tunneln förbrukas vid explosionen; om någon skulle undgå kremering kommer han eller hon därför att kvävas.

**Allt slags farligt gods får fraktas i Norra länken.
Sannolikt blir det samma villkor för Österleden.**

FÖRETAGSEKONOMISKT:

Vem är den stora vinnaren om Österleden byggs?

Skanskaaktien stod den 29 september 1992 i 38.50.

Omedelbart efter Dennisavtalets undertecknande började kursen stiga brant, och var den 23 juli 1993 uppe i 126 kronor - en ökning med 227 %.

Under samma tid gick Affärsvärldens generalindex upp med 76.5 %.

Den 29 januari 1994 stod aktien i 225 kronor, medan generalindex var 1574.6.

Ett och ett halvt år efter att Dennisavtalet slöts hade kursen således ökat med 485 % och index med 140 %.

Trots Skanskas stora ekonomiska bekymmer utvecklades alltså aktien tre och en halv gång bättre än index!

Anläggningskostnader: budget överskrids regelmässigt

	Uppgiven kostnad vid byggbeslut, Mnkr	Föregående uppräknat med KPI vid sluttid el motsvarande	Verklig slutkostnad, Mnkr	Anm
Norrortsleden	500 år 1991	660 år 2008	2 700 år 2008	Enligt Stig Holmstedt
Södra länken	2 260 år 1992	2 650 år 2002	7 700 år 2002	Enligt Stig Holmstedt
Norra länken	1 890 år 1992	2 550 år 2014	Mellan 11 000 och 15 000 år ???	Mycket varierande uppgifter från Vv/TRV
Österleden/Östlig förbindelse	2 560 år 1992	3 450 år 2014	Senaste uppskattning 17 000 år 2015	Ej ens projekterad
“Förbifarten”/ Yttre tvärleden	7 200 år 1992	9 700 år 2014	C:a 31 500 år 2015	Ej påbörjad – verklig kostnad helt okänd

PRIVATEKONOMISKT:

Något om kostnadsutvecklingen för
Österleden/Östlig förbindelse:

1991: 2,56 miljarder

2002: 8,5 miljarder

2004: 13 miljarder

2015: 17 miljarder

2030: ??? miljarder

Vem betalar ...?

SAMHÄLLSEKONOMISKT:

Göta kanal
Karlsborgs fästning
Sveaborg/Suomenlinna
Tunneln genom Hallandsås ...

Två skäl:

Ökande klimatförändringar p.g.a. förbränning av olja m.m.
Växande energibrist – inget kan ersätta fossila bränslen.

FÖR TRAFIKVERKET:

Ur Åtgärdsvalsstudie – Tillgänglighet för Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö, 2013:

”Tillgängligheten för resande i med start- eller målpunkter i regionens östra del (Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö) är idag inte tillräcklig vare sig i kollektivtrafiksystemet eller i vägtrafiksystemet, d. v. s. möjligheten är sämre än i många andra kommuner i länet att nå viktiga målpunkter i regionen.

Östlig förbindelse innebär att nya resmöjligheter skapas i regionen, med förbättrade restider för många människor. Måluppfyllelsen avseende förbättrad tillgänglighet bedöms som mycket god.”

INTERNATIONELLT:

Ett marknadsföringsstöd åt Skanska

Om en meningsfull östlig förbindelse verkligen eftersträvas, finns en enkel och naturlig lösning, nämligen

ALTERNATIV F+. Här har vi en sträckning av leden, som berör de områden i stockholmsområdet, där bilberoendet är som störst: Nacka/Värmdö, Lidingö och Djursholm/Danderyd. Detta är det enda av alternativen som äger någon trafikteknisk logik: här leds trafiken mellan sydostsektorn och nordostsektorn verkligen *utanför* innerstaden.

Möjligen kan man tänka sig, med hänsyn till Stockholms förväntade expansion, att Alternativ F+ skulle kunna bytas mot ett Alternativ G, där förbindelsen dras ännu längre österut, mellan Värmdö och Bogesundslandet (givetvis med anslutning av Lidingö)

F+: förläng alternativ F till Danderyd!

