

PM Rotel I (Dnr KS 2020/296)

Riksintresseprecisering Östlig förbindelse

Remiss från Trafikverket

Remisstid den 15 maj 2020

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.
Remissen Östlig förbindelse – precisering av riksintresse kommunikation
avstyrkes med vad som sägs i stadens promemoria.

Föredragande borgarrådet Anna König Jerlmyr anför följande.

Ärendet

Trafikverket har remitterat förslag till precisering av riksintresse för Östlig förbindelse bland annat till Stockholm stad för besvarande. Trafikverket har tagit fram förslag till en precisering av riksintresset för att tydligare avgränsa, tydliggöra och säkerställa de mark- och utrymmesanspråk som behövs för en framtida Östlig förbindelse.

Riksintressepreciseringen för Östlig förbindelse innebär att det skapas ett reservat som har till uppgift att se till att inget byggs som kan komma att påverka eller äventyra Östlig förbindelse vid ett eventuellt framtida genomförande. De ytor som redovisas i riksintressepreciseringen kommer från den avbrutna lokaliseringsutredningen. Något val av lokalisering av vägen har formellt inte gjorts enligt Väglagen.

Riksintressepreciseringen omfattar ett geografiskt reservat, i plan och i höjddled, mellan väg 222, Värmdöleden/Södra länken i söder och E20/E18 i norr. Det omfattar även trafikplatser vid Ropsten, Frihamnen och Värmdöleden samt ramper för anslutning till vägar och gator. I avgränsningen av riksintresset ingår också utrymme för att bygga anläggningen samt anläggningens skyddszoner. Östlig förbindelse kommer till stora delar att gå under mark vilket innebär att riksintresset har en höjddimension. I höjddled är riksintressets precisering avgränsat uppåt men inte neråt.

Riksintressepreciseringen avser att säkerställa ett markområde för att det i framtiden ska vara möjligt att bygga vägen. Kommunerna får i sin planering inte påverka riksintresset så att dess tillkomst eller funktion påtagligt försvåras. Förslaget innebär därmed att kommunerna i sin planering ska ta mycket långtgående hänsyn till en väg som inte är planerad, beslutad eller byggd.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafikinämnden och Stockholms Stadshus AB som har underremitterat remissen till Stockholms Hamn AB och Stockholm Exergi. Ärendet

har beretts gemensamt av stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och Stockholms Hamn AB som har svarat med ett gemensamt kontorsyttrande på grund av den korta remisstiden. Synpunkter har också inhämtats från miljöförvaltningen och Stockholm Exergi.

Kontoren tar i detta yttrande inte ställning till vägen Östlig förbindelse utan enbart till riksintressepreciseringens geografiska utbredning, i enlighet med förslaget från Trafikverket. Kontoren vill framförallt försvara stadens möjlighet till stadsutveckling avseende bostadsbyggande och näringslivsutveckling ovan mark. Kontoren vill också lyfta fram betydelsen av att inte begränsa framtida möjlighet till ledningsdragningar och utbyggnad av teknisk infrastruktur under mark.

Mina synpunkter

Det långsiktiga målet i Stockholms stad är att det ska byggas 140 000 nya bostäder mellan 2010 och 2030 varav 70 000 bostäder mellan 2019 och 2025. Som kontoren lyfter, innebär den föreslagna riksintressepreciseringen för Östlig förbindelse ett betydande hot mot detta.

Som exempel skulle stadsutvecklingsområdena Norra Djurgårdstaden och Hammarby sjöstad påverkas direkt genom att det inte går att bygga de ca 3500 – 5000 bostäder och 7000 arbetsplatser som staden har planerat för, och dessutom innebär förlorade exploateringsintäkter på cirka 7,4 – 9,9 miljarder kronor. Utvecklingen av Norra Djurgårdsstaden och Hammarby sjöstad måste kunna fortskrida i enlighet med de program och planer som har tagits fram.

Stockholms stad har inte fått gehör för de ändringar som skulle möjliggöra en fortsatt stads- och näringslivsutveckling samtidigt som riksintresset preciseras. Därför vill jag avstyrka remissen.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Remissen Östlig förbindelse – precisering av riksintresse kommunikation avstyrkes med vad som sägs i stadens promemoria.

Stockholm den 29 april 2020

ANNA KÖNIG JERLMYR

Bilaga

Remiss, Östlig förbindelse – Precisering av riksintresse kommunikation

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet Kadir Kasirga (S) enligt följande.

Vi beklagar att Trafikverket valt att utvidga området för riksintresseprecisering istället för att minska området. År 2018 utlovade Trafikverket att de skulle säkerställa organisatoriska och ekonomiska förutsättningar för att arbeta tillsammans med staden i detta statliga projekt. Det blir nu tydligt att så inte varit fallet. Dialog om aktuella detaljplaner, näringslivsfrågor, etc.

har uteblivit och vi har därmed inte kunnat lösa eventuella intressekonflikter tillsammans under processen. Resultatet har istället blivit ett förslag som äventyrar en stor del av stadens planerade bostadsbyggande och stadsutveckling och som därmed är omöjligt att tillstyrka.

Det är också allvarligt att de blågrönas agerande i regionen har lett till att Trafikverket tvingats välja en lösning med enbart buss i Östlig förbindelse. Detta har skett genom att frågan om spårväg till Ropsten med koppling till Östlig förbindelse har dragits i långbänk genom att studera frågan i utredning efter utredning. Denna situation med oföretagsamhet och brist på besked från regionen har förstärkts av passiviteten från de blågröna i staden och lett till att Trafikverket nu tvingats välja enbart buss som lösning. Att det till sommaren kommer ytterligare en försenad utredning, nu om spårtrafiken i Norra Djurgårdsstaden som dessutom saknar en finansieringslösning, är förstås alltför sent för Trafikverket att förhålla sig till.

Remissammanställning

Ärendet

Östlig förbindelse är sedan tidigare utpekad som riksintresse av Trafikverket (TRV2010/13990). Tillsammans med Norra länken, Södra länken och Essingeleden syftar Östlig förbindelse till att kunna bilda en ringled runt Stockholms innerstad. Vägen har studerats vid flera tillfällen, också under namnet Österleden. I tidigare utredningar har även tre trafikplatser ingått (Ropsten, Frihamnen och Värmdöleden).



Figur 1. Principiell struktur för Östlig förbindelse med de föreslagna trafikplatserna

Trafikverket påbörjade planeringen för Östlig förbindelse i samband med Sverigeförhandlingen. Som en del i arbetet med vägplan påbörjade Trafikverket en lokaliseringsutredning under 2017.

När Nationell plan för transportsystemet 2018 – 2029 presenterades så ingick inte Östlig förbindelse i planen. Trafikverket avslutade arbetet med vägplanen vilket innebar att lokaliseringsutredningen avbröts under våren 2018. Trafikverket föreslog

då att det befintliga riksintresset för Östlig förbindelse skulle uppdateras genom en riksintresseprecisering.

Trafikverket har haft kontinuerliga avstämningar rörande riksintressepreciseringen av Östlig förbindelse genom att hålla arbetsmöten där representanter från Stockholms stad på handläggarnivå har deltagit. Möten har även hållits på chefsnivå. Stockholm stad har tidigare lämnat ett kontorsyttrande till Trafikverket (2018-12-13, dnr KS 2018/1767). Kontoren har också varit behjälpliga med att lämna underlag till Trafikverket kring pågående stads- och näringslivsutveckling.

Trafikverket har remitterat förslag till precisering av riksintresse för Östlig förbindelse bland annat till Stockholm stad för besvarande. Trafikverket har tagit fram förslag till en precisering av riksintresset för att tydligare avgränsa, tydliggöra och säkerställa de mark och utrymmesanspråk som behövs för en framtida Östlig förbindelse.

Riksintressepreciseringen för Östlig förbindelse innebär att det skapas ett reservat som har till uppgift att se till att inget byggs som kan komma att påverka eller äventyra Östlig förbindelse vid ett eventuellt framtida genomförande. De ytor som redovisas i riksintressepreciseringen kommer från den avbrutna lokaliseringsutredningen. Något val av lokalisering av vägen har formellt inte gjorts enligt Väglagen.



Figur 2. Riksintressets utbredning för Östlig förbindelse

Riksintressepreciseringen omfattar ett geografiskt reservat, i plan och i höjdded, mellan väg 222, Värmdöleden/Södra länken i söder och E20/E18 i norr. Det omfattar även trafikplatser vid Ropsten, Frihamnen och Värmdöleden samt ramper för anslutning till vägar och gator. I avgränsningen av riksintresset ingår också utrymme för att bygga anläggningen samt anläggningens skyddszoner. Östlig förbindelse kommer till stora delar att gå under mark vilket innebär att riksintresset har en höjddimension. I höjdded är riksintressets precisering avgränsat uppåt men inte neråt.

Riksintressepreciseringen avser att säkerställa ett markområde för att det i framtiden ska vara möjligt att bygga vägen. Kommunerna får i sin planering inte påverka riksintresset så att dess tillkomst eller funktion påtagligt försvåras. Förslaget innebär därmed att kommunerna i sin planering ska ta mycket långtgående hänsyn till en väg som inte är planerad, beslutad eller byggd.

Under arbetet med lokaliseringsutredningen studerades även kollektivtrafiklösningar för projekt Östlig förbindelse. I denna riksintresseprecisering gör Trafikverket bedömningen att det saknas grund för att peka ut en spårvägsförbindelse inom riksintresset. Riksintressepreciseringen för Östlig förbindelse omfattar därför vägförbindelsen med busstrafik.

Trafikverket genomför riksintressepreciseringen utifrån bestämmelserna om riksintressen för anläggningar för kommunikation som finns i miljöbalkens 3 kap 8§. Enligt miljöbalkens 3 kap 8 § ska *Mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för anläggningar för (...) kommunikationer, (...) skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar.*

Områden som är av riksintresse för anläggningar som avses i första stycket skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafikknämnden och Stockholms Stadshus AB som har underremitterat remissen till Stockholms Hamn AB och Stockholm Exergi. Ärendet har beretts gemensamt av stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och Stockholms Hamn AB som har svarat med ett gemensamt kontorsyttrande på grund av den korta remisstiden. Synpunkter har också inhämtats från miljöförvaltningen och Stockholm Exergi.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och Stockholms Hamn AB

Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, trafikkontorets och Stockholms Hamn AB:s gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 27 mars 2020 har i huvudsak följande lydelse.

I enlighet med Stockholm stads budget 2020 så ska arbetet fortsätta med att bygga 140 000 klimatsmarta bostäder till år 2030, i funktionsblandade stadsdelar. Riksintressepreciseringen för Östlig förbindelse innebär ett stort hot mot detta.

Kontoren tar i detta yttrande inte ställning till vägen Östlig förbindelse utan enbart till riksintressepreciseringens geografiska utbredning, i enlighet med förslaget från Trafikverket. Kontoren vill framförallt försvara stadens möjlighet till stadsutveckling avseende bostadsbyggande och näringslivsutveckling ovan mark. Kontoren vill också lyfta fram betydelsen av att inte begränsa framtida möjlighet till ledningsdragningar och utbyggnad av teknisk infrastruktur under mark.

Kontoren har tidigare haft möjlighet att lämna kommentarer och synpunkter på det material som Trafikverket arbetat fram, vid möten och genom ett kontorsyttrande (2018-12-13, dnr KS 2018/1767). Kontoren har framfört att området för riksintressets markanspråk måste begränsas över och under tunnlarna. Trafikplatserna ska inte ingå i riksintressepreciseringen samt att den planerade utvecklingen av Energihamnen och ombyggnad av Värtans västra bangård inte får begränsas. Skyddszoner avseende påverkan från framtida trafik, till exempel buller, ska enligt kontoren inte ingå i riksintresset.

Kontoren anser att Trafikverket inte hört sammat eller tagit hänsyn till de synpunkter som kontoren framfört. I förslaget till riksintresseprecisering kan det konstateras att i stället för att minska området jämfört med befintligt riksintresset, så är kontorens syn, att det har utökats.

Kontoren konstaterar att den föreslagna riksintressepreciseringen medför allvarliga konsekvenser för staden genom att det inte går att bygga ca 3500 – 5000 bostäder och 7000 arbetsplatser (vilket motsvarar ca 135 000 kvadratmeter bruttoarea). Planerad utveckling och pågående verksamhet för Energihamnen, Stockholm Exergi och Stockholms Hamnar riskerar också att påverkas negativt. Detta får stora negativa ekonomiska konsekvenser för Stockholm stad med förlorade exploateringsintäkter på cirka 7,4 – 9,9 miljarder kronor. Kontoren konstaterar att förslaget innebär stor skada för stads- och näringslivsutvecklingen inom staden.

Det detaljerade förslaget till riksintresseprecisering riskerar även att föregå den lagstiftade fysiska planeringen enligt väglagen eftersom det inte finns en beslutad vägplan. Därmed har det inte genomförts någon fullständig lokaliseringsutredning och trafikplatserna är inte färdigstuderade. Kontoren anser därför att trafikplatserna ska utgå ifrån riksintresset.

Övergripande synpunkter till följd av föreslagen riksintresseprecisering

Stadsutveckling

Kontoren anser att de ytor som Trafikverket föreslår för riksintressepreciseringen kommer att påverka stadens stadsutvecklingsprojekt mycket negativt. Norra Djurgårdsstaden påverkas av ytorna som riksintressepreciseringen anger i Ropsten, Frihamnen, Storängsbotten, Ängsbotten och Hjorthagsparken. Hammarby sjöstad kan komma att påverkas mycket negativt av ytorna kring Värmdöleden, för området Nordöstra sjöstaden. Den planerade utvecklingen av Energihamnen påverkas, till exempel genom att Cementas flytt kan omöjliggöras och därmed även den planerade stadsutvecklingen vid Lövholmen.

Kontoren anser att det är orimligt att riksintressepreciseringen omfattar ett så stort markområde som Trafikverket föreslår. Det är viktigt för Stockholm stad att utvecklingen kan fortskrida i enlighet med de program och planer som har tagits fram.

Teknisk infrastruktur

Riksintresset riskerar även att omöjliggöra för framtida ledningsdragningar eller tunneldragningar som behöver passera riksintresset. Detta på grund av att riksintresset för tunnlarna sträcker sig hela vägen till jordens mitt. Kontoren anser att detta är orimligt och att en höjdbegränsning nedåt behövs. Det finns också befintliga undermarksanläggningar längs sträckningen som det måste tas hänsyn till, då det kommer att uppstå konfliktpunkter. Staden deltar idag i flera projekt med ledningsdragande verk där tunnlar och ledningars djup är av

avgörande teknisk och kostnadsfattig betydelse. Därtill är det viktigt att påpeka att ledningsdragande verk, för vilka detta är en viktig fråga, inte av Trafikverket beretts möjlighet att yttra sig över riksintresset.

Den verksamhet som idag bedrivs vid Värtaverket och Energihamnen klassas som samhällsviktig verksamhet, vilket ställer krav på att den kan fortgå och utvecklas utan störning. Trafikverket tar inte hänsyn till detta och har inte redovisat hur eventuella konsekvenser för verksamheterna ska hanteras.

Skyddsområde och skyddszon

Kontoren anser att det är orimligt att skyddsområdet går ovan mark där förslaget till Östlig förbindelse ligger i tunnel. Kontoren vill lyfta fram att ett skyddsområde runt tunnarna på 20 till 25 meter är för brett. Som exempel kan nämnas att nya tunnelbanan planeras för 10-15 meters skyddsområde i bergtunnlar och ingen för betongtunnlar. Dessutom anser kontoren att skyddsområdet ej bör gå hela vägen upp till markytan. Inom förslaget skyddsområde finns det idag befintlig bebyggelse som Trafikverket kommer att behöva ta hänsyn till vid en eventuell byggnation av Östlig förbindelse. Kontoren anser därför att det inte ska finnas ett skyddsområde och inte några begränsningar till ytterligare byggnation över framtida tunnlar.

I förslaget till riksintresseprecisering ingår även möjliga risker rörande transporter av farligt gods, buller, luftkvalitet, vibrationer, barriäreffekter och trafiksäkerhet, inom ett skyddsområde, kontoren anser att detta är oacceptabelt. Buller- och luftföroreningsåtgärder bör ske så nära källan som möjligt vid en eventuell framtida Östlig förbindelse, där verksamhetsutövaren står för planering och kostnader. Buller- och luftföroreningsåtgärder är effektivare desto närmare källan de placeras, exempelvis bullerplank och avluftningstorn. Detta innebär mindre behov av ett stort skyddsområde och därmed större möjligheter för stadsutveckling i nära anslutning till riksintresset.

Staden kommer, i detaljplaner, enbart att ta hänsyn till riksintressets geografiska ytanspråk, vilket är det som regleras i riksintresset enligt miljöbalken.

Samordning och samarbete i planeringen

Stockholm stad har en pågående stadsutveckling i de områden som berörs av riksintressepreciseringen och behöver ha möjlighet till att fortsätta att bygga bostäder, teknisk infrastruktur med mera. Det förutsätter att ett samarbete startas mellan Trafikverket och staden, om riksintressepreciseringen för Östlig förbindelse blir beslutad. Formerna för samarbetet kan med fördel tydliggöras i samarbetsavtal. Eftersom Trafikverket inte längre aktivt arbetar med utveckling av projektet, så behöver det säkerställas att det finns organisatoriska och ekonomiska förutsättningar för att samarbeta med staden vid detaljplaner, när olika intressen behöver vägas mot varandra, näringslivsutveckling och vid behov av att lösa eventuella intressekonflikter.

Tunnellösningar

Vid anläggandet av en eventuell sänktunnel under Saltsjön är det av högsta vikt att sjötrafiken kan passera hela tiden. Detta är en mycket viktig passage för färjor, kryssningsfartyg, kollektivtrafik, yrkessjöfart och fritidsbåtar. Hänsyn måste också tas till att sänktunneln byggs i ett område där exempelvis nödankring av ett stort kryssningsfartyg kan ske. Konstruktionen måste alltså tåla stora laster för att undvika kollaps.

Områdesvisa konsekvenser

Norra Djurgårdsstaden

I Norra Djurgårdsstaden planerar staden för cirka 12 000 bostäder och 35 000 arbetsplatser. Planeringen av Norra Djurgårdsstaden har pågått i cirka tjugo år. Idag är drygt 3 000 bostäder

färdigställda. Flera detaljplaner och fördjupade program pågår och kommer att påverkas av den riksintresseprecisering som Trafikverket föreslår. Trafikverkets förslag till riksintresseprecisering innebär att cirka 3 500 bostäder (varav cirka 1 000 i Lövholmen) och cirka 6 000 arbetsplatser uteblir för att staden inte kan genomföra ny bebyggelse som planerat.

Då det inte tidigare funnits någon precisering för riksintresset Östlig förbindelse har planeringen i Norra Djurgårdsstaden bedrivits utifrån antagandet att trafikplatserna ska rymmas inom befintligt vägområde (Ropsten) samt att stadsutvecklingen skulle ske samordnat och i samverkan mellan staden och Trafikverket (Frihamnen). De skyddsområden och skyddszoner som nu ingår i preciseringen har inte diskuterats tidigare med staden.

Området är ett utpekad hållbarhetsområde. En av grundprinciperna i planeringen är att hållbara färdmedel ska främjas. Det innebär bland annat att staden och trafikförvaltningen planerar för att Norra Djurgårdsstaden ska kollektivtrafikförsörjas med kapacitetsstark kollektivtrafik, så att boende och verksamma i området reser kollektivt istället för med bil. Kontoren anser att riksintresset ska tillåta en utbyggnad av kapacitetsstark kollektivtrafik i området. Om Östlig förbindelse byggs ut i framtiden så får vägprojektet hantera eventuella ombyggnationer eller tillfälliga lösningar. Om Norra Djurgårdsstaden inte kan försörjas med effektiv kollektivtrafik så går detta även emot stadens övergripande strategier kopplade till Agenda 2030.

I Storängsbotten planerar Kungliga Djurgårdsförvaltningen för utveckling av idrottsändamål, vilket också avser byggnader. Detta är ett viktigt tillskott av idrottsverksamhet för staden. Vid Storängsbotten planerar också Trafikverket att bygga ut Värtabanans västra bangård. Den Västra bangården behöver utökas med ett ytterligare spår, för att projektet Södra Värtan ska kunna bebyggas med cirka 1 500 bostäder. Det skyddsområde som föreslås för Östlig förbindelse, vid Storängsbotten, innebär därmed både ett hinder för utveckling av idrott, utökning av Västra bangården och därmed ett hinder för utvecklingen av hela Södra Värtan.

Skyddsområdet berör även pågående detaljplan för drygt 500 bostäder vid Ängsbotten och kommande planarbete inom Hjorthagsparken.

Trafikplats Frihamnen

Riksintressepreciseringens förslag till utformning av trafikplats Frihamnen innebär att området omkring Frihamnen styckas upp i flera delar mellan de föreslagna ramplägena. Området påverkas i så hög grad att en meningsfull stadsutveckling inte är möjlig. Att bygga på de ytor som blir över skulle ge en allt för splittrad bebyggelse och innebära att skyddsområden och skyddszoner i förlängningen blir till impedimenttytor som är svåra att ta till vara. Riksintressepreciseringen innebär därmed ett hinder mot genomförande av blandad bebyggelse med bostäder, arbetsplatser och service om uppskattningsvis cirka 1 700 bostäder och 4 000 arbetsplatser.

Staden har inlett ett fördjupat programarbete för stadsutveckling inom Loudden, i linje med det program för stadsutvecklingsområdet som antogs av kommunfullmäktige redan år 2003. Loudden är en viktig beståndsdel i arbetet med ett Stockholm som växer med bostadsförsörjning på redan ianspråktagen mark. En av utmaningarna med Louddens utveckling är att åstadkomma bra kopplingar in mot Gärdet och Östermalm. Riksintressepreciseringen försvårar för detta, genom att det hindrar en stadsutveckling i området mellan stadsdelarna.

Stockhoms Hamn AB bedriver verksamhet med färjor och kryssningsfartyg i Värtahamnen och Frihamnen som idag sammantaget omfattar nästan 5 miljoner passagerare och 1,4 miljoner ton gods årligen. För hamnverksamheten är det avgörande med goda anslutningar till det nationella och lokala vägnätet från samtliga hamndelar i Norra Djurgårdsstaden.

Markanspråken vid Frihamnsavfarten är så omfattande att det omöjliggör en stadsutveckling väster om Frihamnspiren under en lång tid, vilket i sin tur inte gynnar en

fortsatt utveckling av passagerartrafiken i hamnen. Effektiva trafiklösningar inom stadsdelen, som hanterar trafikmängder vid färjeanlöp, minskar behovet av trafikplats Frihamnen. För passagerare och besökare är det även angeläget en god kollektivtrafikförsörjning.

I texten under 3.8.1 anges att trafikplats Frihamnen motiveras av fortsatt verksamhet i Stockholms hamnar vid Värtan. I detta sammanhang bör påpekas att det finns en befintlig anslutning till Norra Länken vid Värtahamnen, den så kallade "Hamnpåfarten". Den påfarten och trafikplatsen vid Hjorthagen nämns inte i dokumentet vilket är märkligt. Vid en genomförd Östlig förbindelse kommer trafik från Värtapiren som ska söderut att ledas via Ropsten, och alltså inte trafikera trafikplats Frihamnen. Vidare kan nämnas att Trafikverkets kartunderlag för själva Värtapiren är inaktuellt och missvisande. Det bör påpekas att av de områden som nämns i tredje stycket under 3.8.1, håller Loudden på att avvecklas och containerverksamheten kommer att lämna Containerterminalen i maj 2020.

Kontoren anser att samtliga trafikplatser ska tas bort från riksintressepreciseringen, detta gäller framförallt trafikplats Frihamnen. Riksintressepreciseringens markanspråk bygger på en ofullständig utredning av trafikplatsens utformning i Frihamnen. Utredningen avbröts i samband med att Östlig förbindelse lyftes ur Nationell plan år 2018. Därmed är det inte säkerställt, ur en mängd olika aspekter, att den studerade trafikplatslösningen fungerar. Därtill har delar som ingick i utredningen lyfts bort med hänvisning till utrymmesbrist, vilket ytterligare ökar osäkerheten kring möjligheten att genomföra trafikplatsen på det sätt som studerats. Kontoren anser att det kan finnas andra möjliga lösningar och placeringar av trafikplatsen. Detta har inte utretts klart eftersom planeringen av trafikplatsen avbröts innan den var slutförd.

Att utelämna trafikplats Frihamnen från riksintressepreciseringen skulle öppna upp för möjligheten att studera stadsutvecklingen och anslutningen till Östlig förbindelse samordnat och i samverkan mellan staden och Trafikverket. På det sättet kan frågan belysas ur ett helhetsperspektiv med olika scenarion för att hitta fram till den lösning som fungerar för trafiken men minimerar konsekvenserna för stadsutvecklingen. Detta torde vara till fördel för alla parter.

Trafikplats Ropsten

Ropsten är en kollektivtrafikknutpunkt och en del av Hjorthagens framtida entré. Ambitionen är att skapa en tät stadsmiljö med höga byggnader vid Lidingöbron och Värtans vatten. Området ska vara en plats för urbant liv där blandningen av funktioner är stor med inbjudande offentliga platser, boende, kontor, handel och hotell. Riksintressepreciseringen innebär att denna utveckling i stor utsträckning omöjliggörs.

Norr om Lidingöbron, i direkt anslutning till Ropstens tunnelbanestation, påverkas bebyggelsen i den omfattningen att det inte bedöms möjligt att exploatera alls. Detta påverkar planerad bostads- och kontorsbebyggelse men även planerad bussterminal och en eventuell spårväg.

Söder om Lidingöbron, planeras en verksamhetsutveckling i Energihamnen och framtagande av ny detaljplan pågår. Riksintressepreciseringen innebär stora svårigheter för denna utveckling. Det gäller dels planeringen av Cementas nya anläggning och dels Stockholm Exergis planerade cisternpark med mera. Om Cementa inte kan flytta till området så påverkar det även utvecklingen av Lövholmen, med exploateringsbortfall med omkring 1 000 bostäder. Riksintressepreciseringen riskerar också att hamna i konflikt med den planerade in-/utfarten till Värtaverkets berggrum, vilket inte är acceptabelt. Vidare innebär förslaget en stor risk för negativ påverkan på Stockholm Exergis befintliga undermarksanläggningar, tunnlar och schakt i området omkring Energihamnen.

Totalt omöjliggörs uppskattningsvis ca 90 000 kvadratmeter bruttoarea med blandad bebyggelse i Ropsten varav cirka 300 bostäder och cirka 2000 arbetsplatser. Den planerade bussterminalen ligger troligen inom reservatet vilket kommer att påverka när den kan genomföras. Även reservat för en framtida spårväg ligger inom riksintressepreciseringen

vilket försvårar en framtida sammankoppling av det centrala spårvagnsnätet till Lidingöbanan, med Ropsten som knutpunkt.

I förslaget till riksintresseprecisering står att det är stadens planläggning av Energihamnen som påverkar Stockholm Exergis specialtransporter. Det stämmer inte. I planläggningen av Energihamnen tas hänsyn till specialtransporterna och anpassningar görs för att de fortsatt ska kunna genomföras. I det förslag till utformning av trafikplats Ropsten som Trafikverket redovisat för staden har det inte säkerställts att specialtransporterna kan genomföras. Specialtransporterna är en förutsättning för Stockholm Exergis verksamhet i området och det behöver säkerställas att riksintressepreciseringen inte utgör ett hinder för dessa.

Hammarby sjöstad (Nordöstra Sjöstaden)

Staden har återstartat delar av det tidigare projektet Danvikslösen som innebär att uppskattningsvis 1 700 nya bostäder kan byggas. Projektet har fått namnet Nordöstra Sjöstaden. Dessa bostäder är dessutom medräknade i stadens bostadsåtagande inom Stockholmsförhandlingen. Vilket påverkar stadens möjligheter att åstadkomma bostadsbyggande kopplat till tunnelbaneöverenskommelsen.

Trafikplats Värmdöleden

Utbyggnaden av Nordöstra Sjöstaden förutsätter att trafikplats Lugnet byggs om. Trafikverket har ritat in riksintresseområdet långt västerut, nära dagens trafikplats Lugnet. Om riksintresset sträcker sig långt in i Lugnets trafikplats försvårar det en kommande ombyggnad av trafikplatsen och riskera därmed att Nordöstra Sjöstaden inte kan genomföras. Kontoren anser därför att riksintresset inte ska sträckas så långt västerut som Trafikverket föreslagit.

Sammanfattningsvis avstyrker kontoren förslaget till riksintresseprecisering för Östlig förbindelse. Stockholm stad har inte fått gehör för de ändringar som skulle möjliggöra en fortsatt stads- och näringslivsutveckling samtidigt som riksintresset preciseras.