

Remissvar, Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Beträffande Ringen och Östlig förbindelse (ÖF)

Av kapitel 8.3. Investeringar i väg, järnväg, luftfart samt farleder och slussar framgår att Trafikverket föreslår att Östlig förbindelse utgår eftersom avsiktförklaring saknas. Samhällsbyggarna, en branschövergripande ideell nätverksorganisation med ca 5000 medlemmar som alla verkar inom Samhällsbyggnadssektorn, invänder mot detta.

Som vi förstått saken är anledningen till att ÖF utgår, att Stockholms stad har avbrutit samtalen med Sverigeförhandlingen om ÖF och dess finansiering. Till Trafikverkets (TRV) planering har i Stockholmspaketet anförts andra behov på vägsidan och ÖF föreslås därför inte ingå i TRVs plan 2018 - 2029. Som en följd av detta föreslås att det tidigare medelsutrymmet för den pågående planeringen av ÖF dras in.

Samhällsbyggarna motsätter sig denna inställning. Ringen har planerats i över 60 år och har byggts ut i etapper för den ständigt växande befolkningen i staden och regionen. Trafikbehoven för en levande och växande stad ska balanseras, lösas och tillgodoses. Ringens nyttoeffekter, bättre bostads- och arbetsmarknad samt minskad skillnad mellan stadens och regionens norra och södra delar, uppnås först till fullo när ÖF knyter samman deletapperna till en fungerande enhet.

Stockholm stads trafik- och gatumiljöplan för City försvåras när enkel logik i trafiklära utmanas. Ringen tar över genomfartstrafik, ger ökad plats för busstrafik och frigör yta i innerstaden för gång- och cykeltrafik. Samhällsbyggarna ansluter sig till den grundsyn som Stockholms Handelskammare m.fl. från näringslivet uttrycker i sitt remissvar på denna plan 2017-08-31.

Den politiska viljan växlar över tid – under 1990-talet var stödet för Ringens utförande cirka 80 %. Vägverket planerade då "Österleden" utförligt med en sänktunnel mellan Djurgården och Nacka. När planeringen återupptogs var uppdraget till Sverigeförhandlingen för ÖF, att intrång i Nationalstadsparken (NSP) inte fick ske – varken permanent eller tillfälligt. "Saltsjötunnel"- alternativet innebär en djupt dykande bergtunnel under hamninloppet som utreddes av TRV.

Motståndet mot ett tillfälligt och begränsat ingrepp i NSP har inte stöd i den sedan 2009 gällande lagen (som möjliggjorde Norra länken).

För alternativen till ÖF fordras även bedömningar av säkerhetsrisker m.m. Beslutet kommer att beröra många generationer framöver. Samhällsbyggarnas åsikter om ÖF framgår av bilagd skrift upprättad av vår seniorsektion dat. 2017-10-25. Det bästa

alternativet skall väljas och det är angeläget att utan uppehåll bereda genomförandet till domstolsprövning och startklara planer.

Alla goda krafter värnar om Djurgårdens vackra natur och stora kulturella värden. Byggtiden är en mycket liten del av framtiden.

Stockholm 2017-10-25

Sara Haasmark
Vd Samhällsbyggarna

Rolf Hörnfeldt
civilingenjör

Bo Göran Hellers
civilingenjör

Birger Höök
civilingenjör

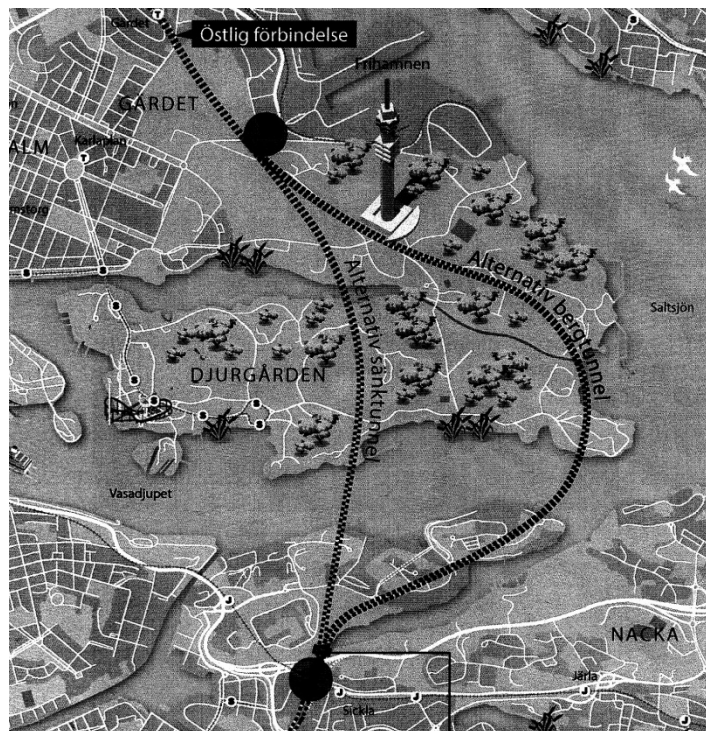
Åke Lindblad
civilingenjör

Bilaga: Ringen – Östra förbindelsen, Österleden kontra Saltsjötunneln

Stockholmsregionen växer dramatiskt, men staden är delad av vatten. Därför ökar också behovet av nord/sydliga förbindelser för att arbetsmarknaden ska fungera som en enhet. Den nuvarande snedfördelningen med arbetsplatser i Norr och bostäder i Söder leder till stor och ökande pendling. De centrala delarna av Stockholms innerstad har avlastats med Essingeleden (1967), Södra länken (2004) och Norra länken (2015), men fortfarande saknas en nord/sydlig förbindelse i öster. Detta trots att Trafikverkets analyser visar att innerstaden kommer att avlastas om Östlig förbindelse byggs ut. Analyserna visar även att kapacitetsbristerna och sårbarheten i Stockholms vägsystem härmed åtgärdas.

Vad gäller den Östra förbindelsen (ÖF) finns idag två huvudalternativ, nämligen den tidigare framtagna Österleden samt Saltsjötunnelalternativet. Det senare alternativet är en bergtunnel som inte berör Nationalstadsparken (NSP), eftersom den är längre och djupare än Österleden. Det ursprungliga alternativet, Österleden, byggs i bergtunnel under markytan och med en sänktunnel under vattenytan, med ett ingrepp vid strandlinjen som kan återställas utan bestående skador.

Det är hög tid att möta tillväxten efter alla år av tvekan och hinder och äntligen sluta Ringen. Först då uppnås dess fulla kapacitet.



Teknik

Tekniken att borra och spränga tunnlar i berg är framstående i Norden.

Tunnelförbindelser kan byggas utan att markytan berörs. Citybanan, som invigdes i juli i år, har en station City med 250 m långa hallar i berget. Inom NSP är Norra länken (NL) senaste exemplet på tekniken. Stockholm vilar på en god berggrund, men den stora förkastningen i berget, som rymmer dagens hamninfart med Strömmen, utgör ett hinder. Längs T-banans blå linje, som nu planeras till Nacka, tvingar det dåliga berget ned tunneln djupt under Strömmen. Stationen Sofia på Södermalm kommer enligt uppgift (a) att bli bland de djupaste i världen.

För ÖF medförde den djupa sprickzonen under hamninloppet, att bergtunnelalternativet undveks – därför utreddes Österleden i förplaneringen under 1990-talet med en sänktunnel under hamninloppet. Sänktunneln utgör här en ca 400 m lång undervattensbro av ett antal tunnelement, som prefabriceras, flottas på plats, sänks ned på pålstöd och fogas samman. Citybanan har nyligen utförts med denna teknik i ca halv skala vid Riddarholmen. Utförandet är krävande, särskilt anslutningen mellan sänktunneln i betong och sprängda tunnlar i berg. Avancerade mätmetoder ska till för att tillgodose kravet på små toleranser. Djupet är här 43 m, vilket är mindre än den djupaste sänktunneln med motsvarande anslutningsteknik, Marmaray i Istanbul, som ligger på 56 m. Tekniken har utvecklats och mognat sedan 90-talet, när nu drygt 100 sänktunnlar med olika mått och djup utförts under 25 år, inom EU hela 50 tunnlar, särskilt av holländska och danska företag.

Sänktunnelns anslutning mot NSP i Stockholm kan byggas från sjösidan, och det begränsade ingreppet vid Biskopsudden återställs helt i likhet med omgivande stränder. Ingreppet kan begränsas ytterligare genom en inriktning av tunneln mot marinans pir öster om udden

Rättsläget

Ringan var central i Dennis-planen för huvudstadstrafiken 1992 och hade då 80 % politiskt stöd (m, fp, s och kd) i Stockholm. Riksdagen instiftade lagen om Nationalstadsparken (NSP) 1994 och beslutade samtidigt att Norra länken (NL) skulle få byggas. Två år senare hävdades regeringens beslut att bygga NL av Regeringsrätten (RR) i ett särskilt rättsprövningsmål. Ärendet återförvisades till regeringen (b). RR fann, att tunnelarbete under mark inte berördes av lagen, men att en sträcka på drygt 100 m inte fick byggas uppifrån i öppet schakt. Alltså divergerade politik och juridik. EU-rättens absoluta krav på lagtext för ett avgörande kan ha påverkat domen.

NL projekterades om så att hela länken kunde byggas i tunnel utan ingrepp från marken. Därmed blev det möjligt att påbörja bygget. År 2009 gjordes ett tillägg till lagen om NSP, vilket är generellt och under vissa förutsättningar medger intrång under byggnadstiden. Med lagändringen blev det möjligt att bygga NL med ett öppet schakt på ca 100 m vid Norrtull. Ett byggprojekt som berör NSP innebär så gott som oundvikligen ett tillfälligt intrång. Ett sådant får nu vidtas om "ätgården tillgodoser ett angeläget allmänt intresse ..." enligt tillägget.

Säkerhet och miljö

Beslutet om ÖF kommer att beröra många generationer framöver. Miljökonsekvenserna av Saltsjöalternativet är viktiga att utreda och värdera inför möjligheten att en av Europas djupaste biltunnlar skulle förverkligas. Erfarenheter från Norges "djuptunnlar" bör inhämtas. Allmänt gäller, att körning i tunnel utgör ett stressmoment, både för förare och passagerare, varför körsträckan bör minimeras.

Övriga nackdelar, som detta alternativ medför, är bl. a:

- längre tunnel (1,8 km) och därmed körväg tar tid, ökar kostnaden och ger större utsläpp
- längre väg till utfarter vid brand och beordrad utrymning
- sämre trafiksäkerhet vid längre tid i tunnel och ökad lutning

Bränslestopp – snart även elbrist – är vanligast förekommande i motlut och kan leda till incidenter och olyckor. För tunga fordon medför långa backar störningar i trafikflödet och ökade olycksrisker vid körning, både uppför och nedför. Dessa faktorer måste värderas och ställas mot nollvisionen för olyckor – säkerhetsaspekterna bör vara avgörande.

Man skall fråga sig: Vad vill morgondagens trafikanter ha? Deras upplevelse av tunnelfärden är en angelägen del av MKB (c). De som känner olust inför alternativet att köra ner djupt i berget kan tänkas välja en annan väg, vilket är liktydigt med trafikbortfall. Alternativet med längre väg och långa backar framstår av dessa skäl som det sämre. Sänktunneln erbjuder kortare väg med mindre lutningar.

Slutsats och fortsatt arbete

Det slutgiltiga valet av lösning måste grundas på en noggrann utvärdering av för- och nackdelar med de båda alternativen. Lite förenklat kan man konstatera, att en djupare och längre bergtunnel med brantare lutningar ska värderas mot en sänktunnel, som kräver ett ingrepp i Nationalstadsparken under byggnadstiden. Detta ingrepp ska vara begränsat och tillfälligt och torde därmed vara tillåtligt enligt Miljöbalken, eftersom det säkert kan utformas så att Nationalstadsparkens natur- och kulturvärden skyddas och kan återställas. Alternativet med sänktunnel är då genomförbart och innebär betydande fördelar. Det bör därför prioriteras i det fortsatta arbetet.

Alla goda krafter värnar om Djurgårdens vackra natur och stora kulturella värden. Byggtiden är en mycket liten del av framtiden.

Fotnot/a SL, Stockholms läns landsting 2017

Fotnot/b RÅ 1997 ref. 18

Fotnot/ c MKB (miljökonsekvensbeskrivning)

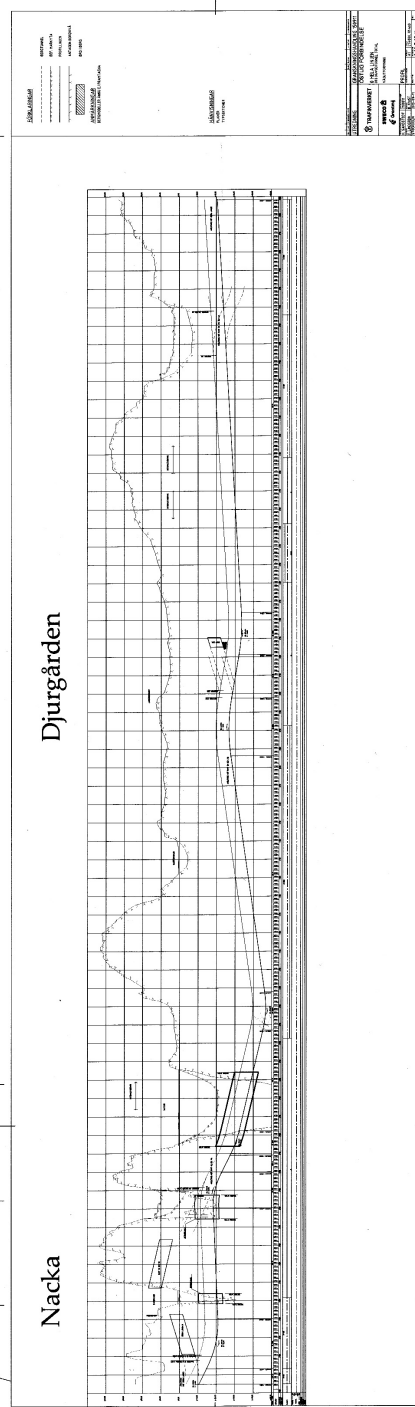
Referenser: Ringen – Österleden kontra Saltsjötunneln.

Bearbetning av artikel i Samhällsbyggaren 4/2016 (Åke Lindblad)

Söderströmstunneln, artikel i Betong 5 november 2016

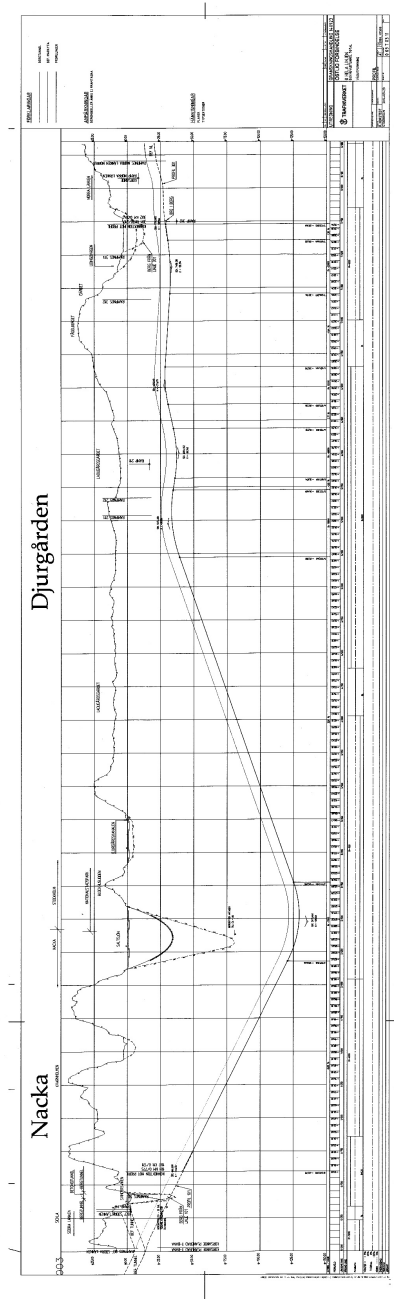
Bilder: Tunnelprofiler för Österleden och Saltsjötunneln

Österleden



ÖSTERLEDEN - TUNNELPROFIL
Tunnellängd 6,0 km mellan anslutningarna till Norra resp. Södra länken,
Därav sänktunnel ca 400 m mellan Djurgården och Finnboda, körbanedjup ca -43 m.
Bergtunnelns lägsta punkt ca -50 m.
Förskjuten skala 1:10 mellan djup och längd.

Saltsjötunneln



SALTSJÖTUNNELN - TUNNELPROFIL

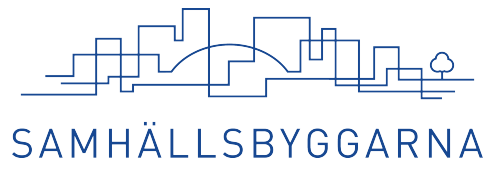
Tunnellängd 7,8 km mellan anslutningarna till Norra resp. Södra länken.

Körbanenivån under segelleden i Saltsjön vid Blockhusudden ca -125 m under vy.

Lutningen på Nackasidan 5% i ca 2,5 km, lutningen på Djurgårdssidan max 3,5 %.

Förskjutet skala 1:10 mellan djup och längd.

YTTRANDE
2017-10-25



Dnr N2017/05430/TIF