

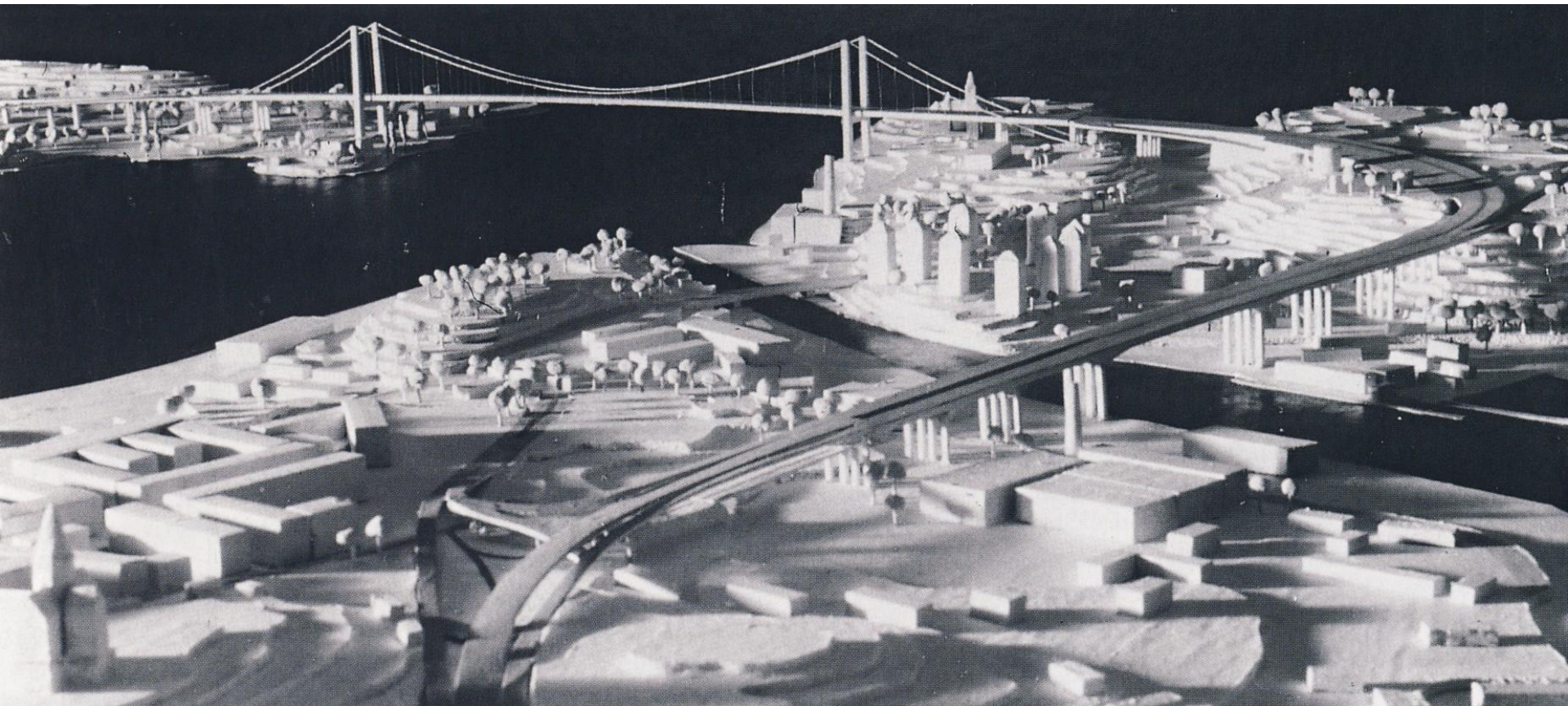
Lägesbeskrivning Östlig förbindelse

2015-03-12



TRAFIKVERKET

Österbron 1948



Österleden i Dennisöverenskommelsen 1992



Stockholms ringled enl. Dennisöverenskommelsen 1992

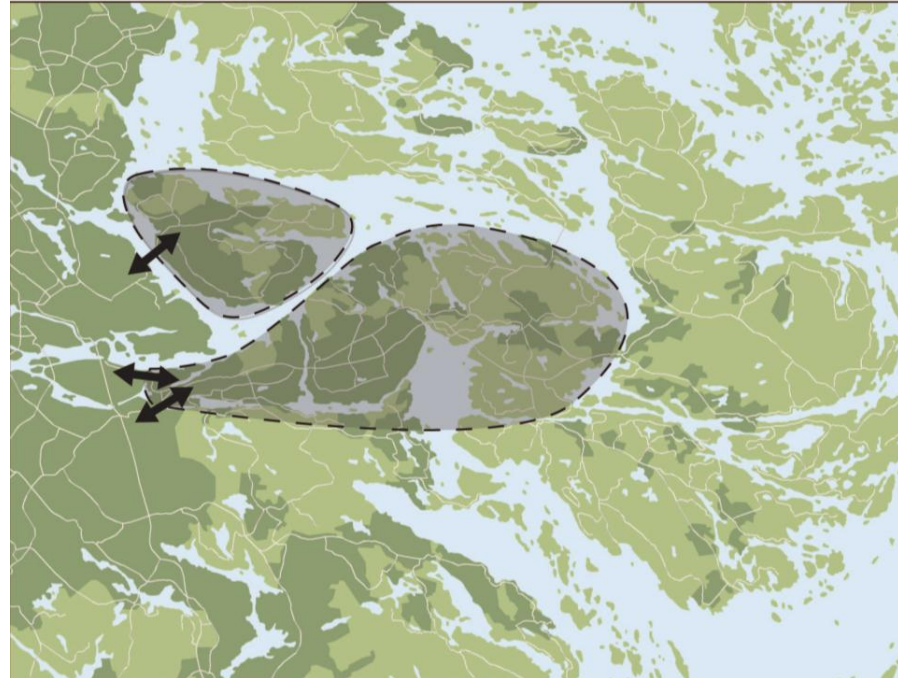
Östlig förbindelse - alternativ i förstudien 2006



Figur A Förslag till alternativa vägorridorer för en östlig förbindelse

Åtgärdsvalsstudien 2013

- Fysisk planering
- Mobility management
- Parkeringsstrategi
- Höjd trängselskatt
- Kollektivtrafik på vatten
- Kollektivtrafik med buss
- Åtgärder för cykelpendling
- Förlängning av tvärbanan
- Tunnelbana till Nacka samt avgreningar
- Östlig förbindelse



Läget idag för den fysiska planeringen

Österleden finns redovisad i

- Stockholms och Nackas översiktsplaner och vissa detaljplaner
- Fördjupad översiktsplan för Nationalstadsparken 2009
- Riksintresseprecisering 2010

En östlig förbindelse pekas ut som en lämplig åtgärd i

- Förstudie 2006
- Åtgärdsvalsstudie 2013

Direktiv från Regeringen till Sverigebygget 2014

Efter hänvisning till Nationella planen sägs

”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. Olika finansieringslösningar för en östlig förbindelse behöver analyseras och prövas.

Både åtgärder i tunnelbanan och en östlig förbindelse, liksom eventuella andra åtgärder, behöver bedömas samlat och tillsammans med en analys av och dialog om trängselskattens framtida utformning.”

Sverigeförhandlingens behov av underlag

1. Sträckningsanalys utan intrång i Nationalstadsparken
2. Trafikplatsernas läge och utformning
3. Prognoskörningar
4. Kalkyl över kostnaden
5. Influensområde för bostadsbyggande för att kunna bedöma antal bostäder
6. Arbetsmarknadsnyttor/arbetsplatslokaliseringar
7. Synergier med tunnelbaneutbyggnaden
8. Kollektivtrafik i Östlig förbindelse
9. Underlag för medfinansieringsupplägg/finansieringslösningar
10. Sådant som påverkar avtalskonstruktionen
11. Tidplan för utredningarna
12. Tidplan för byggstart och färdigställande

Skiss: Ett sträckningsalternativ i bergtunnel

Totalt längd för ÖFs huvudtunnlar är 8,5 km med en beräknad körtid på ca 7 minuter. Huvudtunnlarna passerar Saltsjön på ett djup av 120 m.

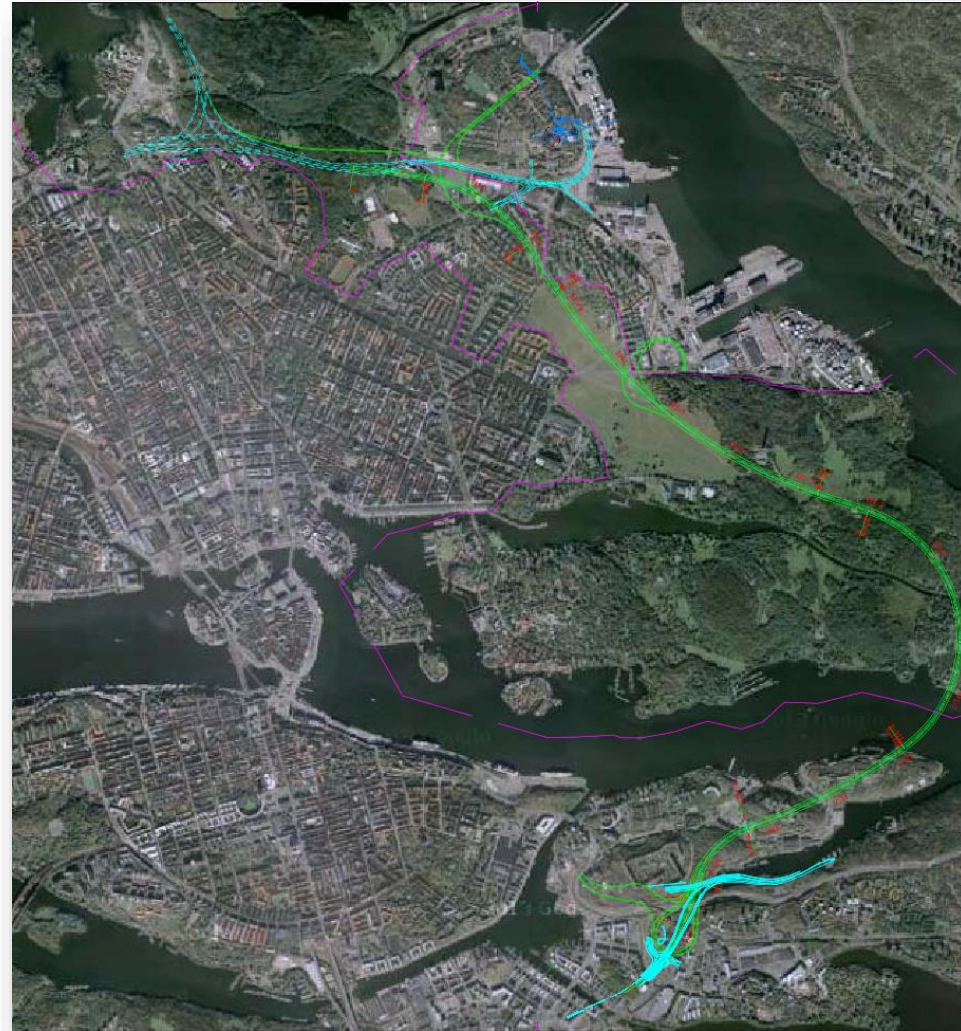
Ansluter till Norra Länken i norr inklusive direktkoppling till Frescati samt Södra Länken och Värmdövägen i söder.

ÖF har 3 trafikplatser i Ropsten, Lindarängsvägen och Sickla.

Huvudtunnlar har 3 körfält från påfart från Värmdöleden i Sickla till avfart mot Ropsten i norr. Övriga delar av huvudtunneln mot NL respektive SL har två körfält. Ramptunnlar har huvudsakligen 1 körfält förutom i påfarstramper.

Inget intrång i Nationalstadsparken

- Oklarheter/Risker;
 - Berget i Saltsjöns botten antas finnas på 80 m djup
 - Läge och omfattning av befintliga berganläggningar är inte fullständigt kända.



Skiss: Anslutning Norra Länken (NL)

Huvudtunnlar från ÖF ansluter med två körfält mot Norra Länken.

Ett direktkörfält i ny tunnel ansluter mot ramp mot Frescati p.g.a. alltför kort växlingssträcka i NL.

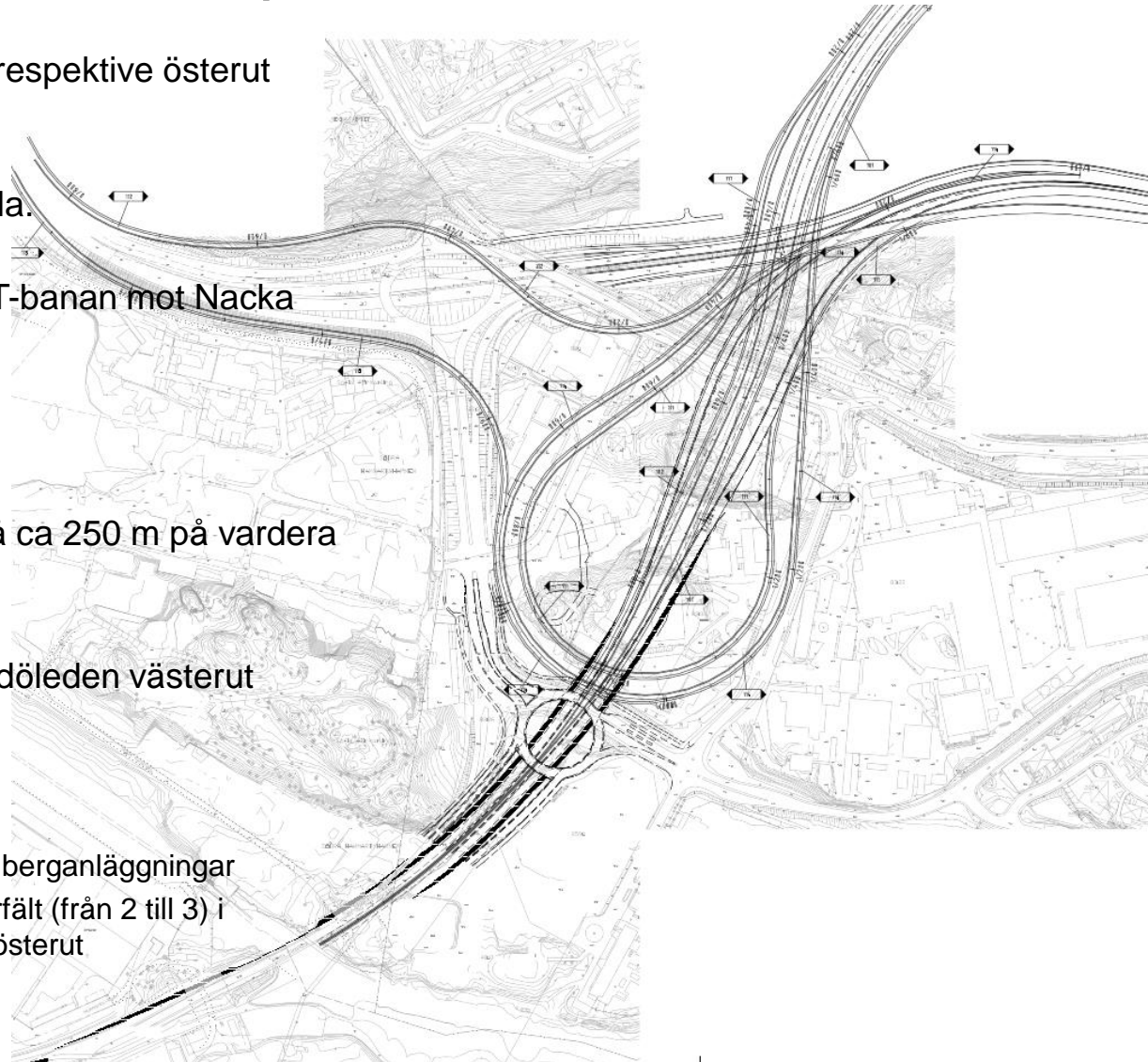
Trafik mot E4 kan ledas via Frescati och Bergshamraleden.

Ombyggnad av befintligt västgående tunnelrör i NL från anslutning mot ÖF till avfart mot Roslagstull från 3 till 4 körfält erfordras.



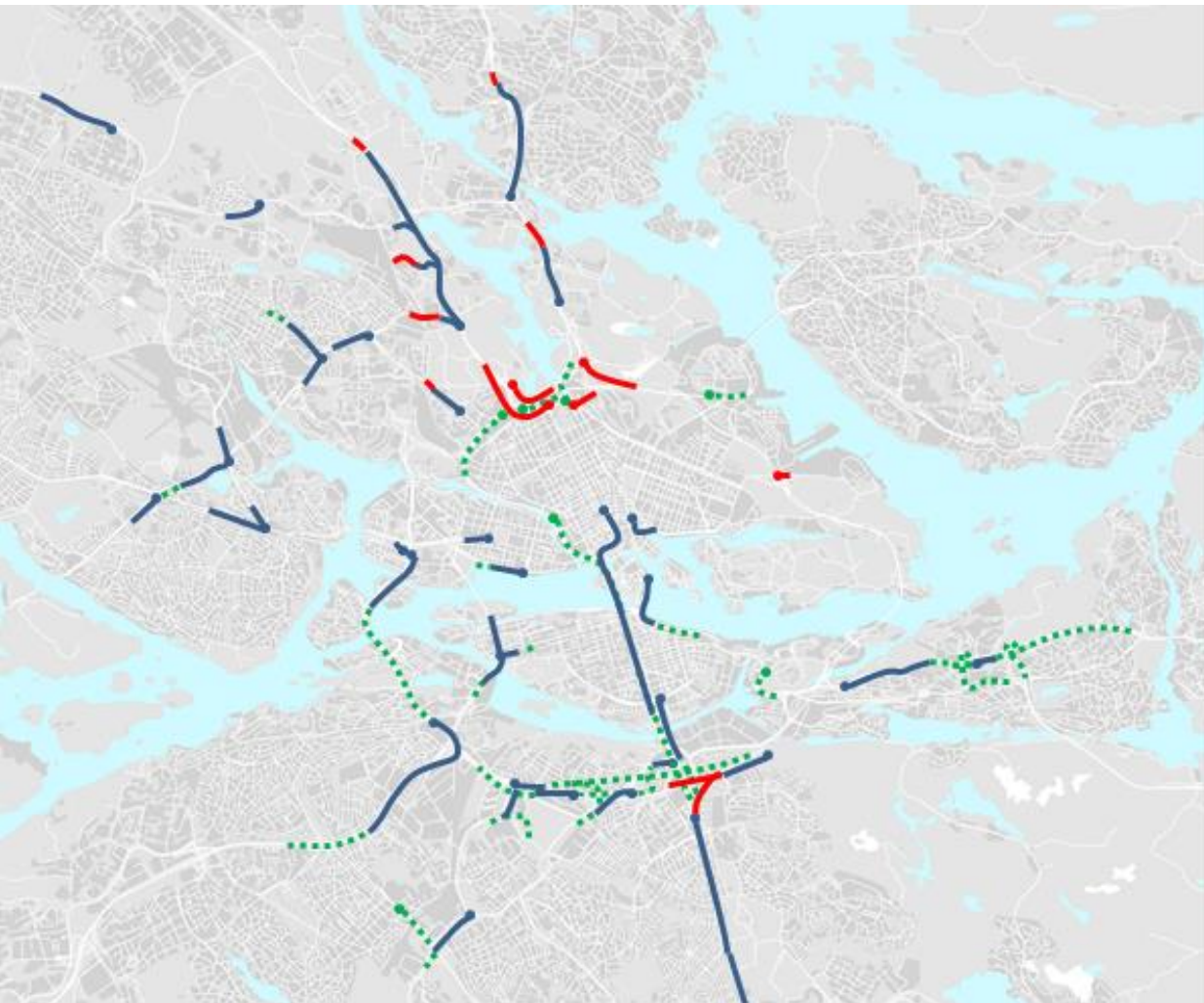
Skiss: Trafikplats Sickla

- Anslutning till Värmdöleden väster respektive österut samt mot Södra länken.
- Ingen direktavfart från ÖF mot Sickla.
- Samordning med utbyggnaden av T-banan mot Nacka erfordras.
- Befintlig väg kan behöva justeras.
- Betongtunnlar och tråg erfordras på ca 250 m på vardera sidan.
- Ett kompletterande körfält på Värmdöleden västerut erfordras av kapacitetsskäl.
- Oklarheter/Risker;
 - Bergnivåer och närhet till befintliga berganläggningar
 - Eventuellt behövs ytterligare ett körfält (från 2 till 3) i rampanslutning mot Värmdöleden österut



Bedömd påverkan på köer

Effekt av Östlig förbindelse 2030 förmiddagens maxtimme



Antaganden:

- Ca 45 % högre trafik-
efterfrågan än 2010
- Trängselskatt samma
som införs 1 jan 2016
- Ny infrastruktur byggd
enligt Nationell plan
och länsplanen

Grönt = köer som försvinner

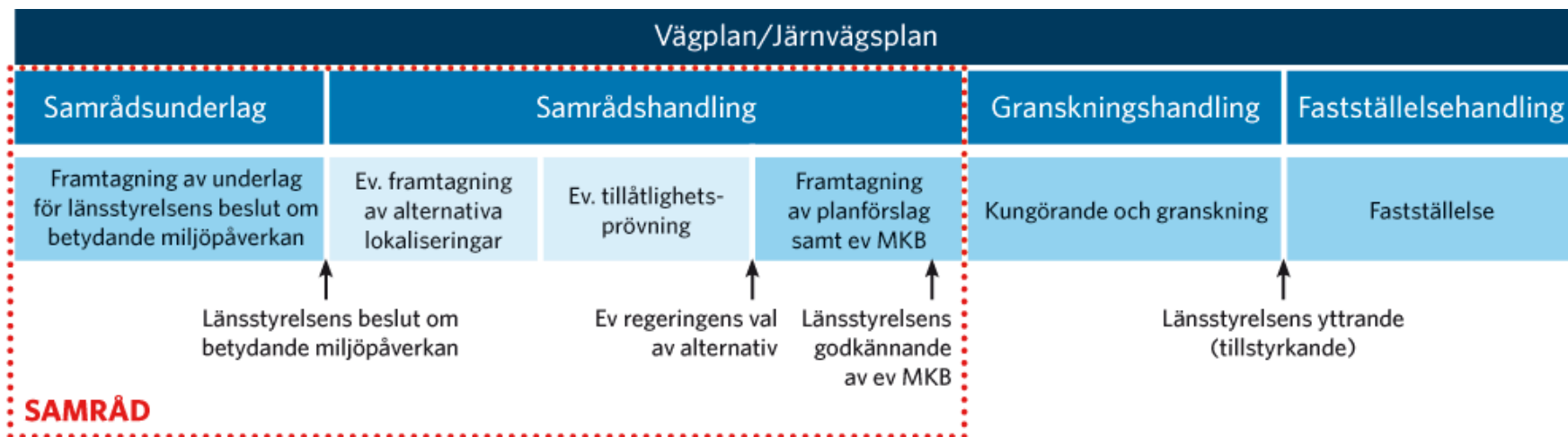
Blått = köer som kvarstår

Rött = köer som tillkommer

Planläggningsprocessen

- Trafikverket kommer att driva en planläggning
 - tydliggöra vägreservatet
 - möjliggöra byggstart 2020-2025
- Flera alternativ prövas
- Samråd
- Ev beslut om tillåtlighet enligt 17 kap miljöbalken

Planläggningsprocessen



Här är vi nu!

Tack för mig !

peter.huledal@trafikverket.se

