



**WWF** for a living planet®

**Världsnaturfonden WWF**

Ulriksdals Slott  
170 81 Solna

Växel: 08 624 74 00

Direkt: 08- 546 57 524

Fax: 08 85 13 29

Allmänt: info@wwf.se

henrik.waldenstrom@wwf.se

[www.wwf.se](http://www.wwf.se)

SAMRÅDSUNDERLAG Östlig förbindelse  
Stockholm och Nacka kommuner, Stockholms län  
Väg- och järnvägplan 2016-10-18

Ärendenummer: TRV 2016/81743  
E-post: trafikverket@trafikverket.se

Ulriksdal 11 november 2016

## Remissvar från Världsnaturfonden WWF på Samrådsunderlag för Östlig förbindelse

### Inledning

Världsnaturfonden WWF Sverige har sedan 1990-talet engagerat oss i närnatur i allmänhet och Kungliga nationalstadsparken i synnerhet. Idag har WWF program för Ekologiska fotavtryck, Hållbara gröna städer, gröna kilar.

### Bakgrund

WWF var med från första början vid bildandet av projekt Ekoparken 1992 som sedan blev skyddad som nationalstadspark 1995. Det var en helt ny lagstiftning för mixade natur-, kultur- och friluftsvärden i växande städer. Under arbetet för att skydda det sammanhängande kungliga landskapet Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården fanns det flera hotbilder som äventyrade idén. En av dem var Österleden som en del av Ringen runt Stockholm och dåvarande Dennispaketet. Motståndet mot Dennispaketet inkl Österleden växte i opinionen och 1997 stoppades Dennispaketet. Sedan dess har Österleden som koncept dykt upp i olika omgångar men har inte kommit till något mera konkret genomförande. I samband med Sverigeförhandlingen om höghastighetståg har dock Österleden kommit tillbaka under det nya namnet *Östlig förbindelse*. Nu när Samrådsunderlaget är på remiss jämför vi Östlig förbindelse med gamla Österleden. Skälet är att mycket lite skiljer. Det finns två alternativ, varav det ena motsvarar exakt gamla Österleden med sänktunnel och ett nytt förslag med en annan dragning i kanten på Djurgården (alternativ bergtunnel). Med gamla Österleden kunde noteras stora skador under byggtiden på Djurgården, ökad trafik till innerstaden, samt exploatering av Ladugårdsgårde. Vi anser att dessa problem kvarstår med förslaget till Östlig förbindelse, f f a med alt sänktunnel.

### Principiella åsikter från WWF om Östlig förbindelse

1) Östlig förbindelse (Öf) skadar Nationalstadsparken (Nsp) genom att förlägga en trafikplats med infart till Lindarängsvägen, nära parkgränsen. Det kommer att skapa en stor mängd trafik på Lindarängsvägen som går tvärs igenom Nationalstadsparken mot city. Trafikverket (TRV) underskattar mängden trafik, även om TRV:s analys talar för att det finns ett stort uppdämt resandebehov från Nacka/Värmdö mot innerstaden. Även åtgärder som vidtas utanför Nationalstadsparkens (Nsp) gränser men som leder till risk för påtaglig skada på parkens natur- och kulturvärden är enligt WWF:s bedömning i strid mot gällande regelverk för Nsp. En starkt ökad trafik på Lindarängsvägen kommer att utgöra en påtaglig störning och skada. WWF jämför problemen med Öf med gamla Österleden, som dessutom finns med som ett alternativ (sänktunnel).

2) Öf påverkar Nsp genom att skapa ett starkt exploateringsstryck kring Ladugårdsgårde.

3) TRV:s analys av behovet av Öf som en östlig förbifart är motsägelsefull. Som förbifart borde Öf dras längre österut. I stället föreslås - i olika alternativ - en utformning som är ämnad att fungera som en infart österifrån till Stockholms innerstad.

4) TRV talar i andra sammanhang (t ex *Åtgärder för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser – ett regeringsuppdrag, TRV 2016:111*) för en reduktion av vägtrafiken och att nya vägar i princip inte behövs. Nya motorvägar skapar som regel mer trafik och en Östlig förbindelse bör därför i enlighet med TRV:s klimatrappporter, nya klimatmål, Parisavtalet etc, inte komma till stånd. Ytterst kortfattat noterar TRV i Samrådsunderlaget att Öf inte uppfyller hänsynsmålen (miljö&klimat).

5) Hela projektet Öf har som förutsättning *att inte skada Nsp* och därför borde TRV vara extra noga med att beskriva de risker som finns. Detta är inte gjort systematiskt vilket gör samrådsmaterialet undermåligt för beslutsfattande.

6) Sammanfattningsvis anser WWF:

WWF anser att i första hand bör Östlig förbindelse ej utredas vidare, eftersom en ny motorväg till Stockholms innerstad riskerar påverka Nationalstadsparken negativt, ökar biltrafiken, skapar köer samt motverkar klimatmålen.

I andra hand menar WWF att fyrstegsprincipen och åtgärdsvalstudien bör fördjupas utifrån de nya klimatrappporter som (även från TRV) kommit fram under 2016. Det innebär att hänsynsmålen inkl hänsynen gentemot Nationalstadsparken måste få större tyngd. En ny plan bör göras som bygger på ökad kollektivtrafik och mindre biltrafik för att klara transportbehoven.

*Peter Westman*  
Naturvårdschef

*Henrik Waldenström*  
Sakkunnig