

## **Motion om samling kring östlig förbindelse**

Motion av Dennis Wedin (M)

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.  
Motionen besvaras med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

### **Föredragande borgarrådet Karin Wanngård**

#### **Sammanfattning av ärendet**

Dennis Wedin (M) har väckt en motion i kommunfullmäktige. Motionären anser att kommunstyrelsen bör uttala sig positivt till att färdigställa Stockholms ringled med Östlig förbindelse och tillsammans med berörda nämnder och bolag vara en konstruktiv och samarbetsvillig aktör vad gäller att få Östlig förbindelse på plats.

#### **Beredning**

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden, Haninge kommun, Lidingö stad, Nacka kommun, Stockholms Handelskammare, Svenskt Näringsliv, Tyresö kommun och Värmdö kommun.

Haninge kommun, Stockholms Handelskammare, Svenskt Näringsliv och Värmdö kommun har inte inkommit med svar.

*Stadsledningskontoret* lyfter fram risken av ökade trafikflöden, vilket motverkar stadens mål i kommunfullmäktiges budget 2025 om minskad biltrafik med 30 procent till år 2030 och konstaterar att Östlig förbindelse riskerar att leda till att andra infrastrukturobjekt inte genomförs eller skjuts på framtiden.

*Trafiknämnden* anser att regeringen bör fokusera på att säkerställa genomförandet av redan beslutade infrastrukturobjekt och att det inte är ansvarsfullt att ta upp frågan om Östlig förbindelse i ett läge som skulle innebära ett enormt ekonomiskt åtagande för staten och genom det tränga undan andra mer prioriterade objekt.

*Lidingö stad* är fortsatt positiv till ett genomförande av Östlig förbindelse.

*Nacka kommun* instämmer i samtliga argument som framförs i motionen och välkomnar initiativet i motionen.

*Tyresö kommun* konstaterar att fortsatt utredning av Östlig förbindelse är intressant så länge det inte äventyrar redan beslutade åtgärder. Tyresö kommun framför, med hänvisning till Trafikverkets utredning, att de olika alternativen i projektet visar på samhällsekonomisk olönsamhet eller osäker sådan.

### Föredragande borgarrådets synpunkter

För att Stockholm ska stå starkt inför framtiden och kunna växa hållbart med både ökat välbefinnande och minskad klimatpåverkan krävs en tillförlitlig, välfungerande och väl utbyggd infrastruktur. En effektiv infrastruktur som binder ihop staden och minskar restider mellan olika stadsdelar är en förutsättning för att det ska vara enkelt att bo, arbeta och leva i Stockholms stad.

I vår region pågår ett flertal större infrastrukturprojekt som befinner sig i olika stadier av genomförande. Inom ramen för Stockholmsförhandlingen, som undertecknades 2014 med ett tilläggsavtal godkänt 2021, byggs tre nya tunnelbanelinjer: tunnelbanan förlängs från Kungsträdgården till Södermalm, Söderort och Nacka, en ny linje byggs från Odenplan till Arenastaden och en ny förlängd linje till Barkarby. Inom ramen för Sverigeförhandlingen – ramavtal 6, som godkändes av samtliga parter år 2018, planeras fyra nya kollekttrafikobjekt: Spårväg Syd, en ny tunnelbanestation i Södra Hagalund, Roslagsbanans förlängning till City och en ny tunnelbanelinje från Älvsjö till Fridhemsplan.

Nyckelfaktorn bakom dessa objekt är att de är prövade utifrån samhällsekonomisk nytta och den så kallade fyrstegsprincipen – precis som alla andra objekt som ingår i nationell plan. De har en positiv samhällsekonomisk kalkyl och bidrar till en hållbar tillväxt och till att minska klimatutsläppen. Östlig förbindelse har däremot dömts ut av Trafikverket som en robust olönsam investering med en negativ samhällsekonomisk kalkyl på minus 25 miljarder. Utöver det skulle den nya motorleden leda till kraftigt ökade utsläpp.

Det finns alltså ett stort investeringsbehov i stärkta spårförbindelser i Stockholmsregionen, exempelvis: ny tunnelbana till Bromma Parkstad, en kapacitetsökning av Stockholms Centralstation, en bättre järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Oslo för att nämna några. Alla dessa framtida objekt, som har potential att skapa hållbar tillväxt för Stockholmsregionen och hela landet, skulle trängas ut av att Östlig förbindelse. Det är helt oacceptabelt.

I stället för extremt dyra och samhällsekonomiskt olönsamma motorleder behöver Stockholm fler spårförbindelser som binder ihop staden, minskar restider, ökar tillgängligheten till vår omvärld och minskar klimatutsläppen. I övrigt hänvisar jag till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

## Bilaga

Motion om samling kring östlig förbindelse, dnr KS 2024/1104-1

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** av borgarråden Christofer Fjellner och Andrea Hedin (båda M) och borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att bifalla motionen
2. att därutöver anföras

Stockholms östliga förbindelse har en lång historia. Den var en av delarna i Dennisöverenskommelsen från början av 1990-talet och inför valet 2022 lovade Moderaterna att återinföra Östlig förbindelse i den nationella planen. Moderaterna, Liberalerna och Kristdemokraterna har drivit frågan om behovet av en Östlig förbindelse under lång tid, den kommer att minska genomfartstrafiken, ge färre trafikstockningar, bättre luftkvalitet och mer plats för stadsliv i Stockholm.

Vi gläds åt trafikkontorets positiva svar gällande motionen om att bygga klart Stockholms ringled genom samling kring Östlig förbindelse. Ingen annan trafikåtgärd kan få samma positiva effekt på Stockholmstrafiken som att låta trafik utan mål i Stockholm köra runt staden i stället för igenom den.

Precis som trafikkontoret ställer vi oss positiva till regeringens ambitioner att utreda snabbare och ett mer kostnadseffektivt genomförande av statlig infrastruktur. Men för att Östlig förbindelse ska bli ett sådant projekt behövs både lokal, regional och nationell samling. Varför vänsterstyret i Stockholms stad prompt vill ha tung trafik bland bostadskvarteren i innerstan, i stället för i en tunnel under Saltsjön, är för oss obegripligt. Särskilt i en tid när mer behöver göras för att förbättra luftkvaliteten och minska genomfartstrafiken.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt föredragande borgarråds förslag.

Stockholm den 11 mars 2026

Karin Wanngård  
Kommunstyrelsens ordförande

**Reservation** av Jonas Nilsson, Sophia Granswed Baat och Johan Nilsson (alla M) och Jan Jönsson (L) som är likalydande med Moderaternas och Liberalernas gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

## Ärendet

Dennis Wedin (M) har väckt en motion i kommunfullmäktige. Motionären framför att Östlig förbindelse skulle förbättra för både kollektivtrafik och arbetspendling genom att knyta samman arbetsmarknaden och arbetspendlingen i stadens kranskommuner. Östlig förbindelse skulle också avlasta Stockholms innerstad från genomfartstrafik vilket skulle möjliggöra färre trafikstockningar, bättre luftkvalitet och mer utrymme för stadsliv.

I motionen föreslås att kommunfullmäktige beslutar att kommunstyrelsen uttalar sig positivt till att färdigställa Stockholms ringled med Östlig förbindelse och att kommunstyrelsen tillsammans med berörda nämnder och bolag vara en konstruktiv och samarbetsvillig aktör vad gäller att få Östlig förbindelse på plats.

## Remissammanställning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden, Haninge kommun, Lidingö stad, Nacka kommun, Stockholms Handelskammare, Svenskt Näringsliv, Tyresö kommun och Värmdö kommun.

Haninge kommun, Stockholms Handelskammare, Svenskt Näringsliv och Värmdö kommun har inte inkommit med svar.

## Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 17 mars 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret konstaterar att Östlig förbindelse diskuterats under lång tid, är ett riksintresse och att projektet haft svårt att få beslut om finansiering. I samband med infrastrukturpropositionen (2024) har regeringen presenterat att alternativa sätt att finansiera stora infrastrukturprojekt ska prövas och att förutsättningar för finansiering av Östlig förbindelse ska utredas.

Nya motorvägar genererar historiskt sett ökade mängder med trafik. Om Östlig förbindelse byggs och därmed kopplar samman två av stadens befintliga motorvägar (Södra- och Norra länken) finns en stor risk att trafikflödena i staden ökar. Stadsledningskontoret noterar att detta motverkar stadens mål i kommunfullmäktiges budget 2025 om minskad biltrafik med 30 procent till år 2030.

Stadsledningskontoret vill framföra att det i Stockholmsregionen pågår ett flertal större infrastrukturprojekt som staden medfinansierar och som befinner sig i olika stadier av genomförande. Två exempel är projekten inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling och 2016 års Sverigeförhandling. En förutsättning för finansieringen och genomförandet av dessa infrastrukturprojekt är ett stort bostadsåtagande för Stockholms stad som innebär att 95 000 bostäder ska byggas.

Stadsledningskontoret konstaterar att Östlig förbindelse riskerar att bli ett stort ekonomiskt åtagande för staten som kan leda till att andra infrastrukturobjekt inte genomförs eller skjuts på framtiden. Stadsledningskontoret ser också en stor risk för att regeringen efterfrågar ytterligare medfinansiering från Stockholms stad till Östlig förbindelse som är statlig infrastruktur.

Stadsledningskontoret föreslår att genomförandet av redan beslutade infrastrukturobjekt, som finns inom infrastrukturförhandlingarna, ska säkerställas. Dessa projekt är avgörande för tillväxten i Stockholms stad och hela regionen.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att Motion om Samling kring Östlig förbindelse av Dennis Wedin (M) besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

### **Trafiknämnden**

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 13 februari 2025 följande.

Trafiknämnden beslutar att delvis godkänna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen, samt att därutöver anföra följande:

I Stockholmsregionen pågår ett flertal större infrastrukturprojekt som befinner sig i olika stadier av genomförande. Inom ramen för Stockholmsförhandlingen, som undertecknades 2014 med ett tilläggsavtal godkänt 2021, byggs tre nya tunnelbanelinjer: tunnelbanan förlängs från Kungsträdgården till Södermalm, Söderort och Nacka, en ny linje byggs från Odenplan till Arenastaden och en ny förlängd linje till Barkarby.

Inom ramen för Sverigeförhandlingen – ramavtal 6, som godkändes av samtliga parter år 2018, planeras fyra nya kollektivtrafikobjekt: Spårväg syd, en ny tunnelbanestation i Södra Hagalund, Roslagsbanans förlängning till City och en ny tunnelbanelinje från Älvsjö till Fridhemsplan. En förutsättning för finansieringen och genomförandet av dessa infrastrukturprojekt är ett mycket stort bostadsåtagande för kommunerna, där totalt 180 000 bostäder ska byggas.

Dessa projekt är avgörande för tillväxten i Stockholms stad och hela regionen, och vi vet redan nu att ytterligare statlig finansiering kommer att krävas för att alla infrastrukturprojekt ska bli av. Att regeringen i detta läge tar upp frågan om Östlig förbindelse, som skulle innebära ett enormt ekonomiskt åtagande för staten och genom det tränga undan andra mer prioriterade objekt, är inte ansvarsfullt.

Istället bör regeringen fokusera på att säkerställa genomförandet av redan beslutade infrastrukturobjekt. Det är avgörande för Stockholms framtid.

Med anledning av ovanstående säger Stockholms stad nej till Östlig förbindelse och ska arbeta för att möjliggöra stadsutveckling i Värtan. Området som idag klassas som riksintresse måste minska kraftigt. Lösningen på trängsel och trafikproblem är en kraftig utbyggnad av cykel och kollektivtrafik, inte fler motorvägar.

*Reservation* av Dennis Wedin m.fl. (alla M), se Reservationer m.m.

*Reservation* av Anders Lindman (SD), Sara Svanström (L) och Svante Linusson m.fl. (alla C), se Reservationer m.m.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 24 februari 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Östlig förbindelse är sedan tidigare utpekad som framtida riksintresse av Trafikverket. 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 oktober 2024 lämnade regeringen en infrastrukturproposition till riksdagen med inriktning för perioden 2026–2037, som sedan bifölls av riksdagen den 12 december 2024. Propositionen innehåller förslag till ekonomiska ramar och vägledning för prioritering av åtgärder i den åtgärdsplanering som följer.

I propositionen anges att nya möjligheter till alternativ finansiering ska prövas under kommande planperiod och att regeringen avser att arbeta med alternativa finansieringsformer bland annat genom att utreda förutsättningarna för genomförande och finansiering av Östlig förbindelse.

Regeringen avser också att under kommande planperiod testa investeringsobjekt som projekteras och byggs av annan aktör än Trafikverket och samtidigt tillsätta en utredare som ska föreslå en modell för organisering av sådana objekt.

Trafikkontoret ställer sig positivt till regeringens ambitioner att utreda snabbare och ett mer kostnadseffektivt genomförande av statlig infrastruktur. Kontoret samarbetar löpande med Trafikverket och andra aktörer i en rad frågor som rör infrastruktur.

Trafikkontoret tar i detta yttrande inte ställning till vägen Östlig förbindelse.

## **Lidingö stad**

**Lidingö stads** yttrande daterat den 29 januari 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Lidingö stad har tidigare uttryckt sig positivt till byggande av Östlig förbindelse. Att skapa en förbindelseled som startar i förlängningen av Norra Länken i frihamnen och slutar i Nacka via en tunnel, möjligen under Djurgården och Värtan, är Lidingö stad positiv till. Det skulle avlasta andra delar av vägnätet och minska avståndet mellan Nacka och centrala delar av Stockholm. Ett genomförande av Östlig förbindelse skulle även vara positivt ur säkerhetsmässiga aspekter då trafikkapaciteten ökar och en redundans runt Stockholm uppnås.

I Slutrapport från Sverigeförhandlingen (2017), SOU 2017:107, sid 51, fastslogs gällande en östlig förbindelse:

”I nuläget har det inte varit möjligt att åstadkomma en finansieringsuppgörelse för Östlig förbindelse. Det innebär att det regionala behovet av en östlig förbindelse kvarstår. Östlig förbindelse kan fysiskt genomföras utan vare sig temporära eller permanenta intrång i Nationalstadsparken, genom en bergtunnel under saltsjön med möjlighet till kapacitetsstark kollektivtrafik.”

Behovet är lika påtagligt idag.

Regeringen skriver nu i både infrastrukturpropositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (2024/25:28) och budgetpropositionen (2024/25:1) att man avser ”utreda förutsättningarna för genomförande och finansiering av Östlig förbindelse.” Samtidigt vill man pröva möjligheterna till ”alternativ finansiering”.

Lidingö stad ser fram emot att regeringens initiativ nu leder till ett mer konkret förslag kring projektet. Även om vägnätet alltför är statens ansvar, är det angeläget att undersöka möjligheterna att snabba på processen genom exempelvis privat finansiering.

När det finns ett konkretiserat förslag att ta ställning till, vill Lidingö stad ges möjlighet att yttra sig på nytt.

## **Nacka kommun**

**Nacka kommuns** yttrande daterat den 3 mars 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Nacka kommun välkomnar initiativet Motion om samling kring Östlig förbindelse och ställer sig bakom remissens budskap om vikten av en regional kraftsamling kring Östlig förbindelse.

Nacka kommun instämmer i samtliga argument för Östlig förbindelse som framförs i motionen vars huvudbudskap är att regionens berörda parter aktivt stödjer och samarbetar för att förverkliga projektet. Östlig förbindelse ökar kapaciteten i det regionala vägtrafiksystemet och minskar sårbarheten i befintligt system. Den möjliggör för nya resmöjligheter med förbättrade restider för många människor i regionen med bland annat ökad tillgänglighet till stockholmsregionens arbetsmarknad. Med en alternativ väg över Saltsjö-Mälarsnittet kommer Stockholms innerstad att avlastas från genomfartstrafik och ge positiva effekter för luftkvalitet och stadsliv.

Nacka kommun vill även betona betydelsen av att Östlig förbindelse är en viktig angelägenhet som ger nytta för såväl regional som nationell nivå. En breddad arbetsmarknad ökar möjligheten att förstärka företagens utveckling och regionens innovationsförmåga vilket är viktigt för hela Sverige som helhet för att kunna stå sig i konkurrens på den globala marknaden.

Östlig förbindelse är också strategiskt viktigt för att underlätta samordning och logistik vid olika typer av katastrofer. Vid eventuellt krig och höjd beredskap kan

broar lätt slås ut, men vägtunnlarna i Östlig förbindelse kan bidra med ökad redundans i det regionala transportsystemet. Östlig förbindelse bidrar därmed väsentligt till en robust infrastruktur i huvudstaden som har strategisk betydelse för landets totalförsvar.

Nacka kommun vill också lyfta vikten av en långsiktig samverkan och samsyn kring regionens infrastrukturbehov och att Östlig förbindelse måste vara en naturlig del av det. Detta bör beskrivas och lyftas på ett tydligt sätt i den nya regionala utvecklingsplanen för stockholmsregionen- RUFs.

Inom Stor-Sthlm har Nacka och flertalet av länets kommuner ställt sig bakom ett gemensamt positionspapper: Prioritera infrastrukturens satsningar i Stockholms län – det gynnar hela landet (2023-10-12). Det är ett av flera viktiga steg för att gemensamt driva regionens behov av investeringar kopplat till bland annat infrastrukturpropositionen och nationell plan. I december 2024 beslutade riksdagen att godkänna regeringens förslag till infrastrukturproposition. I propositionen framgår det att staten bör utreda förutsättningarna för genomförande och finansiering av Östlig förbindelse. Tidigare gjorda utredningar kring offentlig-privata lösningar (OPS) visar att ett stort infrastrukturprojekt som Östlig förbindelse kan finansieras och genomföras på ett snabbare och mer kostnadseffektivt sätt jämfört med traditionell statlig finansiering.

Nacka kommun ser fram emot att regeringen och sedermera Trafikverket konkretiserar detta inom ramen för framtagande av en nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026 - 2037.

## **Tyresö kommun**

**Tyresö kommuns** yttrande daterat den 4 mars 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Tyresö kommun har ombetts att yttra sig över en remiss från Stockholms stad avseende en motion från Moderaterna om samling kring Östlig förbindelse. Tyresö kommun har inga synpunkter på kommunstyrelsens eller kommunfullmäktiges beslut i Stockholms stad.

Vad gäller samling kring Östlig förbindelse konstaterar Tyresö kommun att en förbindelse mellan de södra och norra länsdelarna i öster har diskuterats länge och utretts senast av Trafikverket under perioden 2017–2018 för att omhänderta väg-, buss- och spårtrafik i tunnel med två alternativa lösningar. De samlade effektbedömningarna för de olika tunnelalternativen visar på samhällsekonomisk olönsamhet eller osäker samhällsekonomisk lönsamhet för alternativen. Vidare ger systemanalyser bilden av effekter i trafiksystemet på platser, t.ex. väg 73, där det är ytterst svårt att omhänderta någon ökad trafik genom fysiska utbyggnader. Detta även om trafiksituationen kan avlastas på andra platser, främst i länets centrala delar.

Tyresö kommun har ett gediget samarbete inom Södertörns kommunerna med 5 prioriterade infrastrukturåtgärder som kommunen arbetar för i dialog med stat och



region. Däremot är fortsatt utredning av Östlig förbindelse intressant så länge det inte äventyrar redan beslutade åtgärder och/eller om alternativ finansiering för utredning skulle finnas. Fyrstegsprincipen bör i så fall vara vägledande avseende förbättrad tillgänglighet i den östra regiondelen, där t.ex. justeringar i trängselskatter, effekter från andra styrmedel, och förstärkt kollektivtrafik på vatten och land (med tillkommande bytespunkter och depåer/hamnar) bör vara åtgärder att ta med i kommande avvägningar. Tyresö kommun kommer inte i nuläget att kunna bidra med några finansiella medel till utredningar direkt kopplade till Östlig förbindelse.

## Reservationer m.m.

### Trafiknämnden

#### Reservation av Dennis Wedin m.fl. (alla M)

1. att nämnden beslutar att tillstyrka motionen samt
2. att därutöver anföra följande:

Stockholms östliga förbindelse har en lång historia. Den var en av delarna i Dennisöverenskommelsen från början av 1990-talet och inför valet 2022 lovade Moderaterna att återinföra Östlig förbindelse i den nationella planen. Inte minst för att minska genomfartstrafiken och möjliggöra färre trafikstockningar, bättre luftkvalitet och mer utrymme för stadsliv.

Moderaterna gläds åt trafikkontorets positiva svar gällande vår motion om att bygga klart Stockholms ringled genom samling kring Östlig förbindelse. Ingen annan trafikåtgärd kan få samma positiva effekt på Stockholmstrafiken som att låta trafik utan mål i Stockholm köra runt staden i stället för igenom den.

Precis som Trafikkontoret stället vi oss positiva till regeringens ambitioner att utreda snabbare och ett mer kostnadseffektivt genomförande av statlig infrastruktur. Men för att Östlig förbindelse ska bli ett sådant projekt behövs både lokal, regional och nationell samling. Varför det rödgröna styret prompt vill ha tung trafik bland bostadskvarteren i innerstan, i stället för i en tunnel under Saltsjön är för oss obegripligt. Särskilt i en tid när mer behöver göras för att förbättra luftkvaliteten och minska genomfartstrafiken.

#### Reservation av Anders Lindman (SD), Sara Svanström (L) och Svante Linusson m.fl. (alla C)

Att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.