

**PM 2002 RIII (Dnr 3083/02)**

**Nord-sydliga förbindelser i stockholmsområdet, utökat samråd**

**Remiss från Vägverket**

**Remisstid 3 december 2002**

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Till Vägverket överlämna och åberopa promemorian.
2. Rekommendera att Brommagrenen utgår ur det fortsatta utredningsarbetet.

**Föredragande borgarrådet Roger Mogert** anför följande.

*Ärendet*

Vägverket Region Stockholm, VST, genomförde under 2001 en förstudie enligt väglagen för att pröva en utökning av de nord-sydliga förbindelserna över Saltsjö-Mälarsnittet i stockholmsområdet. Länsstyrelsen beslutade sedan att projektet kan antas ha betydande miljöpåverkan och det beslutades att utökat samråd skulle genomföras. Miljökonsekvensbeskrivningen skulle dessutom redovisa andra jämförbara sätt att uppnå syftet med projektet.

I samband med en samrådsomgång har Stockholms stad uppmanats inkomma med synpunkter på utredningens innehåll och inriktning, *bilaga*. Synpunkter ska vara VST tillhanda senast 26 november 2002. Staden har begärt och fått anstånd till 3 december 2002.

*Remisser*

Ärendet har inte remitterats på grund av den korta tiden. Frågan om nord-sydliga förbindelser i stockholmsregionen kommer dock att återkomma inom ramen för den utredning som VST genomför.

*Mina synpunkter*

Jag anser att den inriktning som planeras för utredningen kommer att utgöra en god grund för framtida ställningstaganden. I Stockholm finns en politisk majoritet för att utöka vägkapaciteten i nord-sydlig riktning väster om regioncentrum. Det finns också en politisk majoritet som företräder synsättet att en sådan utökad vägkapacitet ska bidra till regional balans och till att skapa en integrerad arbetsmarknad i regionen. Av denna anledning bör utredningen framöver, förutom nollalternativet, studera Förbifart Stockholm och Ålstensleden. Brommagrenen, som enligt förstudien innebär lägre måluppfyllelse än både Förbifart Stockholm och Ålstensleden, bör utgå ur arbetet.

Jag ser också positivt på att alternativa metoder för att uppnå det önskade resultatet studeras och att resultaten vägs in i utredningen. Kollektivtrafikutbyggnad och avgiftssystem är exempel på sådana metoder som utredningen ska granska. Jag

förutsätter också att den samverkansgrupp som finns och där staden ingår kommer att fortsätta sitt arbete även framöver.

Jag föreslår med hänvisning till vad som anförts att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Till Vägverket överlämna och återropa promemorian.
2. Rekommendera att Brommagrenen utgår ur det fortsatta utredningsarbetet.

Stockholm den 22 november 2002

ROGER MOGERT

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Sten Nordin* (m) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta utöver majoritetens förslag att

1. Ålstensleden skall utgå från den fortsatta planeringen
2. uttala behovet av en tidigareläggning av förbifart Stockholm
3. därutöver anföras.

Förbifart Stockholm är det enda alternativt som inte bara flyttar trafikproblemen utan ökar kapaciteten mellan regionens norra och södra delar. Essingeledens Brommagren medför att trafiken på Essingeleden år 2015 ökar med 65 000 fordon per dygn. Ålstensleden medför att ytterligare trafik leds in på den redan underdimensionerade E 18.

Förbifart Stockholm skapar även möjligheter till nya tillväxtcentra med bostäder och arbetsplatser. Därutöver avlastar förbifarten Stockholms innerstad mest.

Stockholmstrafiken har redan slagit i kapacitetstaket. Behovet av nya trafikinvesteringar för såväl kollektivtrafiken som biltrafiken är uppenbara. Lösningarna har även varit kända enda sedan den breda dennisöverenskommelsen. De flesta trafikinvesteringarna skulle även redan varit byggda om inte socialdemokraterna svikit den breda trafiköverenskommelsen.

Ska vi klara Stockholm positiva tillväxt, såväl ekonomisk som befolkningsmässigt, krävs snabba beslut om avlastande kringfartsleder. Förbifart Stockholm innebär även möjligheter för 10 000-tals nya bostäder. Det är därför ytterst angeläget att påskynda den beredande processen av förbifart Stockholm.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Margareta Olofsson* (v) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. rekommendera att alternativet Förbifart Stockholm utgår ur det fortsatta utredningsarbetet
2. anföras följande som svar på remissen.

Vägutredningen har att utreda alternativa sätt att åstadkomma effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet, vid sidan av de tre vägutbyggnadsalternativen. Redan idag finns ett kunskapsunderlag som tyder på att trängselavgifter och/eller utbyggd kollektivtrafik skulle innebära radikalt förbättrad framkomlighet i regionen. Syftet skulle alltså uppfyllas utan ingrepp i kultur- och naturlandskap, samtidigt som miljömålen kan nås.

Ur detta perspektiv framstår det klart att Förbifart Stockholm borde utgå ur en vidare utredning. Förbifart Stockholm stämmer sämst överens med ambitionen att uppnå miljömålen och har samtidigt en tydligt negativt regionstrukturerande effekt, med sin utglesning av regionen.

Dessutom uppvisar Förbifart Stockholm den sämsta samhällsekonomiska kalkylen av samtliga alternativ.

Både Brommagrenen och Ålstensleden bidrar vid en jämförelse mer till en väl sammanhållen region, där kollektivtrafikförsörjningen kan säkras. Vid sidan av en förstärkning av kollektivtrafiken och införandet av trängselavgifter, kan dessa två alternativ fortsätta utredas.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Viviann Gunnarsson* (mp) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. rekommendera Vägverket att avvakta uteslutandet av något av vägalternativen till dess att hänsyn kunnat tas till utredningarna om utökad kollektivtrafik och vägavgifter
2. anföra följande.

Vi motsätter oss att Vägverket utesluter ett av vägalternativen innan hänsyn tagits till resultaten från de utredningar om utökad kollektivtrafik och vägavgifter som ingår i miljökonsekvensbeskrivningen. Dessa utredningar beräknas färdiga tidigast vid årsskiftet 2002/03 respektive juni 2003. Det är fullt möjligt att resultaten från utredningarna påverkar bedömningen av vilka vägalternativ som är lämpliga att studera närmare. Därför är det ej lämpligt att redan i detta skede utesluta en fördjupad utredning kring något av vägalternativen.