

**Utlåtande 2013: RII + RV (Dnr 314-650/2013)**

## **Förbifart Stockholm mellan E4/E20 vid Kungens kurva och E4 vid Häggvik**

### **Genomförandeavtal med Trafikverket**

**Framställan från exploateringsnämnden samt trafik- och renhållningsnämnden**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Exploateringsnämndens och trafik- och renhållningsnämndens förslag till genomförandeavtal med Trafikverket i enlighet med bilaga 2 till utlåtandet godkänns.
2. Exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden ges i uppdrag att träffa erforderliga kompletterande avtal till genomförandeavtalet, under förutsättning att dessa dels ansluter till träffat genomförandeavtal, dels inte innebär ytterligare ekonomiska åtaganden för staden utöver det som ryms inom nämndernas delegation.
3. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

**Föredragande borgarråden Ulla Hamilton och Joakim Larsson** anför följande.

*Ärendet*

Inför utbyggnaden av Förbifart Stockholm har ett förslag till genomförandeavtal upprättats mellan Trafikverket och Stockholms stad. Avtalet avser den del

av projektet som är belägen inom stadens gränser. Utbyggnaden, som Trafikverket genomför med stöd av arbetsplan, baseras på stadens detaljplaner.

Förslaget till genomförandeavtal utgår från det s.k. medfinansieringsavtalet från år 2009, som klargör att Trafikverket med statliga medel och trängselskatt ska bekosta och genomföra projektet.

Avtalet reglerar ansvars- och arbetsfördelningen mellan staden och Trafikverket vad gäller markåtkomst för projektet, både för mark som tas i anspråk permanent för vägbyggande och mark för tillfälliga etableringar och arbetsområden.

Avtalet reglerar hur Trafikverket ska ersätta staden för inkomstbortfall avseende markområden där staden har intäkter från arrenden eller upplåtelser. Avtalet ger Trafikverket rätt att utan avgift nyttja allmän plats och mark utan plan där staden saknar intäkter.

### *Beredning*

Ärendet har beretts av exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden som har skrivit ett gemensamt tjänsteutlåtande. Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret för yttrande.

Stadsledningskontoret anser att det framförhandlade genomförandeavtalet som godkänts av exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden är godtagbart för staden. Ansvarsfördelningen mellan Trafikverket och staden bedöms som rimlig. Stadsledningskontoret delar exploateringsnämndens och trafik- och renhållningsnämndens bedömning att de ekonomiska riskerna för staden i projektet är skäligen begränsade. Detta baserat på att det är Trafikverket som står för finansieringen av själva huvudprojektet, vilket definieras mer i detalj i avtalet.

### *Våra synpunkter*

Förbifart Stockholm är ett mycket angeläget infrastrukturprojekt av såväl lokal, regional som nationell betydelse. Därför är det mycket glädjande att Stockholms stad och Trafikverket kan teckna ett genomförandeavtal för projektet. Noggranna förhandlingar har resulterat i ett avtal där ett gemensamt ansvarstagande från både Stockholms stad och Trafikverket står i centrum.

Förbifart Stockholm kommer att sammanlänka en region som annars riskerar att växa isär. För stockholmarna kommer Förbifart Stockholm att innebära bättre framkomlighet inte bara vid resor förbi Stockholm utan också i de centrala delarna av staden och regionen. Förbifarten möjliggör en utbyggd och

utvecklad kollektivtrafik samt fler kopplingar i kollektivtrafiksystemet. Förbifarten minskar sårbarheten i Stockholms infrastruktur.

För Stockholms stad är förbifarten inte enbart ett transportinfrastrukturprojekt, utan också ett viktigt stadsbyggnadsprojekt som kommer att möjliggöra att nya bostäder, stadsdelar och arbetsplatser växer fram. Utan en ny nord-sydlig koppling över Saltsjö-Mälarsnittet riskerar annars Stockholm att växa isär och jobbskapande tillväxtmöjligheter att gå förlorade. I det sammanhanget är genomförandeavtalet ytterligare ett viktigt steg på vägen mot en färdig Förbifart Stockholm.

I övrigt hänvisar vi till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

#### *Bilagor*

1. Reservationer m.m.
2. Genomförandeavtal. Förbifart Stockholm mellan E4/E20 vid Kungens kurva och E4 vid Häggvik.
3. Översiktskartor
4. Del av systemhandling

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådens förslag.

**Reservation** anfördes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

1. Att exploateringsnämndens och trafik- och renhållningsnämndens förslag
- 1 till genomförandeavtal med Trafikverket avslås.
2. Att avbryta planeringen av Förbifart Stockholm.
3. Samt att anföra följande

Planeringen av Förbifart Stockholm ska avbrytas. Förbifart Stockholm går emot de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen och medför att det blir svårare att nå de nationella och regionala miljökvalitetsmålen. Projektet leder inte till en effektivare och energisnålare transportinfrastruktur. I Stockholmsförhandlingen finns ett åtagande om att vägtrafikens koldioxidutsläpp ska minska med 30 procent fram till 2030, detta åtagande är även infört i den av landstinget beslutade RUF 2010. Detta åtagande är att betrakta som ett villkor för att Stockholmsförhandlingens åtgärder ur ett klimatperspektiv ska vara möjliga att genomföra. Om Förbifart Stockholm byggs leder det till en spridd stadsstruktur, ökad trängsel genom inducerad trafik och högre koldioxidutsläpp från trafiken, ökat buller och hälsovådligt höga halter av partiklar i tunnlar och tunnelmynningar m.m. Förbifart Stockholm medför att andelen kollektivtrafik minskar och kostnaden på 45 miljarder inklusive räntor i 2009 år prisläge medför att viktiga

investeringar inom kollektivtrafiken undanträngs. Beslutet att samtliga pengar från trängselskatten till år 2053 går till väginvesteringar bryter även mot folkomröstningen om trängselskatt från år 2006.

Projektet påverkar naturreservat, områden upptagna som Natura-2000 och artskyddsförordningen. Viktiga vattenområden vars vattenkvalité ska säkerställas genom vattendirektivet riskerar att påverkas negativt, bland annat Mälaren som utgör dricks-vattentäckt för cirka 2 miljoner människor i Mälardalen. Igelbäcken och Bällstaån med sin dåliga ekologiska status hotas av Förbifart Stockholm.

Områdena vid Hjulstamotet och Hanstamotet kommer att påverkas starkt av motorvägens kraftfulla ingrepp i natur och närliggande boendemiljöer. Grönområden och naturreservat får irreversibla ingrepp och boende påverkas av förhöjda nivåer av hälsovådliga partiklar vid tunnelmynningar och från trafikleden, samt ökat buller. Trafikverket anger att en nedgrävning försämrar luftkvaliteten i tunneln och finner det mer lämpligt att istället försämrare boendemiljön för de som inte använder motorvägen. På liknande sätt påverkas boende vid de övriga tunnelmynningarna av partiklar och buller, i bland annat Skärholmen krävs vidare åtgärder för att nå bullerriktlinjerna och vid Vinstamotet påtalas de förhöjda trafikmängderna på kringliggande gator. Frånluftstornen påverkar stadsmiljön negativt, orsakar utsläpp av luftföroreningar och riskerar att medföra industribuller. Flera fornlämningar hotas av frånluftstornen. Trafikverket har inte heller för avsikt att aktiv rena luften trots att Länsstyrelsen förutsätter att Trafikverket utreder möjligheterna för detta.

Förbifartens förespråkare bortprioriterar klimatfrågan samt medvetet väljer att skapa en glesare bebyggelsestruktur, helt och hållet mot uttalade ambitioner. Trafikforskningen är enlig om att projektet Förbifart Stockholm är negativt för de transportpolitiska målen och miljömålen. Miljöpartiet anser att planeringen ska avbrytas och istället genomföra satsningar som medför att den samlade målbilden för transportsektorn uppnås.

Trafikverkets utredning Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit (27 april 2012) anger att vägtrafiken utöver teknikutvecklingen på fordon och bränslen behöver minska med 20 procent till år 2030 för att nå klimatmålen. I storstäderna behövs en ännu större minskning med 25 procent. Rapporten anger att en sådan utveckling får positiva effekter även för andra beslutade miljömål och för trafik-säkerheten. Då klimatfrågan är en prioriterad fråga för transportsektorn ser Miljöpartiet denna framtidsbild som nödvändig och önskvärd. Med reducerad vägtrafik saknas behovet av investeringar i ny vägkapacitet. Investeringsmedel ska därför tillföras de alternativa transportslag som väntas överta den reducerade vägtrafiken, som till exempel cykel och kollektivtrafik.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Exploateringsnämndens och trafik- och renhållningsnämndens förslag till genomförandeavtal med Trafikverket i enlighet med bilaga 2 till utlåtandet godkänns.
2. Exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden ges i uppdrag att träffa erforderliga kompletterande avtal till genomförandeavtalet, under förutsättning att dessa dels ansluter till träffat genomförandeavtal, dels inte innebär ytterligare ekonomiska åtaganden för staden utöver det som ryms inom nämndernas delegation.
3. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Stockholm den

På kommunstyrelsens vägnar:  
STEN NORDIN

Ulla Hamilton och Joakim Larsson

*Ulrika Gunnarsson*

## ÄRENDET

Inför utbyggnaden av Förbifart Stockholm har ett förslag till genomförandeavtal (se bilaga 2) upprättats mellan Trafikverket och Stockholms stad. Avtalet avser den del av projektet som är belägen inom stadens gränser. Utbyggnaden, som Trafikverket genomför med stöd av arbetsplan, baseras på stadens detaljplaner.

Förslaget till genomförandeavtal utgår från det så kallade medfinansieringsavtalet från år 2009 och reglerar ansvars- och arbetsfördelning mellan staden och Trafikverket vad gäller markåtkomst för projektet, både för mark som tas i anspråk permanent för vägbyggande och mark för tillfälliga etableringar och arbetsområden. Avtalet reglerar även hur Trafikverket ska ersätta staden för inkomstbortfall avseende markområden där staden har intäkter från arrenden eller upplåtelser. Avtalet ger Trafikverket rätt att utan avgift nyttja allmän plats och mark utan plan där staden saknar intäkter.

Trafikverket står för projektmedel för utgifter avseende projektering, upphandling, byggande och genomförande av projekt Förbifart Stockholm. I detta ingår planavgifter, lantmåteriförrättningar, kostnader för markåtkomst och tillfälliga etableringar. I enlighet med kommunfullmäktiges beslut den 7 april 2008 har dock staden delfinansierat arbetsplanarbetet med 50 mnkr i prisnivå 2008-01-01. Med tecknandet av det i detta ärende föreslagna genomförandeavtalet är avtalet från år 2008 slutreglerat, vilket innebär att staden avstår från att återkräva dessa medel.

Staden svarar för utgifter för egen personal som deltar vid förhandlingar, möten, granskningar etc. samt för arbete med inlösen av mark m.m. Investeringsutgifterna för detta bedöms till totalt ca 48 mnkr, fördelat på ca 40 mnkr för trafik- och renhållningsnämnden och ca 8 mnkr för exploateringsnämnden. De ekonomiska riskerna för staden i projektet bedöms som skäligen begränsade.

För de etableringsområden där staden har intäkter från arrenden eller upplåtelser regleras i genomförandeavtalet hur Trafikverket ska ersätta staden för dessa intäktsbortfall. Minskade intäkter från markupplåtelser som en följd av avtalet bedöms idag till ca 5 mnkr totalt under projektets genomförande.

När projektet är klart tar trafik- och renhållningsnämnden över nya gator och anläggningar som enligt trafik- och renhållningsnämndens bedömning motsvarar ett anläggningsvärde av ca 120 mnkr i Skärholmen, Vinsta, Hjulsta och Akalla.

## **Exploateringsnämnden**

**Exploateringsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 18 april 2013 följande.

1. Exploateringsnämnden godkänner, bilagt till tjänsteutlåtande, förslag till genomförandeavtal för Förbifart Stockholm samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner avtalet.
2. Exploateringsnämnden föreslår att kommunfullmäktige ger exploateringsnämnden i uppdrag att träffa erforderliga kompletterande avtal till genomförandeavtalet, under förutsättning att dessa dels ansluter till träffat genomförandeavtal och dels inte innebär ytterligare ekonomiska åtaganden för staden utöver det som ryms inom nämndernas delegation.
3. Exploateringsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

*Reservation* anfördes av Elin Olsson (MP), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Ann-Margarethe Livh m fl. (V), *bilaga 1*.

## **Trafik- och renhållningsnämnden**

**Trafik- och renhållningsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 18 april 2013 följande.

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner, bilagt till tjänsteutlåtandet, förslag till genomförandeavtal för Förbifart Stockholm samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner avtalet.
2. Trafik- och renhållningsnämnden föreslår att kommunfullmäktige ger trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att träffa erforderliga kompletterande avtal till genomförandeavtalet, under förutsättning att dessa dels ansluter till träffat genomförandeavtal och dels inte innebär ytterligare ekonomiska åtaganden för staden utöver det som ryms inom nämndens delegation.
3. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner att trafikkontoret avsätter investeringsmedel om 40 mnkr fördelat på en tioårsperiod för arbetet med Förbifart Stockholm.
4. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Tobias Johansson (V), *bilaga 1*.

**Trafikkontorets och exploateringskontorets** gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 3 april 2013 har följande lydelse.

Kontoren föreslår att exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden för respektive nämnds räkning godkänner avtalet och överlämnar det till kommunfullmäktige för godkännande.

Kontoren föreslår också att berörd nämnd ges i uppdrag att träffa erforderliga kompletterande avtal till genomförandeavtalet, under förutsättning att dessa inte innebär ytterligare ekonomiska åtaganden för staden utöver de som framgår av genomförandeavtalet.

Trafikkontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden godkänner att kontoret avsätter investeringsmedel om 40 mnkr fördelat på en tioårsperiod för arbetet med Förbifart Stockholm.

Kontoren föreslår slutligen att nämndernas beslut i ärendet justeras omedelbart.

## BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret för yttrande.

## Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 3 maj 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Staden och Trafikverket har förhandlat om genomförandeavtalets innehåll i mer än två år. Båda parter har i detta eftersträvat att projektet ska kunna genomföras. Avtalets slutliga innehåll är resultatet av ett flertal små kompromisser och måste anses vara ordentligt genomarbetat.

Stadsledningskontoret anser att det framförhandlade genomförandeavtalet som godkänts av exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden är godtagbart för staden. Ansvarsfördelningen mellan Trafikverket och staden bedöms som rimlig.

Stadsledningskontoret delar exploateringsnämndens och trafik- och renhållningsnämndens bedömning om att de ekonomiska riskerna för staden i projektet bedöms som skäligen begränsade. Detta baserat på att det är Trafikverket som står för finansieringen av själva huvudprojektet, vilket definieras mer i detalj i bifogat avtal.

De anläggningar som tas över från Trafikverket ska åsättas ett värde i stadens anläggningsregister. Trafik- och renhållningsnämnden har uppskattat värdet till 120



mnkr. Anläggningarnas verkliga värde får fastställas i dialog med Trafikverket efter färdigställande.

Gällande förslag till genomförandeavtal med Trafikverket hänvisas till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

## RESERVATIONER M.M.

### **Exploateringsnämnden**

*Reservation* anfördes av Elin Olsson (MP) enligt följande.

Avslå punkt 1, 2 och 3.

Tillkännage som sin åsikt att trängselskattpengarna och övriga pengar som avsatts till förbifart Stockholm ska gå till utbyggnad av kollektivtrafik i Stockholmsregionen.

Anföra följande:

Förbifart Stockholm innebär en avsevärd försämring av Stockholmsregionens luftkvalité, ökade koldioxidutsläpp, ökad trängsel, bullerproblem och att värdefull naturmark förstörs. I stället för att lägga trängselskattpengarna på förbifarten bör de läggas på kollektivtrafik som är ett betydligt mer miljövänligt resealternativ. Att satsa pengarna på kollektivtrafik är dessutom i linje med utslaget av folkomröstningen år 2006.

Att, som kontoret påpekar, stora delar av gatunätet kommer att avlastas från biltrafik stämmer enligt trafikforskningen inte. Att bygga fler motorvägar innebär inte bara att det tillkommer trafik på platsen för själva motorvägen, det innebär också att fler människor köper bil och i högre utsträckning använder bilen som transportmedel, vilket gör att biltrafiken ökar i hela regionen.

Det är också anmärkningsvärt att kontoret, i dess beskrivning av konsekvenser av projektet, endast jämför med vad som skulle hända med trafiken i ett nollalternativ, dvs. om man inte skulle vidta några åtgärder. Jämförelsen borde i stället ha varit med en satsning på kollektivtrafik.

Att vidta åtgärder som innebär en ökning av biltrafiken trots att trafikverkets kapacitetsutredning visat att biltrafiken behöver minska med 25 procent i Storstadsregionerna fram till år 2030 för att klara de nationella klimatmålen är ett stort svek mot kommande generationer.

Förbifarten kommer också att förändra stadsstrukturen på ett negativt sätt, framförallt i områden i närheten av förbifarten men det kommer också bli förändringar som påverkar hela Stockholmsregionen. Motorvägsbyggen har en tendens att leda till utglesade städer med så kallade ”urban sprawl”. En av konsekvenserna med att glesa ut städer är förändringen i handelsmönster. Motorvägsbyggen medför ofta stora shoppingcentrum i utkanten av staden dit man förväntas ta sig med bil. Dessa utarmar ofta

lokala stadskärnor och den affärsverksamhet som finns integrerad i bostadsbebyggelse och andra samhällsfunktioner.

Satsar man i stället på kollektivtrafik, som är betydligt mer yteffektivt, finns det förutsättningar för en mer sammanhållen bebyggelsestruktur, fler bostäder och mer levande stadskärnor. Genom en yteffektiv trafikplanering finns det också mer utrymme att utveckla Stockholms grönområden, vilka är viktiga både för människors möjlighet till rekreation men också för att de ger oss värdefulla ekosystemtjänster.

*Reservation* anfördes av Ann-Margarethe Livh m fl. (V) enligt följande.

Att inte teckna avtal med Trafikverket.

Att därutöver anföras:

Vänsterpartiet har i alla beslutsinstanser sagt nej till det omoderna projektet Förbifart Stockholm. Det kommer fram alltför oroande fakta, till exempel att partikelhalterna och möjligen också kväveoxidhalterna blir så höga att det i praktiken inte är möjligt att färdas genom tunneln oskyddad. Hur ska detta fungera med den kollektivtrafik man säger ska gå i tunneln. En rad frågor inom risk- och säkerhetsområdet är inte lösta, t.ex. hantering av kösituationer, släcksystemets utformning och funktion, utrymning från säker plats med buss. Fortfarande finns inte beskrivet hur riskhanteringen av farligt gods i tunneln ska gå till.

## **Trafik- och renhållningsnämnden**

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande.

1. Trafik- och renhållningsnämnden avslår bilagt förslag till genomförandeavtal för Förbifart Stockholm.
2. Samt att därutöver anföras följande:

Förbifart Stockholm går emot de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen och medför att det blir svårare att nå de nationella och regionala miljökvalitetsmålen. Projektet leder inte till en effektivare och energisnålare transportinfrastruktur. I Stockholmsförhandlingen finns ett åtagande om att vägtrafikens koldioxidutsläpp ska minska med 30 procent fram till 2030, detta åtagande är även infört i den av landstinget beslutade RUF 2010. Detta åtagande är att betrakta som ett villkor för att Stockholmsförhandlingens åtgärder ur ett klimatperspektiv ska vara möjliga att genomföra. Om Förbifart Stockholm byggs leder det till en spridd stadsstruktur, ökad trängsel genom inducerad trafik och högre koldioxidutsläpp från trafiken, ökat buller och hälsovådligt höga halter av partiklar i tunnlar och tunnelmynningar m.m. Därför ska planeringen av Förbifart Stockholm avbrytas.

Projektet påverkar naturreservat, områden upptagna som Natura-2000 och artskyddsförordningen. Viktiga vattenområden vars vattenkvalité ska säkerställas genom

vattendirektivet riskerar att påverkas negativt, bland annat Mälaren som utgör dricks-vattentäckt för cirka 2 miljoner människor i Mälardalen. Igelbäcken och Bällstaån med sin dåliga ekologiska status hotas av Förbifart Stockholm.

Områdena vid Hjulstamotet och Hanstamotet kommer att påverkas starkt av motorvägens kraftfulla ingrepp i natur och närliggande boendemiljöer. Grönområden och naturreservat får irreversibla ingrepp och boende påverkas av förhöjda nivåer av hälsovärdliga partiklar vid tunnelmynningar och från trafikleden, samt ökat buller. Trafikverket anger att en nedgrävning försämrar luftkvaliteten i tunneln och finner det mer lämpligt att istället försämrade boendemiljön för de som inte använder motorvägen. På liknande sätt påverkas boende vid de övriga tunnelmynningarna av partiklar och buller, i bland annat Skärholmen krävs vidare åtgärder för att nå bullerriktlinjerna och vid Vinstamotet påtalas de förhöjda trafikmängderna på kringliggande gator. Frånluftstornen påverkar stadsmiljön negativt, orsakar utsläpp av luftföroreningar och riskerar att medföra industribuller. Flera fornlämningar hotas av frånluftstornen. Trafikverket har inte heller för avsikt att aktiv rena luften trots att Länsstyrelsen förutsätter att Trafikverket utreder möjligheterna för detta.

Förbifartens förespråkare bortprioriterar klimatfrågan samt medvetet väljer att skapa en glesare bebyggelsestruktur, helt och hållet mot uttalade ambitioner. Trafikforskningen är enig om att projektet Förbifart Stockholm är negativt för de transportpolitiska målen och miljömålen. Miljöpartiet anser att planeringen ska avbrytas och istället genomföra satsningar som medför att den samlade målbilden för transportsektorn uppnås.

Trafikverkets utredning Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit (27 april 2012) anger att vägtrafiken utöver teknikutvecklingen på fordon och bränslen behöver minska med 20 procent till år 2030 för att nå klimatmålen. I storstäderna behövs en ännu större minskning med 25 procent. Rapporten anger att en sådan utveckling får positiva effekter även för andra beslutade miljömål och för trafiksäkerheten. Då klimatfrågan är en prioriterad fråga för transportsektorn ser Miljöpartiet denna framtidsbild som nödvändig och önskvärd. Med reducerad vägtrafik saknas behovet av investeringar i ny vägkapacitet. Investeringsmedel ska därför tillföras de alternativa transportslag som väntas överta den reducerade vägtrafiken, som till exempel cykel och kollektivtrafik.

*Reservation* anfördes av Tobias Johansson (V) enligt följande.

1. Avslå kontorets förslag till beslut.
2. Därutöver anföras:

Beslutet om Förbifart Stockholm är tyvärr ett strategiskt, tungt vägval, som inbjuder till ökad biltrafik, och lurar medborgarna att tro att det kommer att leda till minskade köer, när vi vet att fler och större vägar leder till mer trafik och växande köer.

Samtidigt som klimatet i allt högre utsträckning påverkas av utsläppen från bilismen bestämmer sig den borgliga alliansen för att öka biltrafiken genom byggandet av

förbifarten. Vår bestämda uppfattning är att istället satsa på cykel- och kollektivtrafik för att kunna möta det ökade antalet invånare i staden.

En satsning på motorvägar är en satsning på utglesning. När det gäller Förbifart Stockholm är detta extra tydligt. Förbifart Stockholm byggs inte för dagens trafik, utan för att öppna upp för ny trafik mellan Stockholms norra och södra regionhalvor och öppna upp nya områden för exploatering. Detta står i total motsättning till strategierna i Stockholms Översiktsplan och i RUFs 2010 om att förtäta och bygga staden inåt för att minska transportbehovet. Att bygga Förbifart Stockholm är att backa in i framtiden!

I ett långsiktigt hållbart Stockholm satsas offensivt på en hållbar stadsstruktur och hållbara transporter. Förbifart Stockholm kommer att kosta skattebetalarna över 30 miljarder kronor. Alliansens finansieringslösning på Förbifart Stockholm bygger på fem miljarder i statligt stöd och resten lånefinansiering. För att betala ränta och amortera av lånet vill de ta intäkterna från trängselavgifterna, något som beräknas ta ca 30 år.

Vi vill använda intäkterna från trängselavgifterna till att utveckla en modern och attraktiv kollektivtrafik. Används intäkterna istället till att betala Förbifart Stockholm kommer den minskade klimatpåverkan från trängselavgifterna att ätas upp av ökade trafikvolym, samtidigt som den nödvändiga utbyggnaden av kollektivtrafiken får stå tillbaka.

Storskaliga motorvägsbyggen är en gammalmodig trafiklösning utan förankring i dagens klimatdebatt. Lägg ner!!!