

Bilaga 1 till kommunfullmäktiges protokoll 2014-12-15 § 3

Svar på interpellation (2014:15) av Joakim Larsson (M) om bygg bort Stockholms trafikinfarkt

Det är mycket angeläget att förbättra trafiksituationen i Stockholm. Under högtrafik är trafiksystemet högt belastat. Samtidigt finns det stora möjligheter att effektivisera de transporter som sker idag genom att prioritera gång, cykel, kollektivtrafik och varuleveranser.

Stockholms stads Framkomlighetsstrategi anger att i en växande storstad med välmående ekonomi får man precis den trafikmängd i högtrafik som man skapar vägkapacitet åt. Trafikverkets underlagsrapport (2012:105) till kapacitetsutredningen och Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84) visar på åtgärder för en mer hållbar trafiksituation. Flera åtgärder är redan beslutade.

På Essingeleden bedöms trafiken med trängselskatt år 2016 minska med 10 till 15 procent under högtrafiktimmen. År 2017 öppnar Citybanan samt att tunnelbanan ska byggas ut.

För att passera Saltsjö-Mälarsnittet finns idag utöver Essingeleden även Alviksbron, Västerbron, Centralbron, Slussen, tunnelbanebron samt järnvägsbron. En pendeltågstunnel byggs och det planeras för en tunnelbanelinje under Saltsjön. Varuleveranser är till största del beroende av Essingeleden och järnvägsbron, förutom de leveranser som har innerstaden som målpunkt och även använder Västerbron, Centralbron eller Slussen. Den största delen av varuleveranserna på Essingeleden har målpunkter i den centrala regionkärnan. Staden arbetar idag för en effektivare varudistribution.

Förbifart Stockholm är primärt en trafikled som är planerad för biltrafik. Enligt en beräkning av Trivector kommer det att ta 25 minuter längre tid att åka buss på Förbifart Stockholm, från Kungens kurva till Häggvik, jämfört med att åka bil samma sträcka.

Stockholm den 21 november 2014

Daniel Helldén