

Utlåtande 2008:36 RI+II (Dnr 311-105/2008)

Förbifart Stockholm

Inriktningsbeslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Redovisad inriktning för stadens medverkan i arbetet med Förbifart Stockholm godkänns.
2. Avtal, *bilaga*, mellan Stockholms stad och Vägverket Region Stockholm om reglering av stadens delfinansiering av arbetsplanarbetet för Förbifart Stockholm godkänns.
3. Staden delfinansierar arbetsplanarbetet i projektet Förbifart Stockholm med 50 mnkr, exklusive moms i prisnivå 2008-01-01, att avräknas från stadens totala bidrag till projektets utbyggnad.
4. Finansieringen får ske genom att ta i anspråk i stadens bokslut särskilt avsatta medel för infrastruktursatsningar.
5. Trafik- och renhållningsnämnden samt stadsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att inom respektive ansvarsområde med högsta prioritet arbeta för genomförandet av projektet Förbifart Stockholm.

Kommunstyrelsen beslutar för egen del följande

Till stadsdirektören delegeras att underteckna avtalet och utföra utbetalningen för stadens del.

Föredragande borgarråden Kristina Axén Olin och Mikael Söderlund
anför följande.

Ärendet

Förbifart Stockholm förbättrar de nord-sydliga förbindelserna i stockholmsregionen och är tillsammans med Citybanan de två högst prioriterade projekten avseende förbättringar av infrastrukturen i Stockholm.

Fullmäktige har i budget för 2007 fattat beslut om att staden senast under 2008 ska fatta inriktningsbeslut om Förbifart Stockholm. Under 2007 pågick förhandlingar om infrastrukturen i vår region under ledning av statens förhandlingsman Carl Cederschiöld. Förhandlingarna har avslutats och en överenskommelse undertecknades i december 2007. Förbifart Stockholm utpekas i överenskommelsen som en avgörande investering för bättre framkomlighet i vår region. Mot denna bakgrund har staden förhandlat med Vägverket om förutsättningarna för projektets planering och genomförande. Under januari 2008 har framtagits ett avtal om delfinansiering av arbetsplan för Förbifart Stockholm. Staden ska enligt avtalet finansiera del av arbetsplanen motsvarande 50 mnkr.

Beredning

Ärendet har initierats av stadsledningskontoret.

Våra synpunkter

Sedan 1960-talet har kapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet inte ökat. Under samma period har Stockholm vuxit flerfaldigt, samtidigt som regionen i allt högre grad vuxit samman. Behovet av väl fungerande kommunikationer blir viktigare och viktigare för vår regions konkurrenskraft. I närmare 40 år har nödvändiga infrastruktursatsningar försenats eller uteblivit. Skälet har ofta varit att huvudstadens infrastruktur blivit föremål för rikspolitiska överväganden. Priset som regionens invånare dagligen tvingas betala för detta blir bara högre. Trafiksituationen är sedan länge oacceptabel och Essingeleden har idag nått kapacitetstaket.

Genom Citybanan fördubblas spårkapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet. Investeringen är helt nödvändig för att järnvägstrafiken ska fungera i stora delar av landet och är en förutsättning för att Stockholm-Mälarenregionen ska kunna fortsätta växa och integreras. Dagens kapacitet färdigställdes 1872 och det är

hög tid att förnya och förbättra den spårbundna kollektiv- och regionaltrafiken. Staden har tillsammans med Stockholms läns landsting och Banverket sedan tidigare ett avtal om gemensam finansiering av Citybanan. Staden har valt att åta sig ett finansieringsansvar mot bakgrund av behovet att förbättra spårbunden trafik och därmed öka attraktionskraften i den transportformen. Ett modernt och växande Stockholm förutsätter utbyggd och bättre fungerande kollektiv- och regionaltrafik. Citybanan möjliggör en sådan utveckling.

Förbifart Stockholm är på motsvarande sätt som Citybanan en investering i ett växande och modernt Stockholm. Genom Förbifart Stockholm kan genomfartstrafik ledas i en ring utanför centrala Stockholm. Det kommer att bidra till en bättre luftkvalitet i Stockholm och enligt utredningar genomförda av stadens miljöförvaltning förväntas Förbifart Stockholm leda till 20-25 färre dödsfall per år genom mindre exponering för luftföroreningar. I Stockholmsförhandlingen som slutfördes i december 2007 prioriteras Förbifart Stockholm som det enskilt viktigaste vägprojektet i Stockholm. Den uppfattningen delas också av den process kallad En bättre sats där representanter från kommuner, trafikhuvudmän, länsstyrelser och regionförbund i de fem länen kring Mälaren enats om trafiksatsningar. Förbifart Stockholm har också stöd av samtliga kommuner i Stockholms län. Vi konstaterar att Förbifart Stockholm uppfyller de krav som hela regionen ställer för att regionen ska kunna växa och fungera väl och att investeringen har stöd långt utanför Stockholm.

Bilaga

Avtal Förbifart Stockholm

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådens förslag.

Reservation anfördes av borgarråden *Carin Jämtin* och *Roger Mogert* (båda s) enligt följande.

Vi föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande.

1. Godkänna föredragande borgarrådets förslag till beslut.
2. Därutöver anför följande

I ärendet hänvisas till resultatet av den så kallade Stockholmsförhandlingen. Socialdemokraterna accepterade inte förhandlingsresultatet i den del som rörde finansieringen. Det innebär en historiskt stor andel regional och lokal medfinansiering av nationell infrastruktur som Stockholmsregionens medborgare, kommuner och landstingskommuner kommer att få betala. Dessa medel hade behövts för att säkra en god vård, skola, omsorg och kollektivtrafik.

Fallet med Förbifart Stockholm är exceptionell då Stockholmsregionen förväntas att med skatter finansiera över två tredjedelar av en väg som förväntas vara den huvudsakliga förbindelsen förbi Stockholm och som binder samman norra delen av Sverige med den södra delen. Mer ”nationell” än så kan knappast en väg bli!

Det är inte anmärkningsvärt att staden medfinansierar infrastruktur av stor vikt för regionen. Norra länken och Södra länken är exempel på vägar som staden medfinansierat. Det är dock projekt som planerats under lång tid och där den kommunala medfinansieringen möjliggjorde ett tidigare genomförande. Det skiljer dessa exempel från den huvudlösa och ansvarslösa hantering av skattemedel som stadens ensidiga åtagande kring östlig förbindelse innebär. Där ska 50 mnkr användas för att utreda en vägförbindelse som inte finns i de statliga planerna och som inte ingår i Stockholmsförhandlingens prioriteringar. Samtidigt finns uppenbara behov i skolor och äldreomsorg i Stockholm. De 50 miljoner kronor som staden ska använda för att utreda en statlig väg som inte staten planerar att bygga under överskådlig tid är i sanning ett dyrt pressklipp, inte för finansborgarrådet, utan för stockholms medborgare.

Det är av största vikt att berörda förvaltningar samt Vägverket vid arbetet med arbetsplanen noggrant studerar och säkerställer projektets möjlighet att stärka kollektivtrafikens utveckling i regionen. Det är en nödvändighet för regionens transportsystem som helhet att kollektivtrafiken kan utvecklas och vinna andelar av resandet.

Reservation anfördes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. avslå förslaget om stadens medverkan i arbetet med Förbifart Stockholm
2. avslå förslaget om avtal mellan Stockholm stad och Vägverket Region Stockholm om delfinansiering
3. avsätta medel för infrastruktursatsningar går till klimatsmart kollektivtrafik istället för vägsatsningar
4. anföra följande:

Det är märkligt att Moderaterna som numer kallar sig för det nya miljöpartiet fortfarande önskar agera i strid med internationella och nationella klimatmål genom att tillsammans med de andra allianspartierna så snabbt som möjligt försöka påbörja arbetet med Förbifart Stockholm. Majoritetens hävdar att motorleden Förbifart Stockholm kommer att bidra till bättre luftkvalitet i Stockholm då den antas avlasta innerstaden. Detta stämmer inte alls med vad flera vad forskare och utredare har kommit fram till. Nya vägar leder generellt sett till ökad trafik. Eftersom trafiken är den i Sverige särskilt största källan till koldioxidutsläpp kommer Förbifarten därmed att bli en veritabel klimatbomb!

Erfarenheter från byggandet av Södra länken visar också att inte heller framkomligheten ökar. Efter två veckor hade trafiken ökat så pass mycket att den ökade kapaciteten redan var utnyttjad.

Det är inte särskilt visionärt och klimatsmart att som nytt ”miljöparti”, sträva efter ökad biltrafik i det redan hårt belastade Stockholm. Istället bör framkomligheten ökas med hjälp av struktur i samhällsplanering och med omfattande kollektivtrafiksatsningar. Undersökningar har visat att tillgängligheten ökas mer med kombinationer av olika åtgärder såsom infartsparkeringar och olika kollektivtrafiklösningar såsom spår- och båtförbindelser och bussar. Förbifarten riskerar t.o.m. att minska tillgängligheten för bostadsområden som inte nås lika väl av bil. De personer som inte är bilburna, dvs. oftare låginkomsttagare och kvinnor får knappast högre tillgänglighet. Förbifart Stockholm skapar dessutom betydligt högre ekonomisk nytta för män än kvinnor genom att subventionera männens resande.

Vägnverkets arbete ska vägledas av en 4-stegsmodell där första steget är att påverka efterfrågan på transporter, steg 2 att utnyttja befintlig infrastruktur mer effektivt, steg 3 att bygga om befintlig infrastruktur, om inga av dessa lösningar fungerar tillämpas det fjärde steget, nämligen att bygga ny infrastruktur. Och detta steg torde inte nödvändigtvis innebära motortrafikleder. Arbetet med förslaget om Förbifart Stockholm har inte skett på ett korrekt sätt 4-stegsmodellen, vilket även kritiserats av SIK (Statens Institut för Kommunikationsanalys) som efterlyser en ordentlig utredning av det sk Kombinationsalternativet.

Eftersom borgerliga majoriteten länge strävat efter att få till stånd Förbifarten, är det nu inte överraskande att det är så pass bråttom. Denna stress gagnar dock knappast den demokratiska processen, när kommunstyrelsen inte ens remitterar ärendet till berörda instanser. Det är dessutom helt oacceptabelt att man tar beslut om delfinansiering av ett projekt där staten är ansvarig och tillåtighetsprövningen inte är klar. Det finns inte heller några pengar avsatta av någon annan än staden i detta projekt som även i tjänsteutlåtandet framhålls som ett stort riskprojekt.

Överlag är det mycket tveksamt att stadens resurser används till detta mycket kostsamma projekt istället för att resurserna används gagna kommunens invånare i form av bättre kollektivtrafik och underhåll av befintlig infrastruktur. De som huvudsakligen drar nytta av Förbifarten är inte stockholmarna utan bilpendlande Ekerö- och Järfälla-bor. De Ekeröbor som dock önskar njuta av skyddsvärd natur, liksom boende vid Grimstaskogen och Järvafältet som också önskar bada och njuta av fredade naturområden kommer inte att kunna göra det länge till om Förbifarten blir av.

Reservation anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande:

1. att avslå förslaget
2. att därefter anför

Förbifart Stockholm är ett prestigeprojekt som under olika namn och exakta dragningar flera gånger varit nära realiserande men lyckligtvis avstyrts. Att 25 miljarder ska gå till en maktsymbol och ett ”vi fick igenom det många misslyckats med” är omöjligt

något Vänsterpartiet kan ställa sig bakom. Förbifart Stockholm omgärdas av ett flertal myter om att ”knyta ihop Stockholms norra och södra delar”, ”minska trafiken i innerstaden” och ”avlasta Essingeleden från genomfartstrafik”. Myter som gång på gång motsägs med tydliga underlag från flera håll.

Det är inte bara rabiata motorvägsmotståndare som insett att fördelarna med Förbifart Stockholm är obefintliga och ingreppen på natur- och kulturområden mycket omfattande och förödande. Förbifart Stockholm har blivit en symbol för hur politiker vid makten kör över medborgarna och bara ser till framtida konstruktionsbolags intressen.

Vänsterpartiet föreslår att motsvarande summa läggs på att bygga ut kollektivtrafiken i hela regionen. En omfattande upprustning och utbyggnad av kollektivtrafiken med bra tvärförbindelser skulle verkligen knyta samman regionen. En bra, billig och smidig kollektivtrafik ger alla möjlighet att färdas dit de vill, något som idag i många fall bara är förunnat de som har bil.

Det är hyckleri att skriva under om minskade klimatutsläpp för Stockholmsregionen och samtidigt besluta om att delfinansiera en motorväg som kommer leda till kraftigt ökade utsläpp. Det visar att allt tal om klimatåtgärder bara är ord och inte leder till några förändringar i synen på jordens resurser och den klimatkatastrof som väntar.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Redovisad inriktning för stadens medverkan i arbetet med Förbifart Stockholm godkänns.
2. Avtal, *bilaga*, mellan Stockholms stad och Vägverket Region Stockholm om reglering av stadens delfinansiering av arbetsplanarbetet för Förbifart Stockholm godkänns.
3. Staden delfinansierar arbetsplanarbetet i projektet Förbifart Stockholm med 50 mnkr, exklusive moms i prisnivå 2008-01-01, att avräknas från stadens totala bidrag till projektets utbyggnad.
4. Finansieringen får ske genom att ta i anspråk i stadens bokslut särskilt avsatta medel för infrastruktursatsningar.
5. Trafik- och renhållningsnämnden samt stadsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att inom respektive ansvarsområde med högsta prioritet arbeta för genomförandet av projektet Förbifart Stockholm.

Kommunstyrelsen beslutar för egen del följande

Till stadsdirektören delegeras att underteckna avtalet och utföra utbetalningen för stadens del.

Stockholm den 5 mars 2008

På kommunstyrelsens vägnar:
KRISTINA AXÉN OLIN

Mikael Söderlund

Anette Otteborn

Reservation anfördes av *Tomas Rudin, Roger Mogert, Teres Lindberg* och *Malte Sigemalm* (alla s) med hänvisning till reservationen av (s) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Stefan Nilsson* (mp) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Ann-Margarethe Livh* (v) med hänvisning till reservationen av (v) i borgarrådsberedningen.

Ersätтарыttrande gjordes av *Per Ankersjö* (c) enligt följande.

Centerpartiet konstaterar att balansen är god när det gäller planerade satsningar på spår och vägar i Stockholmsregionen i framtiden. Trängselskatten är permanentad tack vare alliansregeringen och ska så snart det är möjligt göras om till en lokalt/regionalt beslutad trängselavgift. Alliansmajoriteten i Stockholms läns landsting satsar mer än någonsin på kollektivtrafiken.

Centerpartiet anser att Förbifart Stockholm ska byggas och ställer sig bakom inriktningsbeslutet.

Inför kommande förhandlingar och avtalsskrivningar anser Centerpartiet att staden ska verka för miljövänliga lösningar och att största möjliga hänsyn tas till närboende och grönområden. Detta skulle kunna säkras genom anlitande av en miljörevisor för projektet.

ÄRENDET

Förbifart Stockholm förbättrar de nord-sydliga förbindelserna i stockholmsregionen och är tillsammans med Citybanan de två högst prioriterade projekten avseende förbättringar av infrastrukturen i Stockholm.

Fullmäktige har i budget för 2007 fattat beslut om att staden senast under 2008 ska fatta inriktningsbeslut om Förbifart Stockholm. Under 2007 pågick förhandlingar om infrastrukturen i vår region under ledning av statens förhandlingsman Carl Cederschiöld. Förhandlingarna har avslutats och en överenskommelse undertecknades i december 2007. Förbifart Stockholm utpekas i överenskommelsen som en avgörande investering för bättre framkomlighet i vår region. Mot denna bakgrund har staden förhandlat med Vägverket om förutsättningarna för projektets planering och genomförande. Under januari 2008 har framtagits ett avtal om delfinansiering av arbetsplan för Förbifart Stockholm. Staden ska enligt avtalet finansiera del av arbetsplanen motsvarande 50 mnkr.

BEREDNING

Ärendet har initierats av stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande den 21 januari 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Centrala utgångspunkter i den förhandlingsöverenskommelse om en samlad trafiklösning för Stockholmregionen som tagits fram under ledning av statens förhandlingsman är att vidga och hålla samman regionen, ge en hög regional och internationell tillgänglighet samt att åstadkomma en god trafikstruktur i regioncentrum. De projekt som intar en särställning när det gäller att uppfylla dessa kriterier är Citybanan och Förbifart Stockholm. Arbetena med Citybanan är nu påbörjade.

För Stockholms stads vidkommande är det av största betydelse att säkerställa ett snabbt igångsättande och ett effektivt bedrivande av arbetsplanarbetet för Förbifart Stockholm. I avvaktan på slutlig finansiering föreslår därför stadsledningskontoret att staden delfinansierar framtagandet av arbetsplan med 50 Mnkr.. Finansieringen får ske genom att ta i anspråk i stadens bokslut särskilt avsatta medel för infrastruktursatser.

Stadsledningskontoret föreslår vidare att kommunfullmäktige godkänner redovisad

inriktning på stadens medverkan i arbetet med Förbifart Stockholm samt avtal mellan Stockholm stad och Vägverket Region Stockholm om stadens delfinansiering av arbetsplanearbetet för projektet

Bakgrund

Tidigare beslut m m

En ny vägförbindelse mellan Skärholmen och Häggvik via Lovön, Bergslagsplan och Hjulsta har i decennier med olika namn ingått som ett viktigt element i stadens och regionens trafikplanering. Den finns t ex angiven i stadens översiktsplan och i den gällande regionplanen. Med hänsyn till regionens tillväxt av befolkning och ekonomi har den ökat i betydelse samt vuxit i omfattning och omfattar nu, under namnet Förbifart Stockholm, tre körfält per riktning. Av miljöskäl förutsätts den i huvudsak bli förlagd i tunnel.

Stockholms stad har under senare år i flera sammanhang uttalat sig för en utbyggnad av en vägförbindelse i Förbifart Stockholms läge och har vid processerna med förstudie och utredningsplan förordat detta projekt framför andra alternativ, t ex den s k Ulvsundadiagonalen. Senast i augusti 2007 i samband med beredningsremissen inför regeringens tillåtlighetsprövning beslutade kommunstyrelsen i denna riktning.

Vägverket Region Stockholm (VST) avser att tidigt under året överlämna handlingar till regeringen som grund för tillåtlighetsprövning enligt miljöbalken av projektet Förbifart Stockholm. VST avser också att tidigt under året påbörja arbetet med arbetsplan. Berörda kommuner kommer därvid att engageras. Arbetsplanearbetet har av rättsliga skäl fått skjutas upp en tid.

Ny överenskommelse om en samlad trafiklösning för Stockholmsregionen

Statens förhandlingsman Carl Cederschiöld överlämnade 2007-12-19 till regeringen ”Samlad trafiklösning Stockholmsregionen för miljö och tillväxt – till 2020 med utblick mot 2030” (nedan kallad överenskommelsen). Bakom denna överenskommelse står Alliansens partier i regionen och vad gäller listan över investeringsobjekt och deras inbördes prioritering även socialdemokraterna.

Med tanke på de stora eftersatta behoven i regionens infrastruktur bygger trafiklösningen på en systemsyn baserad på främst tre utgångspunkter:

- Vidga och hålla samman regionen – ny kapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet
- Hög regional och internationell tillgänglighet
- God trafikstruktur i regioncentrum

Det slås fast att två projekt intar en särställning för att uppfylla dessa kriterier, nämligen Citybanan (som redan är påbörjad) och Förbifart Stockholm. Dessa är därmed de högst prioriterade projekten för hela regionen.

Förbifart Stockholm i överenskommelsen

I överenskommelsen framhålls att kapacitetsbristen över Saltsjö-Mälarsnittet riskerar att leda till en funktionell delning av regionen i en nordlig och en sydlig del. Detta skulle få mycket allvarliga konsekvenser för regionen och därmed Sveriges konkurrenskraft och framtida välfärd. Mot den bakgrunden har, vid sidan av Citybanan, Förbifart Stockholm givits en särskild prioritet i överenskommelsen.

Överenskommelsen ska godkännas av dels statsmakterna, dvs. regering och riksdag, dels samtliga kommunfullmäktige och landstingsfullmäktige i Stockholms län. För närvarande sker beredning inom regeringskansliet inför budgetproposition och inriktningsproposition för långsiktiga investeringar i landets transportsystem fram till år 2019. Propositionerna förväntas komma i september 2008. Således avvaktas nu beslut om den slutliga finansieringen av Förbifart Stockholm.

Enligt överenskommelsen föreslås genomförandet av Förbifart Stockholm indelas i två etapper, delen Hjulsta – Häggvik som förutsätts byggstartas år 2012, samt delen Skärholmen – Hjulsta. Förbifarten förutsätts i sin helhet öppnas för trafik år 2022 och beräknas totalt kosta 25 Mdkr. Delen Hjulsta – Häggvik beräknas kosta 5,5 Mdkr och avses finansieras via sk Offentlig Privat Samverkan (OPS) eller alternativt via statligt lån i riksgälden. Projekteringen avses finansieras med inkomster från införd trängselskatt. Delen Skärholmen – Häggvik avses finansieras med 3,75 Mdkr av staten inom VST:s ram, med 1,25 Mdkr av Stockholms stad samt i övrigt med intäkter från trängselskatten.

I överenskommelsen betonas att förbifarten även har förutsättningar att bli ett viktigt kollektivtrafikstråk i regionen.

Ärendet

I stadens budget för 2007 anges följande. *Senast under 2008 ska staden fatta inriktningsbeslut om Förbifart Stockholm och en östlig förbindelse.* Med anledning härav har staden haft överläggningar med VST om förutsättningar för projektets planering och genomförande. Under januari 2008 har framtagits ett avtal om delfinansiering av arbetsplan för Förbifart Stockholm.

I avtalet regleras stadens och VST:s åtaganden för arbetsplanen, inklusive tidplan och ekonomisk ansvarsfördelning. Staden ska enligt avtalet finansiera del av arbetsplanen motsvarande 50 mnkr exklusive moms i prisnivå 2008-01-01. Vid eventuell ytterligare medfinansiering från staden av Förbifart Stockholm ska dessa 50 mnkr inräknas i stadens totala medfinansiering. Om genomförandeavtal inte träffas senast 2009-06-30 ska VST återbetala kapitalbeloppet. Avtalets giltighet är beroende av att kommunfullmäktige senast 2008-04-30 godkänner avtalet.

Ärendets beredning

Inom stadsledningskontoret har detta ärende beretts av staben i kontakt med finansavdelningen. Trafikkontoret har medverkat vid framtagandet av såväl avtalet som tjänsteutlåtandet. Stadsledningskontorets juridiska avdelning har deltagit i arbetet med avtalets utformning.

Stadsledningskontorets synpunkter och förslag

Stadsledningskontoret delar den uppfattning som framförs i överenskommelsen att de projekt som förbättrar de nord-sydliga förbindelserna, dvs Citybanan och Förbifart Stockholm, är fundamentala för regionens och landets utveckling. Den funktionella tudelning av regionen i en nordlig och en sydlig halva som redan nu börjar märkas kommer om inte båda dessa objekt kommer till stånd att accentueras ytterligare.

För att den tidplan för förbifarten som överenskommelsen bygger på ska kunna hållas är det av största betydelse att arbetet med nästa planeringssteg, arbetsplanen,

kan komma igång snarast med de resurser som krävs. Trafik- och renhållningsnämnden samt stadsbyggnadsnämnden bör ges i uppdrag att inom respektive ansvarsområde med högsta prioritet arbeta för genomförandet av projektet Förbifart Stockholm.

Det är viktigt att staden under hela processen från planering till utbyggnad påverkar utformning och sträckning av förbifarten och dess trafikplatser.

Stadsledningskontoret är medvetet om att förbifartsprojektet är förenat med vissa osäkerheter, både kostnads- och miljömässigt. En nu näraliggande osäkerhet är exempelvis att regeringen ännu inte lämnat tillåtlighet enligt miljöbalken. Då staden och VST båda delar uppfattningen att projektet är av synnerlig betydelse för regionens framtid och då planeringsprocessen för ett så stort och komplicerat projekt som detta lätt drar ut på tiden anser kontoret det ändå vara värt eventuella risker att lämna nämnda bidrag för att komma igång och effektivisera planeringsprocessen.

I samband med att regeringen lämnar tillåtlighet för projektet Förbifart Stockholm bör en principöverenskommelse (ramavtal) träffas mellan Vägverket och de fyra berörda kommunerna Stockholm, Huddinge, Ekerö och Sollentuna. I ett sådant avtal regleras övergripande frågor för utbyggnaden, t ex de villkor under vilka kommunerna förbinder sig att förse Vägverket med den mark som behövs för projektet. I ramavtalet regleras även ansvar för hantering av fastighetsrättsliga frågor och för framtagande av detaljplaner.

I överenskommelsen framförs att det är angeläget att ett genomförandeavtal för Förbifart Stockholm träffas under 2008 – 2009 mellan regeringen, VST, Stockholms stad, Ekerö kommun och landstinget. Detta avtal avses säkra projektets finansiering samt fortsatta planering och genomförande. Det anges också i överenskommelsen att en beredning för vård och uppföljning av överenskommelsen bör medverka till att ett sådant avtal kommer till stånd.

Då förslag till arbetsplan och detaljplaner föreligger ska också ett mer traditionellt genomförandeavtal träffas mellan VST och respektive berörd kommun. Här regleras bland annat VST:s respektive kommunens åtaganden under och efter byggtiden. Vidare fastställs detaljer runt projektets utformning och lokalisering liksom vem som blir huvudman för de anordningar som ingår i projektet.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunfullmäktige godkänner inriktningen på stadens medverkan i arbetet med Förbifart Stockholm samt bilagt avtal mellan Stockholm stad och VST om stadens delfinansiering av arbetsplanearbetet för projektet med 50 mnkr. Finansieringen får ske genom att ta i anspråk i stadens bokslut särskilt avsatta medel för infrastruktursatsningar.

Vidare föreslås att uppdrag ges till berörda nämnder att arbeta för genomförande av projektet. Stadsledningskontoret föreslår också att kommunfullmäktige delegerar till stadsdirektören att underteckna avtalet och utföra utbetalning för stadens del.

AVTAL

Mellan Vägverket Region Stockholm (VST) och Stockholms stad genom kommunstyrelsen (Staden), har under förutsättning som anges i 7§, följande avtal träffats om delfinansiering av arbetsplan för Förbifart Stockholm.

1§ Inledning

VST har genomfört vägutredning för nord-sydliga förbindelser och kommit fram till att det alternativ som bäst uppfyller projektmålen är Förbifart Stockholm väster om Stockholm med start vid Kungens Kurva, tunnel under Lovön via Hjulsta och anslutning till E4 vid Häggvik. Tillåtlighetsprövning har startat och VST förbereder upphandling av arbetsplan.

2§ Syfte

I detta avtal regleras Stadens delfinansiering av arbetsplan för Förbifart Stockholm.

3§ Stadens åtaganden

I avvaktan på slutlig finansiering av projektet finansierar Staden del av arbetsplanen motsvarande 50 miljoner kronor exklusive eventuell moms i prisnivå 2008-01-01. Hela beloppet betalas till VST mot faktura. Fakturan betalas senast 30 dagar efter mottagandet.

4§ VST:st åtaganden

Framtagandet av arbetsplanen påbörjas omgående. Staden ska ges möjlighet till insyn i arbetet med arbetsplanen genom månatlig rapportering. Staden förutsätts delta i arbetet på sedvanligt sätt, och därvid ha möjlighet att påverka utformningen av anslutningar, trafikplatser m.m. till Stadens gatunät.

5§ Tidplan

Genomförandeavtal ska träffas mellan parterna när slutlig finansiering av Förbifart Stockholm har säkerställts, vilket beräknas ha skett senast 2008-12-31.

Målet är att minst en etapp av Förbifart Stockholm påbörjas 2012 och att hela Förbifart Stockholm öppnar för trafik senast 2022.

6§ Ekonomisk reglering

Vid en eventuell ytterligare medfinansiering från Staden av Förbifart Stockholm skall dessa 50 miljoner kronor inräknas i Stadens totala medfinansiering.

Skulle slutlig finansiering av projektet inte säkerställas och genomförandeavtal inte vara träffat senast 2009-12-31 skall parterna uppta förhandlingar om andra lösningar inklusive frågan om hantering av det erlagda kapitalbeloppet.

7§ Villkor

Detta avtal är för sin giltighet beroende av att Stockholms kommunfullmäktige godkänner avtalet genom beslut som sedan vinner laga kraft.

Detta avtal har upprättats i två likalydande exemplar varav parterna tagit var sitt

Solna
Vägverket region Stockholm

Stockholm
Stockholms stad

Susanne Lindh
Vägdirektör

Irene Lundquist Svenonius
Stadsdirektör