

## **Interpellation av Åke Askensten, mp, om analys av Förbifart Stockholm**

Förbifart Stockholm beräknas kosta ca 25 miljarder och Österleden väntas bli minst lika dyr. Dessa pengar skulle bidra till en hållbar stockholmsregion om de istället investerades i ny, miljöanpassad kollektivtrafik.

Här handlar det främst om Förbifart Stockholm bl.a. därför att den ligger närmare planeringen än Österleden och därför att regeringen vill använda trängselpengar för finansieringen. Samt att den för närvarande är prioriterad i landstingets planering.

Den studie av Förbifart Stockholm som gjordes av Transek har kritiserats för att vara ofullständig på ett sätt som gynnar väginvesteringen.

Studien har granskats av forskare vid KTH och Göteborgs universitet. Forskarna skriver bl.a. detta om studien:

- ✘ Att man i det grundscenario som slutsatserna baseras på inte räknat med trängselavgifternas trafikminskande effekt.
- ✘ Att man bortsett från indirekt energianvändning och associerade emissioner av bl.a. byggande och drift av vägarna.
- ✘ Att man inte kvantifierat den samhällsekonomiska kostnaden för intrång i natur- och kulturmiljöer.
- ✘ Att man inte tar tagit hänsyn till de långsiktiga klimatpolitiska mål som Sveriges riksdag har beslutat om.

Forskarna har inte räknat upp allt som saknas. Till exempel har Transek inte gjort en genomlysande häloskonsekvensbeskrivning av motorleden. En sådan beskrivning skulle vara mycket intressant för Stockholms läns landsting som svarar för sjukvården. Det behövs också alternativ analys som visar vilka effekterna skulle bli i olika avseenden om pengarna i stället investerades i ny kollektivtrafik.

Nyligen rapporterade såväl Banverket som Vägverket att byggkostnaderna ökat så snabbt att investeringar måste senareläggas. Detta gör det än mer angeläget att lägga pengarna där de gör mest nytta.

## FRÅGOR

Mot bakgrund av ovanstående ställer jag följande frågor till det ansvariga landstingsrådet:

Avser landstingsrådet att låta genomföra en analys som belyser nedanstående?

- a) Effekterna om de ca 25 miljarderna för motorleden istället investeras i kollektivtrafik
- b) De totala hälsoeffekterna av motorleden
- c) De totala miljöeffekterna av motorleden
- d) De ekonomiska effekterna av motorleden för Stockholms läns landsting
- e) Trängselskattens inverkan på trafiken
- f) Motorledens påverkan på länets möjligheter att nå sin del av de nationella miljömålen

Stockholm den 16 april 2007

Åke Askensten mp