

LS 0805-0479, LS 0709-0936  
LS 0802-0153, LS 0802-0155  
LS 0803-0258, LS 0803-0261  
LS 0803-0266

## **Bilaga 11**

**Landstingsrådsberedningens skrivelse den 23 oktober 2008**

### **Motion 2008:7 av Jan Strömdahl m fl (v) om att landstinget bör utreda konsekvenserna för verksamheten och ekonomin om förbifart Stockholm byggs**

Föredragande landstingsråd: Christer G Wennerholm

#### Ärendet

Motionärerna föreslår att de hälsokonsekvenser och ökade sjukvårdskostnader som kan beräknas bli följderna av en genomförd Tillfart Stockholm utreds.

#### Förslag till beslut

**Landstingsstyrelsen** föreslår landstingsfullmäktige besluta

*att avslå motionen.*

De beräkningar av koldioxidutsläpp som gjorts ur miljö- och hälsosynpunkt visar att den ökning av trafikarbetet som tillkomsten av Förbifart Stockholm skulle leda till helt ut kompenseras av de omfördelningseffekter och den ökade framkomlighet en tillkomst av förbifarten skulle medföra. Inom pågående arbete med ny regional utvecklingsplan redovisas hur olika resandeströmmar förväntas utvecklas utifrån beräknad befolkningstillväxt.

**FÖRSLAG 2008:81**

LS 0805-0479, LS 0709-0936  
LS 0802-0153, LS 0802-0155  
LS 0803-0258, LS 0803-0261  
LS 0803-0266

**Behandling i landstingsstyrelsen**

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 23 oktober 2008.

Landstingsstyrelsen behandlade ärendet den 4 november 2008.

Vid behandlingen i landstingsstyrelsen yrkades bifall dels till landstingsrådsberedningens förslag, dels till s-ledamöternas förslag, dels till v-ledamotens förslag, dels till mp-ledamotens förslag.

Landstingsstyrelsens beslut fattades utan omröstning.

*S-ledamöterna reserverade sig till förmån för sitt förslag att avslå motionen.*

*V-ledamoten reserverade sig till förmån för sitt förslag att bifalla motionen.*

*Mp-ledamoten reserverade sig:*

”Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta *att* anse motionen besvarad,

Stockholms läns landsting anser att Förbifart Stockholm är ett ogenomtänkt projekt som är skadligt för bland annat hälsa, klimat, miljö och ekonomi. Motorledsprojektet kostnadsberäknades för ett par år sen till 25 miljarder kr. Om detta projekt genomförs är det stor risk att det i likhet med andra tunnelbyggen kommer att drabbas av kraftiga kostnadsökningar. Vad gör de ansvariga politikerna om notan slutar på i storleksordningen 50 miljarder?

Pengarna bör i stället investeras i positiva satsningar på miljöanpassade former av spårtrafik som gör att Stockholms län klarar sin del av klimat- och miljömålen. En sådan inriktning innebär också att invånarna slipper den biltrafikökning på cirka 80 procent som det s.k. Cederschiöldspaketet – där Förbifarten väger tungt – innebär fram till 2030.

Det är också viktigt att behovet av de långa bilresorna mellan södra och norra länshalvorna minskar. Det kan bland annat ske genom att satsningar på näringslivets utveckling på Södertörn.”

**Ärendet och dess beredning**

**Jan Strömdahl m fl (v)** har i en motion (bilaga), väckt den 11 mars 2008, föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta *att*

**FÖRSLAG 2008:81**

LS 0805-0479, LS 0709-0936  
LS 0802-0153, LS 0802-0155  
LS 0803-0258, LS 0803-0261  
LS 0803-0266

landstinget låter utreda de hälsokonsekvenser och ökade sjukvårdskostnader som kan beräknas bli följden av en genomförd Tillfart Stockholm, *att* landstinget låter utreda nyttan av Tillfart Stockholm med utgångspunkt i de förändringar av resandeströmmarna som bygget av Citybanan, tvärbaneringen samt en förlängning av tunnelbanans blå linje mot Nacka är färdigbyggda.

**Landstingsdirektören och regionplane- och trafikkontoret** har i gemensamt tjänsteutlåtande den 6 oktober 2008 (bilaga) föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta *att* avslå motionen.

LS 0805-0479, LS 0709-0936  
LS 0802-0153, LS 0802-0155  
LS 0803-0258, LS 0803-0261  
LS 0803-0266

***Bilaga 11:1*****Motion2008:7**

Varje år dödas över 400 personer i trafiken och tusentals skadas svårt. Dödsfall och skador orsakade av trafikolyckor är ett av de stora folkhälso-problemen i Sverige. Än större kan konsekvenserna vara av vägtrafikens utsläpp. I Stockholm utgör biltrafiken och trängseln på vägarna också ett samhällsekonomiskt problem av stora mått.

Ett genomförande av Förbifart Stockholm påverkar landstingets ekonomi. Forskning visar entydigt att motorvägar orsakar fler allvarligt skadade och fler dödade i trafiken. Förbifarten innebär också ökad sjuklighet och ger därmed större medicin- och sjukvårdskostnader för landstinget.

De flesta känner idag till att fler och större vägar inte leder till bättre framkomlighet, utan istället skapar mer trafik och större trängsel. Ändå förordar den borgerliga alliansen att tiotals miljarder av våra gemensamma resurser ska läggas på det monumentala och sannolikt samhällsekonomiskt olönsamma vägprojektet Tillfart Stockholm, som är en mer rättvisande benämning. Detta utan att vare sig nyttan eller konsekvenserna av projektet är ordentligt utredda. Det är inte heller utrett hur resandeströmmarna påverkas och hur stor andel av de resande som kan förväntas övergå från bil till kollektivtrafik då Citybanan, tvärbaneringen och tunnelbanan mot Nacka är färdigbyggda.

**Vänsterpartiet föreslår därför fullmäktige besluta:**

*att* landstinget låter utreda de hälsokonsekvenser och ökade sjukvårdskostnader som kan beräknas bli följden av en genomförd Tillfart Stockholm

*att* landstinget låter utreda nyttan av Tillfart Stockholm med utgångspunkt i de förändringar av resandeströmmarna som bygget av Citybanan, tvärbaneeringen samt en förlängning av tunnelbanans blå linje mot Nacka ger upphov till

Jan Strömdahl

Håkan Jörnehed

Saime Bilici

Gunilla Roxby Cromvall

Necla Bora

Thomas Magnusson

Birgitta Sevefjord

Mats Skoglund

Sverre Launy

Kerstin Pettersson

LS 0805-0479, LS 0709-0936  
LS 0802-0153, LS 0802-0155  
LS 0803-0258, LS 0803-0261  
LS 0803-0266

### *Bilaga 11:2*

## **Landstingsdirektörens och regionplane- och trafikkontorets tjänsteutlåtande**

### **Förvaltningens synpunkter**

Vad gäller resandeströmmarna i stort över Saltsjö-Mälarsnittet är det trafiken söderifrån och norrut under morgonens maxtimme som är dimensionerande. Av de i dagsläget totalt dryga 90 000 bil- och kollektiv- resepassagerarna går 65 procent norrut och 35 procent söderut. Det motsvarar ganska exakt arbetsplatsfördelningen mellan den norra respektive södra länshalvan. Fördelningen av antalet boende mellan länshalvorna är i stort 50-50. I planerna för framtiden förutses en något kraftigare arbetsplatstillväxt på södra sidan men i stora drag väntas befintligt mönster bestå. I övrigt gäller att för biltrafiken är skillnaden i riktningfördelning något mindre än för kollektivtrafiken samt att kollektivreseandelen är drygt 69 procent.

Utgående från de grundantaganden som gjorts i pågående arbete med ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF 2010) pekar analyserna för år 2030 vid en hög befolknings- och sysselsättningsstillväxt på en resandeökning över Saltsjö-Mälarsnittet med totalt cirka 55 procent i mest belastade riktning under maxtimmen. I motriktningen väntas ökningen bli än kraftigare. Vad gäller nya förbindelser över Saltsjö-Mälarsnittet förutsätts i det tätare markanvändningsalternativet, som är det alternativ som ger högst kollektivreseandel, att Förbifart Stockholm är utbyggd till 2030. Inom kollektivtrafiken förutsätts Citybanan utbyggd, liksom tunnelbana till Nacka. Förslaget om en ny tunnelbanesträckning under Saltsjön öster om befintliga förbindelser gör att det i praktiken inte kommer att finnas underlag för även en östlig tvärspårvägsträckning. Däremot kommer sannolikt kapaciteten på befintlig västlig tvärspårvägs- sträckning över Mälaren att behöva förstärkas i samband med att banan förlängs norrut från Alvik. Av bland annat av denna anledning ingår i förslaget även inrättandet av en ny tunnelbanesträckning mellan Liljeholmen och Täby, via Fridhemsplan, Odenplan och Albano/Universitetet.

Gjorda analyser visar på att trafiken på Förbifart Stockholm skulle uppgå till cirka 8 400 fordonspassager totalt under maxtimmen. Resultatet är i linje med de analyser som gjorts i andra sammanhang. Syftet med Förbifart Stockholm, såsom det också redovisats i tidigare planer, är att när regionen fram till år 2030 antagits ha växt med ungefär ett Göteborgs storlek avlasta befintliga förbindelser från genomfarts- och viss övrig trafik och samtidigt stötta en utveckling mot en flerkärnig och ur flera aspekter mer resurseffektiv regionstruktur.

**FÖRSLAG 2008:81**

LS 0805-0479, LS 0709-0936  
LS 0802-0153, LS 0802-0155  
LS 0803-0258, LS 0803-0261  
LS 0803-0266

Överslagsmässigt skulle ett Tät-alternativ utan Förbifart Stockholm innebära att biltrafiken över Saltsjö-Mälarsnittet i stället för att öka från dagens cirka 26 000 fordonspassager till cirka 39 000 skulle öka till 33 000-34 000 passager. Det innebär i sin tur att ungefär en tredjedel av de fordon som annars skulle utnyttjat förbifarten väntas fördela sig på befintliga väglänkar, vilket leder till än större framkomlighetsproblem eftersom såväl Essingeleden som Centralbron redan från början beräknas vara överbelastade. Därutöver beräknas en överströmning av ett par tusen resande ske till kollektivtrafiken, som därmed skulle öka sin marknadsandel över Saltsjö-Mälarsnittet ytterligare något utöver vad som skisserade kollektivtrafiksatsningar beräknats ge. Den dominerande effekten av att inte bygga ut vägkapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet beräknas dock bli att tillgängligheten totalt försämras genom en ökad ”inlåsning”. D v s mängden personer som inte uppfattar sig ha tillgång till arbetstillfällen inom motsatt regionhalva kan förväntas öka betydligt jämfört med dagens situation.

Ur miljö- och hälsosynpunkt har de beräkningar av koldioxidutsläpp som gjorts, och där hänsyn till emissionsmiljö tagits, visat på att den ökning av trafikarbetet som tillkomsten av Förbifart Stockholm skulle leda till helt ut kompenseras av de omfördelningseffekter och den ökade framkomlighet en tillkomst av förbifarten skulle medföra. Ser man till utsläpp av partiklar (PM10) så kommer av samma skäl antalet exponerade vid en utbyggnad att minska jämfört med att inte göra något alls på vägsidan.

Beträffande utvecklingen av antalet skadade och förolyckade i trafiken så hänger den i viss mån samman med utvecklingen av trafikarbetet totalt, men beror i hög grad även på vilka slag av väginvesteringar som görs. Skaderisken, d v s sannolikheten för att en olycka ska inträffa, är i Stockholms län störst för 50-vägar samt för mer glest trafikerade 70-vägar. Att vägar med högre hastigheter har lägre olycksfrekvens beror på att dessa vägar oftast har en högre standard med separata körfält, mitträcken, etc. Skadeföljden, d v s påföljden av en olycka uppvisar däremot inte ett lika entydigt mönster. Ser man till bilisterna är sannolikheten för att skadas svårt eller dödas högre ju högre hastigheten är, givet samma vägutformning. Merparten av vägtrafikolyckorna involverar dock oskyddade trafikanter och sker företrädesvis i stadsmiljö och relativt låga hastigheter. Om merparten av den biltrafiktillväxt som kan förväntas vid antagen befolkningstillväxt kan kanaliseras till stråk med hög vägstandard och separerad från övrig individuell trafik skulle det, mätt i antal skadade och dödade per fordonskilometer, också leda till en ökad trafiksäkerhet.

Som framgår av ovanstående finns inom förvaltningen goda kunskaper om vilka hälsokonsekvenser som olika alternativ för vägnätet kan ge upphov till.

**FÖRSLAG 2008:81**

LS 0805-0479, LS 0709-0936  
LS 0802-0153, LS 0802-0155  
LS 0803-0258, LS 0803-0261  
LS 0803-0266

Inom pågående arbete med ny regional utvecklingsplan (RUFSS 2010) redovisas hur olika resandeströmmar förväntas utvecklas utifrån beräknad befolkningstillväxt.

Mot bakgrund av det ovan redovisade föreslår förvaltningen att motionen avslås.