

## Landstingsstyrelsen

**Yttrande över motion 2008:7 från Jan Strömdahl (v) m fl om att landstinget bör utreda konsekvenserna för verksamheten och ekonomin om Förbifart Stockholm byggs****Ärendet**

I motionen föreslås *att* landstinget låter utreda de hälsokonsekvenser och ökande sjukvårdskostnader som kan beräknas bli följden av en genomförd Tillfart Stockholm samt *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 ger upphov till.

Ärendet har beretts av Regionplane- och trafikkontoret.

**Förslag till beslut**

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

*att* avslå motionen

**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 kollektivresepassagera 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 riktningsfördelning 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 sysselsättningstillväxt

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 tvärsparvägsträckning. Däremot kommer sannolikt kapaciteten på befintlig västlig tvärsparvägsträckning 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.

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

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

Mona Boström  
Landstingsdirektör

Sven-Inge Nylund  
Regionplannedirektör