



2007:43

**Interpellation av Torhild Lamo (v) om brister i samhällsekonomiska analysen av Förbifart Stockholm**

*Dnr 314-2186/2007*

Vintern som har gått har fått många att uppmärksamma klimatfrågan. På DN debatt den 18 december förra året skrev statsministern tillsammans med miljöministern att utsläppen av växthusgaser ska minska med 30 procent fram till år 2020.

Den enskilt största satsningen vi kan göra i Stockholm för att minska klimatpåverkan är att minska biltrafiken. Det är därför med stort intresse jag läser den nyutkomna KTH-rapporten ”Reflektioner på samhällsekonomiska analyser i allmänhet och på kalkylen för nord-sydliga förbindelser i Stockholm i synnerhet”. Rapporten är skriven av forskare vid KTH och Göteborgs Universitet och tar upp en rad brister i den tidigare gjorda samhällsekonomiska analysen av en nord-sydlig förbindelse.

Inför planerade investeringar i transportinfrastruktur är det i dag obligatoriskt med samhällsekonomiska analyser. En sådan analys har också gjorts av de olika planerna på nord-sydlig förbindelse. Det har vid ett flertal anledningar noterats att miljöaspekter ofta får ett begränsat genomslag i samhällsekonomiska analyser, trots transportsektorns stora miljöpåverkan och trots de klimatpolitiska mål som riksdagen har beslutat om.

Rapporten pekar också på att den ursprungliga samhällsekonomiska analysen inte har räknat in trängselavgifter i Stockholm. Nu vet vi att trängselavgifterna ska återinföras och rapporten visar att med trängselavgifter så är varken alternativen Förbifart Stockholm eller Diagonal Ulvsunda längre samhällsekonomiskt lönsamma, även om man då inte räknar in miljöaspekten som nämndes ovan.

Annat som inte har tagits hänsyn till är att om koldioxidskatten eller bränslepriserna höjs så kommer lönsamheten att sjunka såväl som att priset för de naturintrång byggena medför inte har räknats in.

Mot bakgrund av den nya informationen som har kommit fram i den ovan nämnda rapporten vill jag fråga ansvarigt borgarråd följande:

1. Vilka konsekvenser anser borgarrådet att de nya uppgifter som framkommit i rapporten bör få?
2. Anser borgarrådet att de nu framkomna uppgifterna bör innebära att staden omprövar sin hållning till planerna på nord-sydlig förbindelse?
3. På vilket sätt avser borgarrådet agera för att miljöaspekten i den breda bemärkelse som nämns i interpellationen utgör grund för kommande planering av infrastruktur?

Stockholm den 28 maj 2007

*Torhild Lamo*