

DN DEBATT

# DN Debatt. "Nu finns chansen att riva upp beslutet om Förbifarten"



PUBLICERAD 2014-09-16



Den 19 augusti arrangerades en byggstartsceremoni för Förbifart Stockholm med (fr v) Daniel Kronjak Nordqvist (M), kommunalråd i Huddinge, Sten Nordin (M), finansborgarråd i Stockholm, Chris Heister, landshövding och Catharina Elmsäter-Svärd (M), infrastrukturminister. Foto: Pontus Lundahl/ TT

**Förutsättningarna har förändrats. Bilresandet i Stockholm minskar trots ökande befolkning. Utredningarna om Förbifarten är ålderstigna och går på tvärs med nya transportplaner. De 31 miljarder projektet kostar kan användas effektivare. Valresultatet ger en unik chans till omprövning, skriver tolv forskare.**

Så har valdagen passerat och förhandlingar pågår mellan olika partier på nationell, regional och lokal nivå. Ett av de enskilda objekt som förhandlingarna kretsar kring är Förbifart Stockholm. Vi anser att den nuvarande situationen utgör en unik möjlighet till omprövning i denna för Stockholmsregionen så avgörande fråga. Vad som skulle behövas är en opartisk och allsidig genomlysning av hur Förbifart Stockholm står sig jämfört med dagens bästa alternativa lösningar. Inte minst eftersom utvecklingen de senaste åren i flera avseenden har förändrat förutsättningarna för de kalkyler som ligger bakom beslutet att bygga Förbifart Stockholm.

Befolkningen i Stockholmsregionen växer i dag mer än dubbelt så snabbt som för 10 år sedan, för närvarande med cirka 35 000 personer per år. Planeringen av trafiksystem och bostadsbyggande behöver dels ta hänsyn till att det redan i dag råder brist på bostäder, dels till en fortsatt prognosticerad befolkningsökning motsvarande ett helt Göteborg under de kommande 20 åren. För att klara den utmaningen kommer det att krävas smarta yteffektiva lösningar både vad gäller bostäder och transporter.

**Beslutsunderlaget för Förbifart Stockholm** bygger på ett tänkande som nu i stora delar kommit i otakt med tiden. De grundläggande utredningarna gjordes 2001 och 2005, och det var då som olika alternativ ställdes mot varandra. Denna process har tidigare diskuterats utförligt. Den viktigaste invändningen i dag är emellertid att många av de då rådande förutsättningarna och framtidsbedömningarna inte längre är giltiga. Vi vill särskilt peka på följande:

**1** Under det senaste decenniet har nya planeringsmål anammats för Stockholm: en tätare och mer yteffektiv bebyggelse eftersträvas, trängselavgifter har införts och fått allmän acceptans, strategiska beslut om ny kollektivtrafik har fattats och synen på cykeltrafikens roll i stadstrafiken har förändrats inom samtliga partier. I Stockholms egen framkomlighetsstrategi fastslås att för att stadens transportsystem ska fungera effektivt behöver andelen resor som görs med bil minska. Ett byggande av Förbifart Stockholm stimulerar en ökning av biltrafiken, på tvärs med detta nya tänkande.

**2** Stockholmsregionens invånare har i betydande utsträckning förändrat sitt dagliga resande under senare år. Trots att länets befolkning ökade med ett helt Västerås mellan 2008 och 2012 minskade samtidigt det totala bilresandet något. Kollektivresandet ökade däremot och cykelresandet över innerstadssnittet fördubblades mellan år 2000 och år 2012. En annan intressant trend är att andelen som har körkort minskar i stora delar av befolkningen.

Bara dessa trender och nya stadsideal ger i sig anledning till eftertanke innan stora summor investeras i Förbifart Stockholm. Om bara ett fåtal år kommer vi klarare kunna se hur dagens tendenser till förändring av värderingar och resmönster kommer att utvecklas.

**3** Till detta kommer klimatfrågan. Sedan år 2005 har kunskapsläget om dess allvar ökat väsentligt. Samtidigt underskattar Trafikverket (dåvarande Vägverket) utsläppen av växthusgaser som skulle bli följden av Förbifart Stockholm. Utglesningen av regionen är inte inräknad i kalkylerna och bara en mindre del av utsläppen under byggnadsfasen har tagits med. Projektet är mycket svårt att förena med de fastställda klimatpolitiska målen på såväl nationell som regional nivå.

**4** Ytterligare en aspekt handlar om kostnaden. Att bygga Förbifart Stockholm bedöms av Trafikverket kosta 31 miljarder kronor eller mer. Det är väsentligt att analysera vad dessa resurser skulle kunna åstadkomma om de i stället satsades på mer yteffektiva och långsiktigt hållbara lösningar såsom kollektiv-, gång- och cykeltrafik. I många andra storstäder världen över har det skett en omorientering av detta slag under senare år. Där har

medborgare, politiker och näringsliv upptäckt fördelarna i klimatsmarta och yteffektiva lösningar, inte bara av miljöskäl, utan också av hälso- och rättviseskäl och för att det ofta är ekonomiskt mer fördelaktigt.

**Stora infrastrukturprojekt har en avgörande** påverkan på stadsregioners utveckling i ett århundrade eller längre. Innan man sätter i gång ett sådant projekt är det ytterst angeläget att allsidigt utreda olika alternativ. Så har inte skett när det gäller Förbifart Stockholm. I stället för att låta projektet rulla på finns nu chansen till en omprövning där Förbifart Stockholm jämförs med bästa möjliga alternativa lösningar. Vad som behövs är en i reell mening opartisk analys av hur man kan skapa resurseffektiv tillgänglighet i vardagen för de som bor och verkar i Stockholmsregionen. En sådan undersökning bör göras öppet och utan låsningar till något enskilt objekt. Analysen bör ta avstamp i aktuell internationell forskning och utgå ifrån att av riksdagen uppställda klimat- och andra samhällsmål ska uppnås.

I förlängningen handlar det om hur vi ska kunna skapa en hållbar och attraktiv storstadsregion med god livskvalitet för både dagens och morgondagens stockholmare.

---

### **Bakgrund. Förbifart Stockholm**

Förbifart Stockholm är ett av Sveriges genom tiderna största planerade infrastrukturprojekt. Det är tänkt att bli en 21 kilometer lång väg mellan Kungens kurva vid E4 sydväst om Stockholm och Häggvik vid E4 norr om Stockholm. 18 kilometer ska gå i tunnel.

Det första symboliska spadtaget togs en månad före valet.

I praktiken pågår projektet sedan 2006: ledningar har flyttats och undersökningar av mark- och vattenförhållanden har gjorts i berörda områden.

80 procent av kostnaden ska finansieras av trängselavgift och 20 procent av staten.

*Källa: Trafikverket, DN*

#### **TEXT**

**Hans Antonson, docent, VTI**

**Göran Finnveden, professor, KTH**

**Anders Gullberg, professor emeritus, KTH**

**Muriel Beser Hugosson, forskare, KTH**

**Mattias Höjer, professor, KTH**

**Karolina Isaksson, docent, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)**

**Arne Kaijser, professor, KTH**

**Staffan Laestadius, professor emeritus, KTH**

**Lars-Göran Mattsson, professor emeritus, KTH**

**Bo-Lennart Nelldal, professor emeritus, KTH**

**Jane Summerton, professor, VTI**

**Jonas Åkerman, forskningsledare, KTH**