



Att resa ska inte kosta hela världen

Fem konkreta åtgärder för att göra Stockholms transportsektor klimatsmart och rättvis

Planka.nu arbetar för nolltaxa i kollektivtrafiken och organiserar pendlare i en avgiftsstrejk som inkluderar en solidaritetsfond där medlemmarna betalar varandras böter.

Tel: 0739-457 168

E-post: sthlm@planka.nu

<http://www.planka.nu/>

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING 4

INTRO 6

TVÅGRADERSMÅLET 8

TRANSPORTSNÅL SAMHÄLLSPLANERING 10

STORSATSA PÅ SPÅRBUREN KOLLEKTIVTRAFIK 12

STOPP FÖR VÄGUTBYGGNADER 14

BILFRI STADSKÄRNA 16

AVGIFTSFRI KOLLEKTIVTRAFIK 18

ORGANISERA DIG 20

LITTERATURFÖRTECKNING 22

SAMMANFATTNING

Under 2009 ska det nuvarande Kyotoprotokollet ersättas av ett nytt internationellt klimatavtal. Som ordförandeland i EU kommer Sverige att spela en nyckelroll när världens makthavare samlas i Köpenhamn för att skriva under det nya avtalet.

Inför detta vill vi i Planka.nu vrida fokus från abstrakta procentsatser och klimatmål till konkreta politiska åtgärder. Transportsektorn är Sveriges största klimatbov, av våra klimatfarliga utsläpp kommer över 40 procent från transportsektorn. Värst är vägtrafiken, som sedan 1990 har ökat sina utsläpp med hela tolv procent, och nu står för cirka 30 procent av alla utsläpp.

En kraftfull klimatanpassning kräver omfattande infrastrukturförändringar i transportsektorn. Nyckeln till klimatanpassningen finns i städerna där de största utsläppen sker. Genom enkla reformer – som att planera städer för kollektivtrafik-, cykel- och promenadtransporter – kan vi tvinga bort biltrafiken och minska utsläppen från våra städer.

I denna rapport presenterar vi fem konkreta åtgärder för en rättvis och klimatsmart omställning av Stockholms transportsektor.

- Transportsnål samhällsplanering
- Storsatsa på spårburen kollektivtrafik
- Stopp för vägutbyggnader
- Bilfri stadskärna
- Avgiftsfri kollektivtrafik

Vi hoppas att denna rapport ska bidra till en fördjupad diskussion om hur vi vill forma vår stad, samt sätta fokus på hur viktigt det är att en klimatanpassning sker på ett rättvist sätt.

Planka.nu
Stockholm, november 2008

INTRO

Klimathotet är det mest ödesmättade problem som mänskligheten har stått inför.

Under 2009 ska det nuvarande Kyotoprotokollet ersättas av ett nytt internationellt klimatavtal och EU är den mest pådrivande aktören i den processen. Som ordförandeland i EU kommer Sverige att spela en nyckelroll när världens makthavare samlas för att skriva under det nya avtalet. Har regeringen gjort sig förtjänt av en så viktig position?

Vi anser inte det.

Politikerna stoltserar med krav på den ena abstrakta procentangivelsen efter den andra, men det duger inte. Dessa siffror måste följas upp med faktiska åtgärder, och där står politikerna idag handlingsförlamade.

Transportsektorn är Sveriges största klimatbov. Av våra klimatpåverkande utsläpp så kommer över 40 procent från transportsektorn.¹ Faktum är att Sverige inte alls har minskat sina utsläpp, vilket man ofta hävdar, eftersom hela transportsektorn inte brukar räknas med i statistiken. Tvärtom är transportsektorn den enda sektor där utsläppen hela tiden ökar.² Värst är vägtrafiken, som sedan 1990 har ökat sina utsläpp med hela tolv procent.³

En kraftfull klimatanpassning kräver omfattande infrastrukturförändringar i transportsektorn. Nyckeln till klimatanpassningen finns i städerna där de största utsläppen sker. Genom enkla reformer – som att planera städer för kollektivtrafik-, cykel- och promenadtransporter – kan vi tvinga bort biltrafiken från våra städer.

På landsbygden är det svårare att förändra transportsystemen, därför är det ännu viktigare med kraftfulla åtgärder i städerna där det är betydligt enklare att göra omfattande förändringar. Alltför ofta används landsbygden som ett slagträ emot progressiva trafikreformer. Nidbilden är den ensamstående småbarnsmamman med två mil till närmsta dagis som inte klarar "livspusslet" om hon inte har bil. Verkligheten är dock en helt annan. Bilisterna är huvudsakligen män, de bor i storstäderna, och de har ingen barnstol på passagerarsätet utan endast en portfölj som medpassagerare. Dessutom har flera landsbygdskommuner, trots svårigheterna, ökat det klimatvänliga kollektivtrafikresandet.⁴

Den här rapporten har Planka.nu tagit fram för att staka ut en väg framåt. Vi har tagit Stockholm som exempel, men menar att klimatanpassningen måste ske överallt. Under varje rubrik presenteras konkreta förslag på hur vi kan minska de klimatfarliga utsläppen genom

¹ Naturvårdsverket: *Tvågradersmålet i sikte?*, s. 29.

² European Environment Agency: *Transport and environment: on the way to a new common transport policy*

³ Vägverket: *Största minskningen av bränsleförbrukningen på nya bilar någonsin men trots detta ökar utsläppen*

⁴ TfK: *Utvärdering av försöket med nolltaxa i Kristinehamn*, s. 12-15.

satsningar på en modern, rättvis och klimatsmart stadsplanering. Ansvaret för att sätta dessa lösningar på den politiska dagordningen ligger på oss i klimatrörelsen.

TVÅGRADERSMÅLET

"Solen kommer att förmörkas av blygråa moln som täcker området medan ett fint duggregn av lätt aska faller från himlen. Plötsligt går regnet, havet och vinden knappt att skilja åt utan kombineras till ett moras av vatten och våld. Byggnader jämnas med marken, människor förbränns till aska där de står, eller görs blinda och döva av explosionens styrka."

Mark Lynas

EU och Sverige har satt ett tvågradersmål, vilket går ut på att planetens medeltemperatur inte får stiga mer än två grader jämfört med förindustriell nivå.⁵ Två grader ses av forskarvärlden som en gräns för hur mycket planeten klarar av. Efter två grader förutspås flera självförstärkande effekter sätta igång och en fortsatt temperaturökning kommer inte vara möjlig att förhindra.⁶

Naturvårdsverket har tagit fram ett antal scenarier för Sveriges energi- och transportsystem som ger riktlinjer för hur tvågradersmålet kan uppfyllas.⁷ De räknar med att utsläppen maximalt får uppgå till 1,15 ton koldioxidekvivalenter per person. Det innebär att Sverige måste reducera sina utsläpp med 85 procent.⁸

För att komma fram till dessa siffror så använder sig Naturvårdsverket av beräkningar som säger att koldioxidhalten i atmosfären inte får överstiga 450 miljondelar (ppm) för att planetens medeltemperatur inte ska öka med mer än två grader. Koldioxidhalten i atmosfären var kring 280 miljondelar före industrialiseringen. Idag är koldioxidhalten över 385 miljondelar.⁹

Allt fler tvivlar dock på att det räcker att stanna vid 450 miljondelar. Tällberg Foundation och Stockholm Environment Institute presenterade tidigare i år ett upprop riktat till delegaterna i de pågående klimatförhandlingarna i FN. 150 forskare, politiker och företagsledare står bakom uppropet som säger att vi istället måste sänka koldioxidhalten till 350 miljondelar för att planetens temperatur inte ska öka med mer än två grader jämfört med förindustriell nivå. 350 miljondelar är alltså lägre än den koldioxidhalt vi har idag och innebär inte bara att utsläppsökningarna måste avstanna, utan även att dagens koldioxidnivåer måste sjunka.¹⁰ Vad som händer med klimatet vid olika halter av koldioxid i atmosfären är ingen exakt vetenskap, men med tanke på hur mycket som står på spel så måste mycket kraftiga åtgärder

5 Regeringskansliet: *EU:s stats- och regeringschefer överens om ambitiösa klimatmål*

6 IPCC: *Climate Change 2007: Synthesis Report*, s. 23.

7 Naturvårdsverket: *Tvågradersmålet i sikte?*

8 Naturvårdsverket: *Tvågradersmålet i sikte?*, s. 32.

9 IPCC: *Climate Change 2001: Synthesis Report*, s. 8.

10 Tällberg Foundation: *Svensk aktör tar strid i klimatfrågan*

genomföras för att vi och planeten ska vara på den säkra sidan. Inom den växande klimatrörelsen har 350 miljondelar blivit en viktig siffra i syftet att visa att det behövs offensiva satsningar för att minska koldioxidnivåerna, inte bara reducera utsläppen.¹¹ Vissa forskare och klimataktivister menar även att 350 miljondelar är för mycket och att vi måste tillbaka till förindustriella nivåer kring 280 miljondelar.

Två graders höjning av medeltemperaturen ska ses som en maximal gräns. Redan idag, vid en medeltemperaturhöjning kring 0,6 grader, ser vi naturkatastrofer och oacceptabla förändringar av ekosystemet.¹² Oavsett vilken gräns som sätts måste klimatförändringarna bekämpas redan idag.

Det har blivit lite av en sport för makthavare och klimataktivister att bjuda över varandra i procentmål och koldioxidnivåer. Vi är inte motståndare till bindande utsläppsminskningar i procentform som till exempel Kyotoprotokollet. Men vi menar att ett alltför ensidigt fokus på procentsatser och siffror leder oss in på fel spår. Dels är det svårt att följa upp vad ett åtagande att minska utsläppen med en viss procent leder till, något som Kyotoprotokollets misslyckande att reducera koldioxidutsläppen visar. Dels uppmuntrar avtal likt Kyoto så kallade flexibla mekanismer och handel med utsläppsrätter. Det innebär att vi i Sverige kan betala en struntsumma för något projekt i ett utvecklingsland utan möjlighet att kontrollera om koldioxidutsläppen verkligen har minskat.¹³

Vår största kritik mot att man föreslår siffror istället för konkreta politiska åtgärder, är att det alltför ofta leder till att rättviseaspekten på de nödvändiga samhällsförändringarna hamnar i skymundan. För det är inte så att det bara finns ett sätt att minska utsläppen, en alltför stor tilltro till marknadens förmåga riskerar att låsa fast oss i den enda vägens politik. Vi anser inte att den billigaste lösningen på klimatkrisen nödvändigtvis är den bästa. När vi i klimatrörelsen enbart sätter upp mål för hur många procent utsläppen måste minska så överlåter vi i samma stund besluten om hur detta ska ske till politikerna och marknaden. Vi tycker det är avgörande att omställningen till ett klimatsmart samhälle sker på ett rättvist sätt. Vi är inte intresserade av att sänka koldioxidhalten genom att fattiga människor i den industrialiserade världen tvingas att stänga av sina element på grund av skenande uppvärmningskostnader, eller att människor i fattiga länder inte ges en möjlighet att höja sin levnadsstandard. Fördelningspolitiska aspekter lokalt, nationellt och globalt har dessutom stor betydelse för möjligheterna att få stöd för kraftfulla åtgärder.

Av ovanstående skäl anser vi att det viktigaste är att konkreta, rättvisa och kraftfulla samhällsförändringar påbörjas omedelbart, och att vi i Sverige främst ska ta ansvar för och minska våra egna utsläpp på hemmaplan.

¹¹ Se ex. www.350.org

¹² Naturvårdsverket: *Kommunikationsstrategi för Klimatkampanjen*, s. 21.

¹³ Naturvårdsverket: *Flexibla mekanismer*

TRANSPORTSNÅL SAMHÄLLSPLANERING

“Låt Stockholm bli en riktig storstad. En förtätad stad, inget lapptäcke.”

Eduard Ahlqvist

Planka.nu kämpar för att kollektivtrafiken ska vara så bra och tillgänglig som möjligt. Dels av miljöskäl, dels för att alla i samhället ska ha rätt att förflytta sig fritt. Vi anser dock inte att transporter är bra i sig, snarare tvärt om. Det finns inget egenvärde i att människor spenderar sin tid på att bara ta sig från en punkt till en annan. Ju mer medborgarna har tillgång till på så kort resesträcka som möjligt, desto bättre. Därför anser vi att det är viktigt att skilja mellan nytto- och nöjestransporter och att minimera nyttotransporterna för att ge utrymme och tid för nöjestransporterna.

Att invånarna i en storstad som Stockholm ägnar mer och mer av sin tid åt nyttotransporter: resor till och från arbete, skola, samhällliga serviceinrättningar och för inköp av dagligvaror, är en utveckling som måste brytas.

Vi kan till exempel se hur antalet resor har ökat kraftigt sedan närhetsprincipen för skolgång försvunnit från allt fler kommuner runtom i landet. Istället för att gå till den närmsta skolan så transporteras elever tvärsöver våra städer. Det innebär att en onödigt stor del av barns och ungdomars tid ödslas på transporter. Dessutom får det stora sociala konsekvenser i form av uppsplittrade lokalsamhällen, försvagade krav på våra skolor och en större segregering i samhället.

Vilken typ av trafiklösningar man väljer avgör hur staden utformas. Vägar styckar upp samhället och ger upphov till fenomen som helt bilberoende förorter och öar av stormarknader intill motorvägarna. Att nya vägar skulle motverka segregation genom att knyta ihop ytterområden med varandra stämmer inte. Dessa asfaltnät skapar isolerande och exkluderande strukturer, genererar ökade utsläpp samt minskar tillgången till bostadsnära naturområden. I stället bör vi satsa på spårburen kollektivtrafik och förtätning av existerande lokalsamhällen. Det skulle innebära till exempel att nya arbetsplatser för läggs till områden med hög arbetslöshet för att på så sätt minska det onödiga pendlandet.

Den största ökningen av trafiken på vägarna står godstransporterna för. Det kan motverkas kraftigt genom enkla skattereformer, bättre transportsamordning och en storsatsning på att flytta över godset till tåg.¹⁴

Promenad- och kollektivtrafikfientliga städer, där samhällets utbud anpassas till den bilburen ger stora negativa konsekvenser för folkhälsan. Dels drabbas enskilda personer i form av

¹⁴ Vägverket: *Klimatstrategi för vägtransportsektorn*

sjukdomar till följd av en fysiskt inaktiv livsstil, dels har det även stora samhällsekonomiska implikationer. Enligt de beräkningar som gjorts så kostar stadsplanering som leder till fysiskt inaktivitet liv Sverige runt 20 miljarder kronor om året.¹⁵

Vi vill att staden planeras så att samhällets utbud kommer alla till del – nära, enkelt och avgiftsfritt. Det ger en dubbel vinst: vi får mer fritid och vi får en lägre beläggning på kollektivtrafiken. Det, i kombination med en väl utbyggd och avgiftsfri kollektivtrafik, kommer att leda till ett ökat nöjesresande. Något som tidigare försök med nolltaxa inom kollektivtrafiken har visat.¹⁶ Nöjesresande är, i motsats till nyttoresande, socialt till sin funktion. En stadsplanering som ger tid och plats för det mer spontana resandet mellan olika delar av staden skulle gynna alla dess invånare. Genom tätare kontakt mellan olika stadsdelar och med infrastrukturella förutsättningar för en levande stad kan vi göra Stockholm "mindre", men mer diversifierat på samma gång.

Nolltaxa är alltså en vital del av en aktiv stadsplanering som ska läka de sår som massbilismen har tillfogat våra lokalsamhällen, eftersom det bidrar till en utjämning av de sociala och ekonomiska skillnader som skär genom vår stad.

¹⁵ Statens folkhälsoinstitut: *Samhällsplanering för ett aktivt liv*, s. 13.

¹⁶ TfK: *Utvärdering av försöket med nolltaxa i Kristinehamn*, s. 5.

STORSATSA PÅ SPÅRBUREN KOLLEKTIVTRAFIK

"People all over the world (you don't need no money)

Start a love train, love train (don't need no ticket, come on)"

The O'Jays

Spårburen kollektivtrafik är mycket mer energieffektiv och har mycket högre passagerarkapacitet än andra system. Framtidens klimatsmarta samhälle kommer att behöva kraftiga kapacitetshöjningar i kollektivtrafiken och därför borde det vara självklart med satsningar på spårtrafik. Spårburen trafik behöver dessutom varken miljöfarlig batteriteknik eller klimathotande fossila bränslen, utan kan gå direkt på grön el från elnätet. Andra miljöfördelar är att bullret minskar och att luftföroreningarna är mycket små, rentav obetydliga. Dessa miljöfördelar är i själva verket en förutsättning för att en trevlig, grön och modern stad ska fungera.

Det behövs storsatsningar både på den rikstäckande järnvägsinfrastrukturen och på lokal och regional kollektivtrafik.

Idag räcker inte järnvägsspåren i Sverige till. Kapacitetstaket är nått på många håll i landet, många sträckor är i behov av rejäla upprustningar och Banverket pratar till och med om att lägga ner vissa sträckor. Det står i bjärt kontrast till de massiva satsningar på höghastighetståg som sker på kontinenten, bland annat i Spanien. Miljöförbundet Jordens Vänner har förslagit att en procent av landets BNP årligen ska investeras i järnvägssatsningar, med konkreta förslag på vilka utbyggnader som behöver göras.¹⁷ Det är ett förslag som måste höras om den rikstäckande spårtrafiken ska ha en framtid.

Inne i städerna måste satsningar göras på nya spårvägar, då de har en mycket högre passagerarkapacitet än exempelvis busslinjer. Spårvägsutbyggnader kombineras ofta med upprustning av gaturummen och stadsförnyelser som gör städerna mer attraktiva och mänskliga. Genom att byta ut befintliga bilvägar mot ett heltäckande spårvägsnät kan man ersätta smala asfalttrottoarer med promenadstråk och spår som går genom grönskande alléer. Staden blir vackrare, tystare, renare och säkrare. En prioritering av kollektivtrafik och cykel- och promenadstråk innebär en naturlig begränsning av biltrafiken och minskade ytor för parkering. Därmed är spårvägar inte bara ytterligare ett sätt att förflytta sig, utan de konkurrerar rent fysiskt med bilarna och bidrar till en omställning av trafiken. Spårvägar har även en dokumenterat bättre förmåga att attrahera bilister till kollektivtrafiken än till exempel buss.

¹⁷ Miljöförbundet Jordens Vänner: *Resan mot framtiden*

Idag är det endast Stockholm, Göteborg och Norrköping som har spårvägar i Sverige och i dessa tre pågår planeringsarbete för utbyggnader av nätet. Även i andra städer finns mer eller mindre långtgående planer på att införa spårvägsnät, huvudsakligen för att höja kapaciteten på överbelastade stombusslinjer. Även om dagens busslinjer inte är överbelastade så måste vi bygga för en framtida ökad efterfrågan på kollektivtrafiken för att snabbt kunna ställa om samhället. Anledningen till att utbyggnaden går långsamt är att den lokala kollektivtrafiken också måste finansieras lokalt, men klimathotet är en global angelägenhet och därför är det rimligt att staten finansierar en klimatanpassning till spårtrafik.

STOPP FÖR VÄGUTBYGGNADER

"Argumentet lyder ofta som följer: om det bara fanns mer infrastruktur, och således mera utrymme, skulle bilköerna försvinna. Tyvärr är detta argument inte mer genomtänkt än argumentet att om alla bara hade mer pengar så skulle ingen vara fattig så låt oss trycka mer pengar!"

European Federation for Transport and Environment

För ett år sedan, i slutet av 2007, släppte vi rapporten *Highway to Hell?* som sammanfattade den då mest aktuella kritiken mot bilsamhället i allmänhet och motorvägsprojektet Förbifart Stockholm i synnerhet. Samtidigt presenterade regeringen sitt förslag till infrastruktursatsningar i den så kallade Stockholmsförhandlingen – en rapport sammanställd av Carl Cederschiöld (m). Syftet med *Highway to Hell?* var att skapa en diskussion kring de planerade motorvägarnas nödvändighet genom att lista och avfärda de myter som lanserats i propagandaarbetet kring Förbifart Stockholm. Vi ville belysa möjligheterna med trafiklösningar som inte tömmer hela infrastrukturbudgeten, utan bara bidrar till att förvärra den redan allvarliga klimatkrisen.¹⁸ För varje dag som går blir situationen allvarligare och möjligheterna att komma undan med kompromisslösningar minskar. Vi kräver därför ett totalt stopp för alla nya vägutbyggnader.

Vägtransporter är ineffektiva, skrymmande, klimatförstörande och bör betraktas som direkt otidsenliga. Trots det planerar man att satsa mångmiljardbelopp på att bygga ut vägnätet. Fler vägar innebär ofrånkomligen ökad bilism - det går inte att bygga en ny motorväg för att lösa problemen som de gamla har orsakat.¹⁹ De enda infrastruktursatsningarna som är försvarbara i ett modernt samhälle är de som möjliggör en rättvis klimatanpassning.

Men miljöbilar då? Är inte framtidens bilism minst lika klimatsmart som spårburna transportmedel? Det är vad billobbys företrädare hävdar och vad media i stor utsträckning också rapporterar. Men det finns inte många rätt i det påståendet. För det första orsakar en bil mer föroreningar innan den har körts för första gången, än under dess sammanlagda livslängd.²⁰ Och för det andra är de miljövänliga drivmedlen som finns tillgå inte så miljövänliga. Etanolen produceras i Sydamerika och den ökade efterfrågan på etanol får dessutom konsekvensen att råvarupriserna ökar kraftigt. Den odlingsbara marken räcker inte till att både försörja bönderna som odlar den och samtidigt tillgodose västvärldens behov av nya bilbränslen.²¹ Elbilar är inte heller ett alternativ i städerna. Trots ett ökat antal förnyelsebara

¹⁸ Planka.nu: *Highway to Hell?*

¹⁹ T & E: *Transport and the economy, the myths and the facts*, s. 15.

²⁰ Umweltund Prognose-Institut Heidelberg: *Cradle to the Grave*

²¹ Miljöförbundet Jordens Vänner: *Rättvisa Mål*, s. 33.

energikällor så måste den totala energiförbrukningen minska. De resurser som ska läggas på personbilar ska möjliggöra vardagen för de som bor på landsbygd, inte i storstäder.

Vägbyggnationer betraktas traditionellt sett av ekonomer som ett av de mest effektiva sätten att rädda en vacklande ekonomi, men 2000-talets kriser kräver andra lösningar. Med dagens kunskap om bilismens konsekvenser kan man inte agera så kortsiktigt. Vägar är inte samhällsekonomiskt lönsamma av den enkla anledningen att massbilismens verkliga kostnader är gravt underskattade. Kostnaderna för miljöförstöring i form av buller, försurning, övergödning och koldioxidutsläpp tillsammans med de som orsakas av trafikolyckor ökar de sammanlagda kostnaderna för vägbyggen på lång sikt.²²

Bilen som nyckeln till frihet och oberoende är nästan lika romantiserad som det tidiga 1900-talets reklamkampanjer för cigaretter. Även i ett mindre drastiskt resonemang märks bilismens uppenbara begränsningar. Bilen fungerar som en social markering. I Storbritannien är det till exempel knappt två tredjedelar av befolkningen som är bilägare och av landets alla kvinnor är det bara hälften som har körkort. De som inte har tillgång till bil är låginkomsttagare, ungdomar och äldre.²³ Ökad rörelse- och valfrihet gäller i dagsläget inte för alla och det är i vanlig ordning redan socialt utsatta grupper som lämnas utanför. För att minska segregation och sociala problem måste man satsa på kollektivtrafiken.

²² Finnveden & Sterner: *Reflektioner på samhällsekonomiska analyser i allmänhet och på kalkylen för nord-sydliga förbindelser i Stockholm i synnerhet*, s. 14-15.

²³ T & E: *Transport and the economy, the myths and the facts*, s. 19.

BILFRI STADSKÄRNA

"Bilåkande [...] ökar risken för en stillasittande livsstil, att utveckla övervikt och fetma, högt blodtryck och psykisk ohälsa. Bilåkande bidrar även till att öka isolering och segregation, buller, luftföroreningar och utsläpp av växthusgaser, samtidigt som det motverkar sociala relationer i bostadsområdet och minskar många gruppers (barn, äldre med flera) rörelsefrihet i samhället."

Statens folkhälsoinstitut

Det har skett en stor attitydförändring kring stadsbilismen de senaste åren. Kampanjen kring och införandet av trängselavgifter i Stockholm har minskat acceptansen för bilar då de förpestar luften, tar oerhört mycket plats och innebär konkreta fysiska hot mot oskyddade trafikanter. Trängselavgifterna visade stockholmarna att staden blev mycket trevligare redan vid en 20 procentig minskning av trafiken.

I många europeiska storstäder har man redan insett biltrafikens olämplighet. Bilismen skadar både stadsmiljö och klimat samtidigt som den är både ineffektiv och oekonomisk. Paris kan tas som exempel, där har man arbetat hårt för att minska biltrafiken i stadskärnan, bland annat genom att reservera stora delar av stadens gator för bussar och cyklar.

Den ständigt ökande biltrafiken tolkas enbart som ett tecken på att det är mer biltrafik folk vill ha. Men då tar man inte människors möjligheter att använda andra transportformer än bilen i beaktande. Så länge vi fortsätter bygga våra städer för bilism så kommer bilismen att öka, oavsett om folk vill det eller ej. I en stor sociologisk studie tillfrågades europeiska invånare och beslutsfattare om de föredrog att pengar satsas på att utveckla kollektivtrafiken eller biltrafiken, över 80 procent av båda grupperna föredrog kollektivtrafiken. Trots detta så trodde beslutsfattarna att endast 40 procent av invånarna ville satsa på kollektivtrafik istället för biltrafik.²⁴ Det tydliggör vilken viktig roll vi i klimatrörelsen kan och måste spela.

Tidigare förslag på hur Stockholm skulle kunna göras bilfritt är att dela in processen i några etapper, med början i äldre områden såsom Gamla stan, Katarina Kyrka/Mosebacke och Mariaberget, där det redan idag är svårt att ta sig fram med bil. Nästa steg skulle vara City och sedan Norrmalm, Södermalm, Kungsholmen och Östermalm.²⁵ För det är inte bara så att biltrafiken ökar om man bygger fler vägar, även det omvända gäller.²⁶ Därför förespråkar vi en stegvis minskning av Stockholms vägnät, en gradvis höjning av trängselskatterna och att successivt minska antalet parkeringsplatser för att på sikt göra Stockholm bilfritt.

²⁴ Socialdata: *Einschätzungen zur Mobilität in Europa. Internationaler Verband für Öffentliches Verkehrswesen*

²⁵ Vänsterpartiet i Stockholms stad: *Motion: 2007:42*

²⁶ Inter alia: *Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment, Trunk Roads and the generation of Traffic*

Ofta hävdas det att minskad biltrafik i städer skulle försvaga den ekonomiska aktiviteten, och leda till stora förluster för de handlare som är aktiva i de berörda områdena. Men detta är helt fel, flera studier visar på att det är precis tvärtom. Med bilfria stadskärnor ökar inte bara antalet fotgängare, cyklister och kollektivtrafikanter, utan även den kommersiella aktiviteten.²⁷ Stockholms stadskärna är ett bra exempel på hur galet det kan gå när politiker vilseleds av idéer om bilens suveränitet som ekonomisk motor. Trots att Utrednings- och statistikkontoret kommit fram till att endast sex procent av alla inköpsresor som går till innerstaden utgörs av biltrafik så förstörs stora delar av Stockholm av vägar, parkeringsplatser och garage.²⁸

Att göra staden bilfri handlar verkligen inte bara om att minska de klimatfarliga utsläppen som bilismen frambringar. Även om vi skulle ta motormännens totalt verklighetsfrånvända argument om att varje ny väg enbart kommer att fyllas av miljöbilar på allvar. Ja, även om vi skulle tro på att miljöbilarna var miljövänliga, även då skulle vi vara emot bilar i våra städer. Hur miljövänlig en bil än är så stjälar den fortfarande dyrbar plats av oss. Vi vill inte bo i en stad där parkerade bilar får ta mer plats i offentligheten än vi som bor i den. En modern och levande storstad fungerar inte så länge bilen intar den heliga plats som den gör i Stockholm. Varje liten gågata som anläggs i Stockholm visar hur svältfödda vi är på platser som myllrar av människor, platser där uteserveringar, cyklister och fotgängare tagit bilens plats. Detta är platser som bara kan finnas i städer - och det är också ett av skälen till att vi är väldigt många som trivs bättre i städer än på landet. Så låt oss utnyttja att vi är väldigt många människor som bor i Stockholm och vill bo i en stad, låt oss bygga bort bilismen och bygga fram staden!

²⁷ Commission of the European Communities: *European Sustainable Cities Report by the Expert Group on the Urban Environment*, s. 176ff.

²⁸ Utrednings- och statistikkontoret: *Intervjuer med kunder på innerstadens huvudgator*, s. 4.

AVGIFTSFRI KOLLEKTIVTRAFIK

"Med den höga andel, som uppgivit bil som tidigare färdstätt, har man uppenbarligen i stadstrafiken nått ett av målen med nolltaxeförsöket. Det är också uppenbart att man nått grupper som tidigare utnyttjat kollektivtrafiken i liten omfattning."

TFK - Institutet för transportforskning

Det går inte att bara säga åt människor vad som måste göras, hur de ska ändra sina levnadsvanor för att skapa ett miljövänligare, rättvisare eller mer jämställt samhälle. Att åka bil till jobbet när man precis lika gärna skulle kunna ta bussen borde inte vara en självklar rättighet. Det handlar om vårt gemensamma ansvar att välja alternativ som är skonsamma för miljön och gynnar samhället i stort.

Avgiftsfri kollektivtrafik är ett konkret incitament som behövs för att påverka människors resvanor. Införandet av nolltaxa är förmodligen det billigaste, effektivaste och mest rättvisa sättet att överflytta transporter från bil till kollektivtrafik. Någon kanske tycker att det låter som en orealistisk utopi, men i själva verket är det idag en realitet i flera kommuner i Sverige och även utomlands.²⁹

Vi i Planka.nu förespråkar en höjning av landstingsskatten för att finansiera nolltaxa, men det finns självklart andra sätt att lösa finansieringen på, exempelvis genom arbetsgivaravgifterna. I dagsläget är drygt hälften av SL-trafiken finansierad via skatt och hälften via biljettförsäljning. Biljettintäkterna är cirka 4,5 miljarder kronor per år, vilket motsvarar en höjning av landstingsskatten med 1,50 kronor. Det innebär att en student eller annan person som saknar skattepliktiga inkomster skulle betala noll kronor per månad för kollektivtrafiken. För den som tjänar 20 000 kronor skulle skattehöjningen bli 300 kronor. Alla kollektivtrafikresenärer som tjänar under 45 000 per månad skulle tjäna ekonomiskt på en skattefinansierad avgiftsfri kollektivtrafik.³⁰

Att införa nolltaxa skulle innebära ett tillskott i plånboken för i princip alla kollektivtrafikanter i Stockholm, och genom att låta bilisterna vara med och bekosta hela kollektivtrafiken ger vi dem ännu ett incitament att ställa bilen hemma och åka kollektivt istället. Nolltaxa ska alltså ses som ett sätt att premiera de grupper som redan transporterar sig miljövänligt och som ett ekonomiskt incitament att välja det överlägset bästa transportmedlet ur miljösynpunkt.

Enligt SL:s utredning *Fyra prisstrategier* skulle nolltaxa minska antalet bilresor med 81 000 per dag och öka antalet resor med SL med 281 000 per dag. Antalet bilresor till innerstan skulle

²⁹ Se ex. TFK: *Utvärdering av försöket med nolltaxa i Kristinehamn*, s. 12-15 och http://freepublictransit.org/index.php?pr=Success_Stories

³⁰ Strömdahl: Nolltaxa i kollektivtrafiken en nödvändighet

minska med nio procent i högtrafik och fyra procent i lågtrafik. Detta skulle kräva en kollektivtrafikökning som skulle kosta 580 miljoner kronor per år men samtidigt skulle man spara 390 miljoner kronor per år på att slopa biljett- och spärrsystemet.³¹ Något som ter sig viktigt när man ser hur SL slänger iväg pengar på nya "plankningssäkra" spärrar som inte på något sätt fyller sin funktion.³²

Vid införandet av nolltaxa kan spärrpersonal, kontrollanter och väktare fortbildas och börja arbeta som busschaufförer, tågförare, stationsvärdar och trafikvärdar istället. En annan effektiviseringsvinst med nolltaxa är att köer vid spärrar försvinner och bussar slipper vänta på att biljetterna ska kontrolleras. Den onda våldsspiral vi ser i tunnelbanan, som beror på att folk som inte har råd att köpa biljett jagas i tunnelbanan, skulle också kunna brytas. Nolltaxa i kollektivtrafiken ska ses som ett slags urban allemansrätt. Att göra kollektivtrafiken till en allmänning är ett första steg för att bryta utvecklingen som gör att allt mer av vårt gemensamma varufieras.

³¹ Strömdahl: *Nolltaxa i kollektivtrafiken en nödvändighet*

³² SL: *Redovisning av åtgärder mot fusk och svinn*

ORGANISERA DIG

I denna rapport har vi presenterat fem konkreta åtgärder för att göra Stockholms transportsektor mer rättvis och klimatsmart. Vi tycker att det är viktigt att visa att det finns alternativa vägar att ta. Vår förhoppning är att rapporten ska bidra till en fördjupad diskussion om hur vi vill forma vår stad.

Man kommer dock ingenstans med bara ord. Det krävs en stark och radikal politisk rörelse som driver dessa frågor för att den nuvarande samhällsutvecklingen ska vändas.

Vi är jättegglada att du tagit dig tid att läsa denna rapport, och väljer att avsluta med en lista på organisationer som arbetar med dessa frågor. Med förhoppning om att vi tillsammans ska bygga en rörelse som inte bara driver igenom en klimatanpassning av vårt samhälle, utan även genomför en radikal förändring av Stockholm – som bygger en stad av ett lapptäcke.

Alternativ stad

Stadsmiljöorganisation som bildades i samband med almstriden i Kungsträdgården i början på 70-talet. Alternativ stad gör aktioner och deltar i kampanjer kring stadsmiljöfrågor och Stockholms stadsplanering.

<http://www.alternativstad.nu/>

Klimax

Miljöorganisation som finns i flera städer i Sverige vars huvudsakliga verksamhet har skett genom aktioner, till exempel de i media mycket uppmärksammade klimatkrockarna där aktivisterna ockuperat en gata eller en korsning och hindrat biltrafiken.

<http://www.klimatet.org/>

Klimataktion

Tämligen nybildad organisation som håller studiecirklar och gör aktioner kring klimatfrågor. Driver bland annat frågan om nolltaxa i kollektivtrafiken.

<http://www.klimataktion.se>

Planka.nu

Vi organiserar kollektivtrafikanter och arbetar huvudsakligen för avgiftsfri kollektivtrafik. Vi bedriver dels opinionsbildning, men framförallt genomför vi billigare kollektivtrafik direkt genom en bötesfond för folk som åkt fast i biljettkontroller i kollektivtrafiken.

<http://www.planka.nu/>

World Carfree Network

Globalt nätverk av organisationer och individer som arbetar mot bilberoende och bilstyrd samhällsplanering för att minska den mänskliga påverkan på miljön och höja standarden för levnadsvillkor i hela världen.

<http://www.worldcarfree.net/>

LITTERATURFÖRTECKNING

Commission of the European Communities: *European Sustainable Cities Report by the Expert Group on the Urban Environment*

European Environment Agency: *Transport and environment: on the way to a new common transport policy*

http://reports.eea.europa.eu/eea_report_2007_1/en/eea_report_1_2007.pdf

Finnveden & Sterner: *Reflektioner på samhällsekonomiska analyser i allmänhet och på kalkylen för nord-sydliga förbindelser i Stockholm i synnerhet*

<http://www.infra.kth.se/fms/pdf/finnveden2.pdf>

Inter alia, HMSO: *Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment, Trunk Roads and the generation of Traffic*

IPCC: *Climate Change 2001: Synthesis Report*

<http://www.ipcc.ch/pdf/climate-changes-2001/synthesis-spm/synthesis-spm-en.pdf>

IPCC: *Climate Change 2007: Synthesis Report*

http://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar4/syr/ar4_syr.pdf

Naturvårdsverket: *Flexibla mekanismer*

<http://www.naturvardsverket.se/sv/Klimat-i-forandring/Klimatpolitiken/Internationell-klimatpolitik/Flexibla-mekanismer/>

Naturvårdsverket: *Kommunikationsstrategi för Klimatkampanjen*

http://www.naturvardsverket.se/upload/05_klimat_i_forandring/minska_utslappen/kommunikation/kommunikationsstrategi.pdf

Naturvårdsverket: *Tvågradersmålet i sikte?*

<http://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer/620-5754-1.pdf>

Miljöförbundet Jordens Vänner: *Resan mot framtiden*

Miljöförbundet Jordens Vänner: *Rättvisa Mål*

http://www.mjv.se/uploads/media/rattvisa_mal_web_01.pdf

Planka.nu: *Highway to Hell?*

<http://Planka.nu/download/ac55993981>

Regeringskansliet: *EU:s stats- och regeringschefer överens om ambitiösa klimatmål*
<http://www.regeringen.se/sb/d/6784/a/78526>

SL: *Redovisning av åtgärder mot fusk och svinn*

Socialdata Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung: *Einschätzungen zur Mobilität in Europa. Internationaler Verband für Öffentliches Verkehrswesen*

Statens folkhälsoinstitut: *Samhällsplanering för ett aktivt liv*
http://www.fhi.se/upload/ar2008/rapporter_2008/R200830_samhallsplanering_0811.pdf

Strömdahl: *Nolltaxa i kollektivtrafiken en nödvändighet*
<http://planka.nu/vad-tycker-vi/nolltaxa/nolltaxa-i-kollektivtrafiken-en-nodvandighet>

T & E (European federation for transport and environment): *Transport and the economy, the myths and the facts*
http://www.transportenvironment.org/Publications/prep_hand_out/lid:48

TfK: *Utvärdering av försöket med nolltaxa i Kristinehamn, Rapport 2003:14*

Tällberg Foundation: *Svensk aktör tar strid i klimatfrågan*
<http://www.tallbergfoundation.org/T%C3%84LLBERGNETWORK/Pressroom/Pressreleases/June232008/tabid/468/Default.aspx>

Vägverket: *Klimatstrategi för vägtransportsektorn*
<http://www.vagverket.se/filer/15677/CO2%20strategi%2022.doc>

Vägverket: *Största minskningen av bränsleförbrukningen på nya bilar någonsin men trots detta ökar utsläppen*

Umweltund Prognose-Institut Heidelberg: *Cradle to the Grave*

Utrednings- och statistikkontoret: *Intervjuer med kunder på innerstadens huvudgator*

