



Highway to Hell?

En rapport om Förbifart Stockholm och en alternativ stadsplanering

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. SAMMANFATTNING 3
2. MASSBILISMENS POLITIK 5
 - 2.1. *Bilen som söndrar och härskar* 6
 - 2.2. *Bilen som planetens förgörare* 7
 - 2.3. *Bilismen – tärande för samhällsekonomin* 8
3. VAD STÅR PÅ SPEL NU? FÖRBIFART STOCKHOLM 9
 - 3.1. *Vad är Förbifart Stockholm?* 9
 - 3.2. *Myterna bakom: Varför tror de att de vill ha Förbifart Stockholm?* 9
 - 3.2.1. *Myt 1: Förbifart Stockholm avlastar trafiken i centrala delar av staden* 9
 - 3.2.2. *Myt 2: Förbifart Stockholm "knyter ihop" norra och södra Stockholm och är ett projekt för att bryta segregationen* 10
 - 3.2.3. *Myt 3: Förbifart Stockholm behövs för att klara av all trafik i framtiden* 10
 - 3.3. *Regionförstoring och försämrad kollektivtrafik* 11
 - 3.4. *Klimatkonsekvenserna av Förbifart Stockholm* 11
 - 3.5. *Lokala miljökonsekvenser av Förbifart Stockholm* 12
 - 3.6. *Notan för Förbifart Stockholm* 13
 - 3.7. *Förbifart Stockholm – den enda vägens politik?* 14
4. URBAN RÄTTVISA – VILKEN STAD VILL VI EGENTLIGEN HA? 16
 - 4.1. *Progressiv tidspolitik* 16
 - 4.2. *Reclaim the Streets – gatorna åt alla!* 16
 - 4.3. *Allas tillgång till samhällets goda* 17
5. ETT KONKRET STEG I RÄTT RIKTNING: AVGIFTSFRI OCH UTBYGGD KOLLEKTIVTRAFIK 18
6. VAD KAN VI GÖRA? 20
7. KÄLLOR OCH HÄNVISNINGAR 21

1. SAMMANFATTNING

Efter valet 2006 utsågs Carl Cederschiöld (m) av regeringen till att förhandla fram nya trafiksatsningar i Stockholmsregionen, i något som kallas Stockholmsförhandlingen.

När resultatet av förhandlingen nu släpps tycker vi att det är mycket viktigt att presentera alternativ till de nya stadsmotorvägarna som planeras, i synnerhet Förbifart Stockholm.

I denna rapport ger vi en samlad bild av den mest aktuella kritiken mot Förbifart Stockholm och går igenom de senaste vetenskapliga rapporterna och yttrandena från politiskt sakkunniga. Vi avslutar rapporten med ett förslag på lösning på Stockholms trafiksituation: utbyggd avgiftsfri kollektivtrafik.

Förbifart Stockholm är en 6-filig motorväg som planeras gå väster om staden från Kungens kurva i söder till Häggvik i norr.

Argumentationen för Förbifart Stockholm bygger på ett antal felaktigheter:

- Vägen ska "avlasta" trafiken i centrala delar, vilket är en myt.
- Förbifart Stockholm ska länka samman norra och södra Stockholm för att motverka segregationen, men det vore betydligt mer effektivt att blanda upp de olika delarna av staden och satsa på kollektivtrafik.
- Förbifart Stockholm är nödvändig för att klara de kommande trafikökningarna, men trafiken – det vill säga bilismen – kommer bara att öka om man planerar för ökad bilism i framtiden.

Kostnaden beräknas till minst 25 miljarder, men erfarenheter från tidigare projekt visar att budgeten troligen spräcks. Tidigare har samma väg visat sig vara samhällsekonomiskt olönsam, men trots att vägen nu kommer att bli minst dubbelt så dyr, så visar Vägverkets kalkyler nu att vägen går plus minus noll. Underlaget för detta är fullt av tveksamheter och har kritiserats av bland annat forskare vid KTH och Handelshögskolan i Göteborg.

Det är en myt att stora infrastruktursatsningar alltid genererar ekonomisk tillväxt.

Miljökonsekvenserna kostar ofta mer än vad infrastruktursatsningarna genererar i tillväxt. Dessutom står bilismen för andra stora samhällsekonomiska kostnader såsom trafikolyckor, utsläpp, buller, försurning, övergödning, och så vidare.

Det samhälle som följer av bilism är utspritt och svårt att bygga kollektivtrafik för.

Infrastrukturen för bilar upptar också väldigt stora ytor i staden, och man kan fråga sig hur demokratiskt det är att en så pass stor del av vår gemensamma samhällsytta reserveras för en minoritet bilister. Länsstyrelsen pekar särskilt ut Förbifart Stockholm som ett dåligt sätt att organisera staden, eftersom den kommer att fungera som ett incitament till en utspridd bebyggelse och förflyttar tillgängligheten bort från stadens centrala delar.

Vägtrafiken står för 30 procent av koldioxidutsläppen i Sverige, och en minskning är nödvändig för att Sverige ska kunna följa egna och internationella utsläppsmål. Det är omöjligt att kombinera dagens bilkörande med ett hållbart klimat och endast teknikutveckling kommer inte att räcka för att minska utsläppen. Istället behövs en minskad efterfrågan på vägtransporter. Trafiklösningarna som planeras från Vägverket, där Förbifart Stockholm är en del, beräknas leda till en kraftigt ökad biltrafik och en ökning av klimatgaserna med 40 procent i Stockholmsområdet.

Förbifart Stockholm bryter mot Miljöbalken som pekar ut att vissa områden där vägen ska gå har särskilt viktiga natur-, kultur- och friluftsvärden. Ett stort antal människor kommer att förlora tillgången till ostörda grönområden för friluftsliv och rekreation, tysta områden kommer bli bullriga och mängden hälsofarliga partiklar kommer att överskrida miljö kvalitetsnormerna. Förbifart Stockholm hotar dessutom viktiga vattentäkter som idag försörjer stockholmarna med dricksvatten.

Kollektivtrafikresandet minskar stadigt i både Stockholm och Sverige. Detta beror på en medveten infrastrukturpolitik där bilismen gynnas och kollektivtrafiken missgynnas, exempelvis genom att biljettpriserna i kollektivtrafiken har ökat snabbare än bensinpriserna och att skattefinansieringen av kollektivtrafiken minskar. De ansvariga politikerna är mycket väl medvetna om kollektivtrafikens egentliga fördelar, men det är rimligt att tro att de inte vill stöta sig med bilindustrins starka påtryckningsgrupper och därför saknas politisk handlingskraft. Det förekommer dessutom flera mycket märkliga omständigheter i hur Förbifart Stockholm har hanterats, bland annat politiskt "tvättade" dokument från Miljöförvaltningen i Stockholms stad och dubbla motstridiga yttranden från Länsstyrelsen.

Vi i plankanu anser att det är viktigt att göra Stockholm mer transportsnålt och att tillgängliggöra en större del av stadsrummet åt annat än biltrafik. Det kräver större satsningar på kollektivtrafik, något som skulle gynna stadens utbud och höja dess värde totalt sett. Rent konkret förespråkar vi avgiftsfri och utbyggd kollektivtrafik och vi föreslår en höjning av landstingsskatten för att täcka kostnaderna för de uteblivna biljettintäkterna. Nolltaxa i kollektivtrafiken i kombination med slopade vägbyggen ger oss möjlighet att förtäta staden, tillvarata våra grönområden och bygga en rättvisare och mer miljövänlig stad.

planka.nu
Stockholm, november 2007

2. MASSBILISMENS POLITIK

De senaste 50 åren har varit massbilismens stora epok. Samhällsplaneringen har dominerats av att bereda allt mer plats åt vägtrafik och nya stora trafikleder har vuxit fram kontinuerligt.

Denna framväxt av nya biltrafikleder är en ständigt självförstärkande process, där nästa väg alltid är lösningen till trafikstockningen på den föregående. Det är som en nedåtgående spiral: Varje ny stor bilväg skapar förutsättningar för mer biltrafik, och när biltrafiken därmed ökar så skapas behov av ännu fler bilvägar. Långsamt organiseras samhället om efter bilen och bilistens behov, som står i tydligt konkurrensförhållande mot kollektivtrafiken och kollektivtrafikantens behov. Vi medborgare anpassar oss naturligtvis efter hur samhället är organiserat och den infrastruktur som finns tillgänglig, och kör därför mer bil.

Kollektivtrafikens andel av resandet i både Stockholm och Sverige minskar ständigt, till förmån för privatbilism. Under 50-talet stod kollektivtrafiken för cirka hälften av alla resor, men under 60-talet fick massbilismen sitt genombrott. Sedan början av 70-talet står nu kollektivtrafiken för under 20 procent av resandet, och andelen minskar fortfarande¹.

Bakom denna utveckling finns en tydlig politisk vilja. Det tidigare järnvägsnätet har under de senaste 50 åren monterats ned bit för bit och ersatts av massbilism, något som varit en medveten infrastrukturpolitik.² Att priset på kollektivtrafikresor har ökat snabbare än bensinpriserna³ är också ett resultat av politiska beslut. Det har varit enkelt för politiker att höja biljettpriserna i kollektivtrafiken, men betydligt svårare att stöta sig med bilintressena och höja bensinskatten. Samtidigt har skattefinansieringen av kollektivtrafiken minskat.⁴ Detta går naturligtvis att spåra till ansvariga politikernas agenda, och i skrivande stund står återigen höjningar av biljettpriset på dagordningen i Stockholms län.

Det är politiska beslut som håller bilismen under armarna och politiska beslut som gör att vi skulle kunna komma bort ifrån bilsamhället. Transek menar i sin rapport *“Kollektivtrafikens marknadsutveckling – tendenser och samband”* att politiskt ansvariga egentligen är fullt medvetna om kollektivtrafikens fördelar gentemot privatbilism, men ändå saknas handlingskraften att faktiskt påbörja en strukturförändring.⁵ Det är rimligt att tro att politikerna inte vågar stöta sig med bilindustrins starka påtryckningsgrupper och därmed inte tar någon tydlig ställning i de stora intressekonflikterna som finns.

¹ Transek: *“Kollektivtrafikens marknadsutveckling – tendenser och samband”*. Sidan 20.

² Falkemark: *“Politik, mobilitet och miljö”*.

³ Transek: *“Kollektivtrafikens marknadsutveckling – tendenser och samband”*. Sidan 33.

⁴ Ibid. Sidan 33.

⁵ Ibid. Sidan 19.

I rapporten "Tvågradersmålet i sikte?" från Naturvårdsverket beskrivs situationen så här:

"Bilindustrin och dess intresseorganisationer och allierade aktörer har också en mycket viktig position. Även de kan agera på ett sätt som förhindrar förändring. Emin Tengström, Gunnar Falkemark och Carl Melin är några av de forskare som har beskrivit de mycket starka nätverk och aktörer kopplade till bilindustrin och bilismens intressen som finns på både europeisk och svensk nivå. Historiskt har dessa varit mycket framgångsrika i att driva sina intressen (Tengström, 1998; Falkemark, 1999; Melin, 2000). Tengström har också konstaterat att samtidigt som bilismens intressen är starka, så finns det motstridiga intressen hos de aktörer som står för kollektivtrafikperspektivet, vilket har gjort deras perspektiv svagare i nationella och internationella policyprocesser (Tengström, 1998). Förekomsten av starka aktörer som vet hur de för fram sina intressen betyder inte alls att förändring är omöjligt. Dock är det viktigt hur aktörer på den politiska arenan förhåller sig till det tryck och de försök till påverkan som de gissningsvis kommer att utsättas för."⁶

2.1. Bilen som söndrar och härskar

"Den i nuläget rådande diskursen om transporter och resande bygger till stora delar på idén om mobilitet, där mobilitet framstår som någonting närmast oantastligt positivt, som någonting nära förknippat med frihet och självförverkligande."⁷

Bilismen sprider ut samhället över stora ytor, gör avstånden längre och splittrar upp våra stadskvarter med livsfarliga trafikmiljöer som tränger upp oss på smala trottoarer. Den rörelsefrihet som bilsamhället erbjuder bilisterna står i direkt motsättning till fotgängarnas, kollektivtrafikanternas och cyklisternas både personliga säkerhet och tillgång till samhällets utbud. Därför tvingas allt fler medborgare in i bilismen, vilket gör samhället ännu farligare och mer otillgängligt för oss som fortsätter vara bilfria.

Denna utveckling ses tyvärr sällan som ett hot. För den enskilda bilägaren erbjuder bilen och bilsamhället ett uppsving i frihet och möjligheter, eftersom tillgången till olika delar av samhället ökar. Detta är naturligtvis endast en fråga om samhällsplanering och inte någon naturlag eller självklarhet. Medan ett samhälle byggt på kollektivtrafik blir tillgängligt för alla, så blir ett samhälle byggt för bilism endast verkligt tillgängligt för bilister.

Ett bilsamhälle sprider ut sig över stora ytor och möjliggör för exploatörer att bygga på avlägsen billig mark dit det är svårt att dra kollektivtrafik. I ett samhälle byggt för snabb förflyttning med bil isoleras och segregeras den bilfria befolkningen. Och ju snabbare man kan köra på bilvägarna, desto värre blir det med ökade avstånd, sämre kollektivtrafik, ökat resande och ökade utsläpp.

⁶ Naturvårdsverket: "Tvågradersmålet i sikte?" Sidan 118.

⁷ Naturvårdsverket: "Tvågradersmålet i sikte?" Sidan 120.

I 86 procent av alla resta kilometer med bil är bilföraren ensam i bilen.⁸ Däremellan, när bilen står still, så är det förmodligen ingen alls i bilen. Varje bilist ockuperar alltså ständigt en ansevärd del av stadens yta, både när de kör sin bil och när den står parkerad, och allt stadsrum som upptas av bilisternas bilar står i direkt motsättning till andras utrymmesbehov. Idag är cirka 10 procent av all mark (inklusive grönområden) i Stockholm till för biltrafik.⁹ Man kan fråga sig hur demokratiskt det är att en såpass stor del av vår gemensamma samhällsyta reserveras för en minoritet bilister.

2.2. Bilen som planetens förgörare

De klimatförändringar som människan orsakar är ett enormt hot mot både mänskligheten och planeten. Vägtrafiken står för flera olika växthusgaser, varav koldioxid är den dominerande, följt av kolmonoxid, VOC, kväveoxider och dikväveoxid.

Vägtrafiken står för cirka 30 procent av utsläppen av koldioxid i Sverige.¹⁰ Sverige har satt ett kortsiktigt mål att koldioxidutsläppen från vägtrafik inte ska vara högre år 2010 än vad de var 1990. Denna målsättning bekräftades också av riksdagen 2006.¹¹ Mellan 1990 och 2005 ökade dock vägtrafikens koldioxidutsläpp med 11 procent, och om denna trend fortsätter så kommer utsläppen 2010 att vara 18-20 procent högre än 1990.¹²

Vidare har Sverige ett nationellt miljömål som innebär att utsläpp av växthusgaser ska minska med 50 procent till 2050 och därefter fortsätta att minska.¹³ Innan dess, tills år 2020, har stadsminister Fredrik Reinfeldt och miljöminister Andreas Carlgren formulerat målet att minska utsläppen med 30 procent.¹⁴ Dessutom har EU satt ett tvågradersmål, det vill säga att planetens temperatur inte ska stiga till mer än två grader över vad den var före den industriella eran.¹⁵

Om man tar dessa siffror på allvar så bör man planera för minskade utsläpp, bland annat genom minskad vägtrafik.

8 Sika: *Resvaneundersökning 2005-2006*.

9 Trafikkontoret Stockholm stad på begäran av vänsterpartiet stadshuset 2007.

10 Vägverket: *"Klimatmålen för vägtrafiken går att nå - men det kostar på"*.

11 Sveriges klimatstrategi. Proposition 2001/02:55.

12 Naturskyddsföreningens: *"Lägre farter sparar liv och räddar miljön"*.

13 http://www.miljomal.nu/om_miljomalen/miljomalen/mal1.php

14 Dagens Nyheter: *"Utsläppen av växthusgaser ska minska med 30 procent"*.
<http://www.dn.se/DNet/jsp/polopoly.jsp?d=572&a=598243&previousRenderType=2>

15 <http://www.eu-upplysningen.se/Amnesomraden/Miljo/Klimat/>

I Naturvårdsverkets rapport *“Tvågradersmålet i sikte?”* skissas på olika scenarier för hur det svenska samhället måste ställas om för att nå EU:s tvågradersmål. Bland annat försöker Naturvårdsverket räkna på en kraftig framtida teknikutveckling med energieffektivisering i kombination med koldioxidneutral energi. Trots att de räknar väldigt optimistiskt, så konstaterar Naturvårdsverket att det inte ens går att komma i närheten av målet genom endast teknikutveckling.

Deras slutsats är att efterfrågan på bl.a. vägtransporter måste minska. Det är omöjligt att kombinera dagens bilkörande med ett hållbart klimat.

2.3. Bilismen – tärande för samhällsekonomin

Vid stora infrastrukturprojekt som Förbifart Stockholm görs en samhällsekonomisk kalkyl som ska väga projektets kostnader och nytta mot varandra. Ett projekt anses samhällsekonomiskt lönsamt om nyttan överstiger kostnaderna, det vill säga att samhället i slutändan tjänar på att genomföra projektet. Sådana beräkningar är normalt sett opålitliga och ska tas med stor försiktighet.

En myt om stora infrastruktuursatsningar i allmänhet är att de alltid genererar ekonomisk tillväxt. Detta stämmer naturligtvis inte. I synnerhet är det svårt att peka på några tydliga samband i länder och regioner som redan har en väl utvecklad infrastruktur.¹⁶ Investeringar som har stor påverkan på miljön kostar ofta samhället mer i långsiktiga miljöproblem än vad de genererar i kortsiktig tillväxt, men det syns sällan i kalkylerna.

Ett internationellt viktigt dokument under den senaste tidens klimatkommunikation är Sternrapporten¹⁷, som säger att det är betydligt mindre kostsamt att minska de klimatstörande utsläppen idag än att reparera skadorna i efterhand. En (1) procent av globala BNP skulle räcka för att minska utsläppen av växthusgaser idag, men om vi väntar till år 2050 så beräknas 15-20 procent av globala BNP behöva gå till att reparera skadorna. I rapporten *“Tvågradersmålet i sikte?”* varnar Naturvårdsverket för att om utsläppsminskningarna inte börjar idag, så riskerar det “[...] att i ett senare skede innebära en påtvingad närmast kaotisk omstöpning av samhället på en betydligt kortare tidsperiod, sannolikt med stora sociala och ekonomiska uppostringar som följd”¹⁸.

Vägtrafiken är en av de största klimatbovarna, och bär alltså även ett tungt samhällsekonomiskt ansvar. Dessutom står bilismen för andra mycket stora samhällsekonomiska kostnader som kommer av trafikolyckor, hälsofarliga utsläpp och buller, försurning och övergödning (som leder till skogsdöd, havsdöd, korrosion av byggnader och kulturarv, och så vidare).

¹⁶ Sika: *“Infrastruktur och regional utveckling, rapport 2001:3”*.

¹⁷ Stern: *“Sternrapporten - en genomgripande analys av klimatförändringens ekonomi”*.

¹⁸ Naturvårdsverket: *“Tvågradersmålet i sikte?”* Sidan 20.

3. VAD STÅR PÅ SPEL NU? FÖRBIFART STOCKHOLM

3.1. Vad är Förbifart Stockholm?

Förbifart Stockholm är ett enormt 6-filigt motorvägsprojekt som är tänkt att binda ihop E4:an vid Kungens kurva söder om Stockholm med E4:an vid Häggvik norr om Stockholm. Förbifart Stockholm är tänkt att gå som en 21 km lång halvcirkel väster om stan, genom Kungshatt, Lovön, Grimstaskogen (Hässelby) och Hjulsta.

Tidigare förslag har utgått ifrån att motorvägen ska gå i markplan, men det har visat sig omöjligt tack vare massiva protester. I ett försök att blidka opinionen har man i det nuvarande förslaget lagt 16 km av vägen i tunnel under jord. Undantagen är en bro mellan Lovön och Grimstaskogen (över Lambarfjärden) samt sträckan mellan Akalla och Häggvik, som är tänkt att vara i markplan.

Kostnaden för projektet är beräknad till minst 25 miljarder kronor, men erfarenheter från tidigare liknande projekt visar att det är troligt att budgeten kommer att spräckas¹⁹.

Byggstart kan tidigast bli kring år 2011-2012 och byggtiden minst 8 år.

3.2. Myterna bakom: Varför tror de att de vill ha Förbifart Stockholm?

Flera gånger har det gjorts politiska försök att bygga Förbifart Stockholm. Den fanns med i Dennispaketet på 90-talet, men kallades då Västerleden. Stora delar av samma väg fanns på förslag redan i regionplaneskiss 66 (från 1966), men kallades då Kungshattsleden. Idén från 1966 var att möjliggöra byggandet av nya satellitstäder runt Stockholm.

3.2.1. Myt 1: Förbifart Stockholm avlastar trafiken i centrala delar av staden

Ett mycket vanligt argument är att Förbifart Stockholm ska "avlasta" trafiken på Essingeleden och i Stockholms innerstad, så att långväga fordon inte behöver åka in centralt och förpesta luften. Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) tar dock död på den myten och konstaterar att trafikunderlaget för genomfartstrafik är mycket litet, kanske bara några hundra fordon per dygn.²⁰ I en intervju i Dagens Nyheter säger till och med Vägverkets egna

19 Flyvbjerg, Skamris Holm och Buhl: "Underestimating Costs in Public Works Projects – Error or Lie?"

20 Sika: "Yttrande över Beredning inför regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap Miljöbalken: Vägutredning effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsregionen". Sidan 31.

projektledare för Förbifart Stockholm att mindre än en procent av trafiken kommer att vara genomfartstrafik, och argumenterar istället för Förbifart Stockholm med att "det helt avgörande skälet är att säkra regionens framtida utveckling och binda samman nord och syd"²¹.

Om mindre än en procent av trafiken kommer att vara genomfartstrafik så innebär detta alltså att vägen huvudsakligen kommer att användas för lokala och regionala resor, det vill säga ny trafik på sträckor där resenärerna idag använder kollektivtrafik, eller trafik till och från nya bostadsområden som saknar god kollektivtrafik.

3.2.2. Myt 2: Förbifart Stockholm "knyter ihop" norra och södra Stockholm och är ett projekt för att bryta segregationen

Ett återkommande argument för Förbifart Stockholm är att man knyter samman norra och södra Stockholm och gör det möjligt för arbetskraften (i söder) att ta sig till arbetsplatserna (i norr).²² Argumentationen bygger på att de fattiga medborgarna i Botkyrka med omnejd ska få tillgång till välståndet och arbetsmarknaden i Kista med omnejd. Därmed skulle Förbifart Stockholm vara ett projekt för att bryta segregationen i staden.

För det första är det bakvänt att bygga ny stor infrastruktur för att transportera folk, när den rimliga lösningen borde vara att flytta på företagen till de områden där det finns arbetskraft. För det andra kan man ifrågasätta bilvägarnas relevans som färdmedel för de ekonomiskt svaga grupperna i Stockholms södra förorter.

3.2.3. Myt 3: Förbifart Stockholm behövs för att klara av all trafik i framtiden

Det är inte så att det bara finns en viss mängd biltrafik, och ju fler vägar som byggs, desto mer utrymme kommer varje bil att få. Det är snarare tvärt om: biltrafiken skapas först efter att infrastrukturen byggs. Ett tydligt bevis för detta är bygget av Södra länken. Trafikmängderna i Stockholm ökade direkt när vägen stod klar, och efter bara två veckor var hela den planerade kapacitetsökningen utnyttjad av mer biltrafik på vägarna.²³

Det finns alltså ingen naturlag som säger att antalet bilar måste öka när befolkningmängden gör det. Vi får den trafiksituation vi planerar för, så om Stockholm väljer att bemöta befolkningsökningen med seriösa satsningar på kollektivtrafik istället för bilism, så kommer biltrafiken inte att följa befolkningsökningen.

²¹ Dagens Nyheter 2007-11-02. Sidan 26.

²² Exempel på sådant resonemang finns hos Länsstyrelsen i Stockholms län: "Tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av vägutredning 'Effektiva nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet'". Sidan 8.

²³ Trafikkontoret Stockholms stad: Intern PM om åtgärder mot proppar på Essingsleden, 2005-07-20.

3.3. Regionförstoring och försämrad kollektivtrafik

Sika kritiserar Vägverkets vägutredning för att de fokuserar på att öka antalet resor och *framkomligheten* i största allmänhet, istället för att öka *tillgängligheten* och möjligheten att nå arbetsplatser och olika typer av samhällsutbud på ett transportsnålt sätt. "Att företa en resa i sig kan förvisso ge välbehag och nöje men välfärdsökningen som antas skapas av att en resa företas brukar sammankopplas med ärendet för resan, inte bilturen i sig"²⁴, skriver Sika.

Länsstyrelsen påpekar att stadsmotorvägar ger en ökad regional tillgänglighet till stora områden, vilket leder till en utspridd och markkrävande bebyggelse. En sådan utspridd stadsstruktur ökar naturligtvis antalet resor och är mycket svår att bygga god kollektivtrafik för, och fungerar därför segregrande och exkluderande. Länsstyrelsen pekar särskilt ut Förbifart Stockholm som ett dåligt sätt att organisera staden, eftersom den kommer att fungera som ett incitament till en utspridd bebyggelse och förflyttar tillgängligheten bort ifrån stadens centrala delar.²⁵

Vägutredningen argumenterar för Förbifart Stockholm för att den knyter ihop områden som är "svårare att försörja med god kollektivtrafik"²⁶, samtidigt som markexploateringsnyttorna²⁷ kommer att öka i sådana kollektivtrafikvänliga områden. Det är alltså fråga om en segregrande, exkluderande och klimatfarlig samhällsplanering för nya bilberoende stadsdelar.²⁸

3.4. Klimatkonsekvenserna av Förbifart Stockholm

Vägverket menar att Förbifart Stockholm kommer att leda till en ökning av biltrafiken med 5 procent.²⁹ Denna siffra är dock missvisande, eftersom den inte utgår ifrån dagens nivåer, utan utifrån en förväntad utsläppsökning som Vägverket menar skulle ha skett ändå. När medvetenheten om klimatförändringarna har ökat så mycket i samhället är det ett mycket märkligt sätt att räkna på. Jämför man istället den trafiksituation som Vägverket skissar på med dagens situation, så innebär den en ökning av klimatgaser med 40 procent i Stockholmsområdet.³⁰

24 Sika: "Yttrande över Beredning inför regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap Miljöbalken: Vägutredning effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsregionen". Sidan 12.

25 Länsstyrelsen: "Yttrande över Vägverkets vägutredning Effektivare nordsydliga förbindelser". Sidan 24.

26 Vägverket: "Vägutredning för Nordsydliga förbindelser i Stockholmsområdet. Utställningsversion". Sidan 216.

27 Finnveden, Sterner: "Reflektioner på samhällsekonomiska analyser i allmänhet och på kalkylen för nord-sydliga förbindelser i Stockholm i synnerhet". Sidan 11.

28 Sika: "Yttrande över Beredning inför regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap Miljöbalken: Vägutredning effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsregionen". Sidan 6.

29 Länsstyrelsen: "Yttrande över Vägverkets vägutredning Effektivare nord-sydliga förbindelser". Sidan 13.

30 Miljöpartiet, "Myter och sanningar om Förbifart Stockholm". Sidan 8.

En såpass kraftig vägtrafikökning är naturligtvis fullständigt oacceptabel och visar tydligt hur klimatproblemen inte tas seriöst av våra myndigheter. Vad behöver snarare en ny samhällsplanering för minskad vägtrafik och minskade utsläpp av växthusgaser.

3.5. Lokala miljökonsekvenser av Förbifart Stockholm

I Miljöbalken finns särskilda bestämmelser för några utvalda områden som ska skyddas från påverkan för deras unika natur-, kultur- och friluftsvärden. Förbifart Stockholm planeras gå genom två sådana områden som pekas ut i lagen: *Mälaren med öar och strandområden* samt *Edeby ekhage* på Lovön. Vägverkets egna bedömning är att Förbifart Stockholm "innebär negativa konsekvenser för riksintresset Mälaren med öar och strandområden och på Lovön som riksintresse för kulturmiljövården."³¹

Tystnaden är idag en bristvara i samhället, och i ett tätbefolkat län som Stockholm finns starka behov av att förhindra att utomhusbullret breder ut sig. Förbifart Stockholm kommer att öka bullret i bostadsområdena längs med vägen och dessutom planeras den genom Grimstaskogen, där Stockholms idag tystaste plats finns.

Ett stort antal människor kommer att förlora tillgången till ostörda grönområden för friluftsliv och rekreation om Förbifart Stockholm byggs. De negativa konsekvenserna för norra Lovön, Grimstaskogen och Lambarfjärden har fått särskilt mycket kritik och ett mycket stark lokalt opinionstryck finns mot bron som planeras där.

Bron över Lambarfjärden ligger inom ett föreslaget vattenskyddsområde. Östra Mälaren är en vattentäkt som idag försörjer 1,6 miljoner stockholmare med dricksvatten.³²

Dricksvattenkvaliteten hotas nu av vägtrafikens föroreningar och eventuella trafikolyckor.

Länsstyrelsen kräver att bron ska "förses med avåkningsskydd som klarar påkörning av ett fullastat tankbilssekipage"³³. Man kan fråga sig om det någonsin hittills i historien har byggts en bro som klarar sådana krav och om det över huvud taget är möjligt att genomföra.

Vidare skriver Vägverket själva att miljökvalitetsnormerna för hälsofarliga partiklar kommer att överskridas om Förbifart Stockholm byggs.³⁴ När trängselavgifterna infördes kunde man räkna luftförbättringen i antal räddade människoliv. I det perspektivet är det helt förkastligt att Förbifart Stockholm kommer att överskrida miljökvalitetsnormerna och att man planerar för

31 Vägverket: "Vägutredning för Nordsydliga förbindelser i Stockholmsområdet. Utställningsversion". Sidan 36.

32 Vägverket: "Miljökonsekvensbeskrivning för Nordsydliga förbindelser i Stockholmsområdet. Utställningsversion". Sidan 66.

33 Länsstyrelsen: "Tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av vägutredning Effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområden". Sidan 13.

34 Vägverket: "Ställningstagande till vägutredningen Effektivare nordsydliga förbindelser i Stockholmsområdet". Sidan 9.

ännu större trafikökningar än vad trängselavgifterna innebar i trafikminskningar. I Sverige beräknas 5 000 personer varje år dö en för tidig död på grund av sådana luftföroreningar.³⁵

3.6. Notan för Förbifart Stockholm

När de borgerliga partierna tvärvände och införde trängselavgifter i Stockholm beslutade de att skatterna skulle öronmärkas till vägar istället för att gå till kollektivtrafik. Många tror därför att Förbifart Stockholm helt finansieras genom intäkter från skatterna, vilket inte stämmer.

Statens överskott från trängselavgifter är beräknade till cirka 400 miljoner kronor per år.³⁶

År 2001 beräknade Regionplane- och trafikkontoret kostnaderna för Förbifart Stockholm till 11,5 miljarder kronor³⁷ Fyra år senare skrev Vägverket upp kostnaderna till mellan 18 och 20 miljarder.³⁸ Nu menar Vägverket att kostnaderna kommer att bli 25 miljarder kronor, men de säger samtidigt att det inte är möjligt att med säkerhet beräkna investeringskostnaderna.³⁹

Därmed skulle det ta cirka 65 år innan Förbifart Stockholm betalas av trängselavgifter, exklusive räntor.

Redan från början är det dock högst anmärkningsvärt att trängselavgifterna, vars syfte är att minska biltrafiken, ska gå till att bygga nya vägar som ökar trafiken desto mer. Trängselavgiften röstades igenom med kravet att pengarna skulle gå till en förstärkt kollektivtrafik och dess legitimitet bygger på det. Att överskottet från trängselavgifterna går till kollektivtrafiken krävs för att den ska vara ett effektivt styrmedel för att faktiskt minska biltrafiken, inte öka den.

Mycket talar för att kostnaderna för Förbifart Stockholm kommer att öka ytterligare, bland annat på grund av ökade kostnader i byggsektorn. Inför byggstarten av Norra länken blev Vägverket tvunget att justera upp de beräknade byggkostnaderna från 8 till 10 miljarder kronor, en kostnadsökning med 25 procent. Vägverket har ännu inte gjort någon justering av de beräknade kostnaderna för Förbifart Stockholm utifrån samma prisökningar.⁴⁰

Kalkylerna för Förbifart Stockholm (då "Västerleden") på 1990-talet visade att motorleden var samhällsekonomiskt olönsam, men trots att vägen nu anses bli minst dubbelt så dyr, så visar Vägverkets kalkyler att bygget nu plötsligt går plus minus noll.

35 Svenska Miljöinstitutet: "Luftkvalitet i tätorter 2005". Sidan 8.

36 Finansdepartementet: "Vägavgift i form av trängselavgift".

37 Regional utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen. RUFS. PM 16:01. Sidan 44.

38 Vägverket: "Vägutredning för Nordsydliga förbindelser i Stockholmsområdet". Sidan 53.

39 Ibid. Sidan 53.

40 Intervju med Susanne Lindh, Vägverket Region Stockholm, april 2007.

Underlaget för denna beräkning är full av hål och tveksamheter. Underlaget har också kritiserats av fristående forskare vid KTH och Handelshögskolan i Göteborg påpekar att den samhällsekonomiska kalkylen inte innehåller alla relevanta effekter. Allvarligast är dock, enligt forskarna, att kalkylen ”inte tar hänsyn till de långsiktiga klimatpolitiska mål som Sveriges riksdag har beslutat”.⁴¹

En stor del av den samhällsekonomiska nyttan för Förbifart Stockholm baseras på tidsvinster för bilister. Något uppseendeväckande är att man har räknat med en genomsnittshastighet på 97 km/h i tunnlarna, det vill säga olagligt höga hastigheter. Detta innebär att Vägverket kunnat räkna hem större tidsvinster och därmed större samhällsekonomiska vinster än om man utgått ifrån lagliga hastigheter. Troligen blir hastighetsbegränsningen i själva verket 70 km/h, vilket är en vanlig hastighetsbegränsning i tunnlar och används till exempel i Södra länken.

3.7. Förbifart Stockholm – den enda vägens politik?

”Effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet” är det dokument som Vägverket har till grund för att driva på för att Förbifart Stockholm ska byggas. Dokumentet har tagits fram av konsultbyrån Tyréns på uppdrag av Vägverket Region Stockholm, och i vardagligt språk kallas den bara för ”vägutredningen”.

I vägutredningen presenteras tre alternativa planer till Förbifart Stockholm: Diagonal Ulvsunda, som också är ett stort vägbygge, Kombinationsalternativet, som har sin tyngdpunkt på kollektivtrafiksatsningar och vägavgifter, samt Nollalternativet, som innebär att man inte gör någonting alls.

Vägverket har fått skarp kritik från Sika för att alternativen till Förbifart Stockholm egentligen inte utretts ordentligt.⁴² Vad Sika menar är, ungefär, att Vägverket inte först har analyserat behoven för att därefter försöka hitta rätt lösning. Istället har Vägverket först bestämt sig för att Förbifart Stockholm ska byggas, och därefter gjort både målbeskrivningar och skapat ”alternativ” som innebär att Förbifart Stockholm ska framstå i god dager.

Detta sätt att arbeta på hos Vägverket har även smittat av sig på Länsstyrelsen och Miljöförvaltningen i Stockholms stad, som tar fram argumentation för Förbifart Stockholm på mycket tveksamma sätt.

När Miljö- och hälsoskydds nämnden skulle svara på om Förbifart Stockholm är laglig enligt Miljöbalken, så fick de inte det papper som en sakkunnig tjänsteman hade tagit fram. Istället hade socialdemokraten Gunnar Söderholm ”tvättat” bort det negativa om Förbifart Stockholm

41 Finnveden och Sterner, ”Reflektioner på samhällsekonomiska analyser i allmänhet och på kalkylen för nord-sydliga förbindelser i Stockholm i synnerhet”.

42 Sika: ”Yttrande över Beredning inför regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap Miljöbalken: Vägutredning effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsregionen”. Sidan 11.

ur originaldokumentet, skrivit dit positiva saker istället, och först därefter hamnade dokumentet hos Miljö- och hälsoskyddsmyndigheten.⁴³

Även på Länsstyrelsen gjordes först ett mycket kritiskt yttrande av sakkunniga. Men efter att moderaten Per Unckel blev chef och möblerade om lite bland de sakkunniga, så dök plötsligt ett nytt yttrande upp där Länsstyrelsen hade gjort helt om och bytt åsikt.⁴⁴

Det är också anmärkningsvärt vilket ointresse som finns för den miljö- och klimatpåverkan som Förbifart Stockholm innebär. I en debatt mellan Socialdemokraterna och Naturskyddsföreningen i Landstingshuset den 22/9 2007 inledde socialdemokraten Lars Dahlberg med att konstatera att miljökapitlet i Stockholmsförhandlingen inte var särskilt välutvecklat. När en man från publiken frågade om Socialdemokraterna tänker stoppa projektet om Förbifart Stockholm visar sig vara "mycket dåligt för miljön", svarar Lars Dahlberg att "förbifarten är nog lite för inarbetad i vårt parti".

Om detta ointresse för miljö- och klimatfrågorna vittnar också Gunilla Roxby-Cromvall (v), som deltagit i Stockholmsförhandlingen: "För varje gång vi har en förhandling utlovas en miljöbedömning till nästa möte. Cederschiölds taktik är att vi först ska enas om vilka investeringar vi ska göra och sen se vilken påverkan det får för miljön."⁴⁵

I bakgrunden till detta maktspel finns naturligtvis starka aktörer med särskilda intressen. I rapporten "Tvågradersmålet i sikte?" går Naturvårdsverket in på dessa aktörer och intressen:

"Vad som samtidigt är uppenbart, är att det [transportsektorn] också är ett område där det finns starka aktörer som under lång tid har påverkat och sannolikt kommer att fortsätta påverka händelseutvecklingen (Melin, 2000; Falkemark, 1999). Det finns också diskursiva maktaspekter av betydelse (Isaksson 2001). För att hantera dessa maktaspekter krävs ett insiktsfullt och kraftfullt agerande från politisk nivå."⁴⁶

Förbifart Stockholm har blivit ett prestigeprojekt där dumdristiga politiker slutat lyssna till andra än bilindustrins ryggdunkare. Istället för att ta till sig saklig kritik och erkänna hur genomgående dåligt projektet är, försöker ansvariga "få rätt" genom att försöka driva igenom projektet ändå.

43 <http://motormygel.is-very-bad.org/>

44 Båda yttrandena finns bland "Källor och hänvisningar" i slutet av denna rapport.

45 Nya Vänsteraktuell (medlemstidning för vänsterpartiet) nr 1/2007. Sidan 7.

46 Naturvårdsverket: "Tvågradersmålet i sikte?" Sidan 123.

4. URBAN RÄTTVISA – VILKEN STAD VILL VI EGENTLIGEN HA?

4.1. Progressiv tidspolitik

Välfärd mäts ofta i materiella tillgångar, men sällan i hur mycket tid man har att ägna sig åt sina materiella tillgångar. Kampen för sänkt arbetstid har naturligtvis varit central historiskt. De senaste åren har vänstergrupper i Sverige även försökt hitta former för att skapa sig mer “egen” tid under tiden man är på sin arbetsplats, så kallad “maskning”.

Hur våra samhällen ser ut sätter ramarna för hur mycket tid av våra liv som vi kan använda åt fritid och saker som personligt engagerar oss.

Den genomsnittliga restiden i Sverige är idag 70 minuter per person och dag⁴⁷, vilket är en ansevärd del av en människas vakna tid. I storstäderna är denna tid högre än genomsnittet, och de som ägnar längst tid av sina liv åt resande bor i förortskommuner till storstäder.

För att alla i samhället ska kunna maximera sin fritid behövs en välplanerad avgiftsfri kollektivtrafik med hög turtäthet och att staden är planerad för kortare distanser och färre resetillfällen. Snarare än att expandera genom nyexploatering i stadens utkanter, så bör det existerande stadsutrymmet förtätas. Staden bör också blandas upp, så vi slipper uppdelningen i separata bostadsområden, separata köpcentrumskomplex och separata företagsområden, som skapar ett onödigt resande och livlösa stadsdelar.

4.2. Reclaim the Streets – gatorna åt alla!

Planka.nu anser att det är absurt att stadens gator domineras av och är reserverade för i så hög grad av bilar och bilister. Den gemensamma samhällsytan bör vara just gemensam, det vill säga vara tillgänglig och användbar för alla och åt annat än att bara köra bil på.

Om vi föreställer oss ett framtida hållbart Stockholm, så kommer stora delar av det befintliga vägnätet att vara överflödigt. Att minska bilytan i samhället är ett naturligt sätt att tränga ut den bilism som vi ändå måste göra oss av med inom överskådlig tid.

Ett första steg kan vara att göra fler gå- och cykelgator, men med tanke på bostadsbristen måste vi rätt snart även börja bygga bostäder där det idag bara finns asfalt. Att bygga bostäder på bilvägar mellan existerande hus är inte bara klimatsmart, utan förtätar även staden och gör den mer transportsnål och levande.

⁴⁷ Sika: “RES 2005-2006”. Sidan 31.

4.3. Allas tillgång till samhällets goda

“Det behövs ett paradigmskifte i planeringen från mobilitet till tillgänglighet. Detta innebär bl.a. en stadsplanering som ökar cykel- och kollektivtrafikens konkurrenskraft och bidrar till korta avstånd till service (livsmedel, dagis mm)...”⁴⁸

Att alla har tillgång till allt det samhället kan erbjuda, oavsett bilnehav eller ej, är naturligtvis en mycket viktig rättvisefråga.

Kommunikationer är värdeskapande, inte bara i sig själva för trafikanterna – de direkta brukarna – utan även för de områden som de passerar igenom och knyter samman. Det är uppenbart hur standard och kvalitet på såväl transportmedel som förorter och stadsbebyggelse skiljer sig beroende på områdets sociala status. Avlägsna, lågprioriterade förorter, till exempel Hässelby eller Norsborg, drabbas först av inställda avgångar när det är vagnsbrist i tunnelbanetrafiken. Det råder en destruktiv växelverkan där brister i transportmedlen, dåligt utbud och låg status följer varandra. På centrala lägen satsas däremot oproportionerligt stora resurser, och dessa klyftor fortsätter att öka.⁴⁹

Stora naturområden kan vara problematiska då de i vissa fall har en isolerande och segregande verkan om de är belägna mellan centrum och förort i en stad. Men det är bara om det inte finns möjlighet till transport genom eller förbi dem. Kollektivtrafiken länkar samman naturområdena i ytterförorterna med varandra och ger bostadsområdena olika uttryck beroende på hur kommunikationerna fungerar.

Att satsa på en välutbyggd kollektivtrafik är värdehöjande och utvecklar det lokala utbudet, för stadens alla delar, på lång sikt och för alla.

Där vägar styckar upp vår stad så läker kollektivtrafiken sår samt möjliggör en förtätning av staden, något som i sin tur stimulerar gång- och cykeltrafik då centrala samhällsfunktioner hamnar inom räckhåll.

⁴⁸ Naturvårdsverket: “*Tvågradersmålet i sikte?*” Sidan 9.

⁴⁹ Herlitz och Wiklund: “*Kollektivtrafik för bilistens behov*”. Sidan 17.

5. ETT KONKRET STEG I RÄTT RIKTNING: AVGIFTSFRI OCH UTBYGGD KOLLEKTIVTRAFIK

Till skillnad från hela övriga landet, så minskar kollektivtrafikutbudet per invånare i Stockholm.⁵⁰ För att komma till rätta med miljöproblemen, trafikkaoset och sociala problem såsom segregation, behöver utvecklingen vändas.

Att införa nolltaxa, det vill säga avgiftsfri kollektivtrafik, kan verka som en orealistisk utopi för många. I själva verket är det inte alls särskilt krångligt.

För att införa nolltaxa föreslår vi i plankan att man höjer landstingsskatten och därmed täcker upp för den uteblivna biljettförsäljningen. I dagsläget är drygt hälften av SL-trafiken finansierad via skatten och hälften via biljettförsäljning. Biljettintäkterna är cirka 4,5 miljarder kronor per år, vilket motsvarar en höjning av landstingsskatten med 1,5 kronor om man inför nolltaxa.

Det innebär att en student eller annan person som saknar skattepliktiga inkomster skulle betala 0 kronor per månad för kollektivtrafiken. För den som tjänar 20 000 kronor skulle skattehöjningen bli 300 kronor. Alla kollektivtrafikresenärer som tjänar under 40 000 per månad skulle tjäna ekonomiskt på en skattefinansierad avgiftsfri kollektivtrafik.⁵¹

Om man räknar med de planerade höjningarna på SL-kortet skulle ännu fler tjäna på nolltaxa.

Nolltaxa har många fördelar. De två största är den fördelningspolitiska och den miljömässiga.

Att införa nolltaxa skulle innebära ett stort tillskott i plånboken för de ekonomiskt svagare grupperna i Stockholm, dels för att bilister överlag har bättre ekonomi än kollektivtrafikanter och dels för att alla skulle betala efter förmåga genom skattsedeln.

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 (5%) och öka antalet resor med SL med 281 000 per dag (21%). Antalet bilresor till innerstan skulle minska med 9 procent i högtrafik och 4 procent i lågtrafik. Detta skulle kräva en trafikökning som skulle kosta 580 miljoner kronor per år men samtidigt skulle man spara 390 miljoner kronor per år på att slopa biljett- och spärrsystemet – något som ter sig viktigt när man ser hur SL slänger iväg pengar på nya biljettsystem utan ordentlig upphandling.⁵²

50 Transek: "Kollektivtrafikens marknadsutveckling – tendenser och samband". Sidan 42.

51 Strömdahl: "Nolltaxa i kollektivtrafiken en nödvändighet".

52 http://www.svd.se/stockholm/nyheter/artikel_609445.svd

SL:s utredning fastslår också att det är låg- och medelinkomsttagare som gynnas av nolltaxa, främst kvinnor och ungdomar.

Nolltaxa innebär även att arbetskraften används på de områden där den fyller störst funktion, istället för biljettkontrollanter, väktare och spärrvakter kan vi få fler busschaufförer, tågförare, stationsvärdar och trafikvärdar. Den skulle även råda bot på den sorgliga situation som har uppstått i kollektivtrafiken där kontrollanter och väktare hetsas av sina chefer att konfrontera resenärer som inte har råd att lösa biljett. Något som lett till en onödig våldsspiral där alla är förlorare.

Slopandet av krångliga biljettsystem och trånga spärrlinjer skulle även innebära ett ökat flyt i trafiken, främst vid stora knytpunkter. Se till exempel hur ombyggnaden av Liljeholmens bussterminal minskat stressen för busschaufförerna då de slipper kontrollera biljetter och ökat bekvämligheten för resenärerna.

Nolltaxa leder, enligt SL:s utredning, till en markant ökning av de långväga pendeltågsresorna och minskar biltrafiken i de yttre regionerna. Detta i kombination med trängselavgiften som främst minskar biltrafiken i stadens kärna är ett oslagbart recept för Stockholm.

I texten *Att skapa urbana livsmiljöer* från antologin *Bor vi i samma stad?* beskrivs hur Stockholms stad utanför tullarna bär en enklavkaraktär. Grönområden mellan stadsdelarna fungerar som sociala barriärer istället för de spännande mötesplatser de har potential till att vara.⁵³ Stadsbilden med alla våra närförorter i förgrunden ter sig, utifrån detta perspektiv, ineffektiv och segregerad. I en sådan stadsbild får sociala rum som spräcker de geografiska barriärerna en viktig funktion. Ett sådant socialt rum är kollektivtrafiken. Men så länge den är ”stängd på grund av avgifter” så kommer dess potential aldrig att realiseras. Nolltaxa, i kombination med slopade vägbyggen ger oss möjligheter att förtäta staden, tillvarata de grönområden vi har och bygga en rättvisare och miljövänligare stad.

53 Broms Wessel, Tunström och Bradley (red.): *Bor vi i samma stad?: Om stadsutveckling, mångfald och rättvisa*. Sidan 119.

6. VAD KAN VI GÖRA?

Vi i plankanu tycker förvisso att det är bra om du väljer att inte köra bil utan att åka kollektivt, gå eller cykla istället. Men vi tror inte att politisk förändring sker genom enskilda individers olika konsumtionsval. Istället tror vi att det måste till större politiska förändringar och för det krävs politiska aktörer som pressar samhällsutvecklingen åt rätt håll. Det enskilt viktigaste du som individ kan göra är därmed att stödja eller engagera dig i en politisk organisation. Här följer några tips:

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, men pysslar även mycket med sociala frågor kring privatiseringar och den gemensamma välfärden.

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

Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen (ARG)

Grupp som huvudsakligen arbetar lokalt kring Grimstaskogen mot motorvägsplanerna. Bildades som en reaktion på Dennispaketet och Västerleden (nuvarande Förbifart Stockholm). ARG organiserar en hel del lokalt opinionsarbete och har bland annat en omfattande namninsamling mot Förbifart Stockholm.

<http://www.freewebs.com/arg2006/index.html>

Asfaltdjungelns indianer

Asfaltdjungelns indianer är en grupp som vänder sig mot stadsjeeparna som blir allt fler, tar mer plats och drar mer och mer bränsle. Genom nattliga aktioner försätter de stadens stadsjeepar i obrukbart skick.

<http://asfaltdjungelnsindianer.wordpress.com/>

Klimax

Tämligen nybildad organisation som håller studiecirklar och gör aktioner kring klimatfrågor.

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

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/>

Raka vägen åt skogen

Nyhetsbrev för motorvägsmotståndet i Stockholm. Utkommer med e-post med jämna mellanrum. Börja prenumerera genom att skicka ett mail till rakavagen@gmail.com

7. KÄLLOR OCH HÄNVISNINGAR

Broms Wessel, Tunström och Bradley (red.): *“Bor vi i samma stad?: Om stadsutveckling, mångfald och rättvisa”*

(Pocky AB 2005.)

Falkemark (docent i statsvetenskap vid Göteborgs universitet): *“Politik, mobilitet och miljö”*
(Gidlunds förlag 2006.)

Finansdepartementet: *“Vägavgift i form av trängselavgift”*

<http://www.regeringen.se/content/1/c6/07/82/11/9cf55f74.pdf>

(Promemoria mars 2007.)

Finnveden (Avdelningen för miljöstrategisk analys, KTH) och Sterner (Miljöekonomiska enheten, Göteborgs universitet): *“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>

(2007.)

Flyvbjerg, Skamris Holm och Buhl: *“Underestimating Costs in Public Works Projects – Error or Lie?”*

<http://flyvbjerg.plan.aau.dk/JAPAASPUBLISHED.pdf>

(2002.)

Herlitz och Wiklund (Alternativ Stad): *“Kollektivtrafik för bilistens behov”*

www.alternativstad.nu/Dokument/Kollektivtrafik.pdf

(2006.)

Länsstyrelsen i Stockholms län: *“Yttrande över Vägverkets vägutredning Effektivare nord-sydliga förbindelser”*

<http://www.ab.lst.se/upload/dokument/press/nordsydyttrande.pdf>

(Yttrande januari 2005.)

Länsstyrelsen i Stockholms län: *“Tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av vägutredning ‘Effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet’”*

http://www.ab.lst.se/upload/dokument/press/nordsydlig_yttrande_2007-08-16.pdf

(Yttrande augusti 2007.)

Miljöpartiet: *“Myter och sanningar om Förbifart Stockholm”*

http://mp.se/files/141100-141199/file_141108.pdf

(November 2007.)

Naturvårdsverket: *“Tvågradersmålet i sikte?”*

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

(Rapport oktober 2007.)

Naturvårdsverket: *“Yttrande över Vägverkets vägutredning effektivare Nord-Sydliga förbindelser i Stockholmsområdet”*

<http://www.naturvardsverket.se/Documents/yttranden/>

[nya_nord_sydliga_vagforbindelser_i_stockholmsområdet/](http://www.naturvardsverket.se/Documents/yttranden/nya_nord_sydliga_vagforbindelser_i_stockholmsområdet/)

[yttrande_over_vagverkets_vagutredning_effektivare_nord_sydliga_forbindelser_i_stockholmsområdet.pdf](http://www.naturvardsverket.se/Documents/yttranden/yttrande_over_vagverkets_vagutredning_effektivare_nord_sydliga_forbindelser_i_stockholmsområdet.pdf)

(Yttrande juni 2007.)

SMHI: *“Yttrande över remiss Beredning inför regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap miljöbalken: Vägutredning effektivare Nord – Sydliga förbindelser i Stockholmsområdet”*

http://www.smhi.se/content/1/c6/02/71/28/attachments/Remissvar_nr_18_2007.pdf

(Yttrande maj 2007.)

Statens institut för kommunikationsanalys (Sika): *“Infrastruktur och regional utveckling, rapport 2001:3”*

http://www.sika-institute.se/Doclib/Import/105/sr_2001_3.pdf

(Rapport 2001.)

Statens institut för kommunikationsanalys (Sika): *“RES 2005-2006”*.

http://www.sika-institute.se/Doclib/2007/SikaStatistik/ss_2007_19.pdf

(November 2007.)

Statens institut för kommunikationsanalys (Sika): *“Yttrande över Beredning inför regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap Miljöbalken: Vägutredning effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsregionen”*

http://www.sika-institute.se/Doclib/2007/Remisser/re_20070529.pdf

(Yttrande maj 2007.)

Stern *“Sternrapporten - en genomgripande analys av klimatförändringens ekonomi”*

<http://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer/620-5711-1.pdf>

(Rapport maj 2007.)

Strömdahl (ledamot för vänsterpartiet i SL-styrelsen): *“Nolltaxa i kollektivtrafiken en nödvändighet”*

<http://www.alternativstad.nu/resources/Nolltaxa.doc>

(Oktober 2007.)

Svenska Miljöinstitutet: *"Luftkvalitet i tätorter 2005"*

<http://www.ivl.se/rapporter/pdf/B1667.pdf>

(Rapport februari 2006.)

Svenska Naturskyddsföreningen: *"Lägre farter sparar liv och räddar miljön"*

<http://www.snf.se/pdf/rap-trafik-lagrefarter-low.pdf>

(Rapport mars 2007.)

Transek: *"Kollektivtrafikens marknadsutveckling - tendenser och samband"*

<http://www.vinnova.se/Verksamhet/Transporter/Infrastruktur-och-effektiva-transportssystem/Rapporter-fran-avslutade-projekt/Kollektivtrafikens-marknadsutveckling/>

(Rapport september 2006.)

Vägverket: *"Miljökonsekvensbeskrivning för Nordsydliga förbindelser i Stockholmsområdet. Utställelseversion."*

http://www.vv.se/templates/page3_____8962.aspx

(Juni 2005.)

Vägverket: *"Klimatmålen för vägtrafiken går att nå - men det kostar på"*

http://www.vv.se/templates/Pressrelease_____8506.aspx

(Pressmeddelande juni 2004.)

Vägverket: *"Ställningstagande till vägutredningen Effektivare nordsydliga förbindelser i Stockholmsområdet"*

http://www.vv.se/filer/8227/Sammanställning_051116_del1.pdf

(November 2005.)

Vägverket: *"Vägutredning för Nordsydliga förbindelser i Stockholmsområdet. Utställningsversion."*

http://www.vv.se/templates/page3_____8962.aspx

(Juni 2005.)

