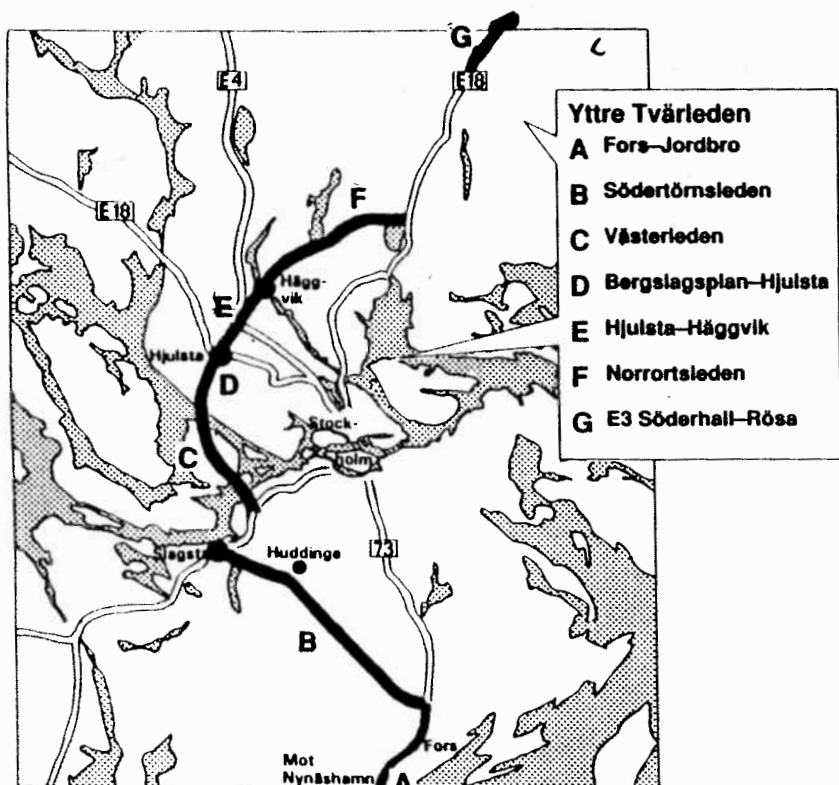


Dennispaketet

Hösten 1992 undertecknade folkpartiets, socialdemokraternas och moderaternas ledare i Stockholms stad och län den så kallade Dennisöverenskommelsen. Detta politiska paket, som har sitt namn efter den av regeringen tillsatta förhandlaren Bengt Dennis, innehåller trafiklösningar, som kommer att få stora konsekvenser för stockholmarnas framtid.



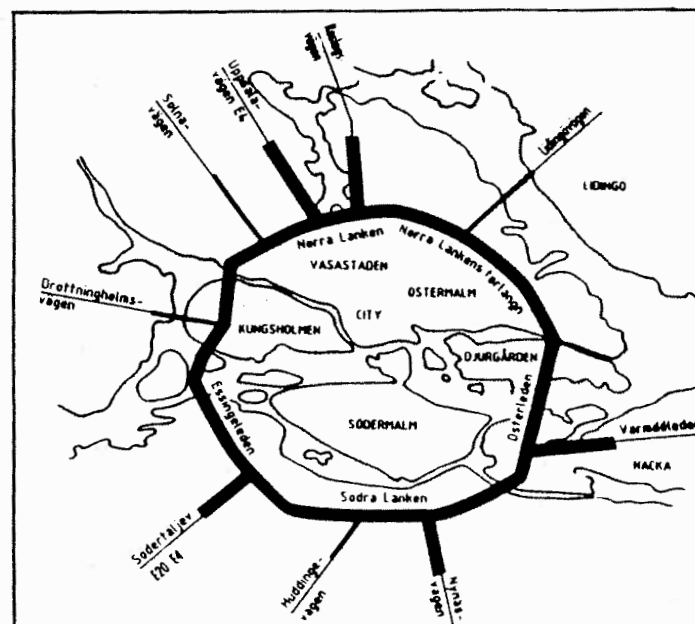
Häftet är sammanställt av Ur Tid är Leden.

1:a upplagan, februari 1993, 2:a upplagan, april 1995, 3:e upplagan, maj 1996.

Dubbelt så mycket till vägar som till kollektivtrafik

Dennispaketet består av en kollektivtrafikdel och en vägdel. Paketet har främst blivit ett motorvägsprojekt, vars finansiering bygger på att bilismen ökar. Kollektivtrafikdelen finansieras enbart med skattemedel men nästan hälften är reinvesteringar (upprustning). Vägdelen däremot består uteslutande av nyinvesteringar, som ska finansieras med lån och i efterhand återbetalas med hjälp av biltullar.

Under förhandlingarna ställde Dennis ultimatum angående sitt trafikförslag: "Paketet måste tas i sin helhet annars blir det inga statliga pengar". I den kompromiss som sedan slöts mellan s, m och fp, blev motorvägsinvesteringarna i överenskommelsen mer omfattande, än vad någon enskild förhandlingspart, förutom Dennis, hade föreslagit. Inför valet 91 propagerade t ex m mot biltullar, s mot Österleden och fp mot Västerleden. I den slutliga uppgörelsen, som slöts den 29 september 1992 (i god tid före valet 1994) fanns samtliga dessa projekt med.



Vill vi ha mer biltrafik?

Dennispaketet innebär i första hand en storsatsning på nya motorleder. Förespråkarna förutsätter och planerar för en kraftigt ökad bilism. I avtalet hänvisar man till gatukontorets uppskattning att biltrafiken ska öka med 30 procent på 25 år¹⁾.

Avlastar ringleder innerstan?

Ringleden, dvs den del av avtalet som består av Norra länken, Österleden och Södra länken, har lanserats som en stor avlastare av innerstadens trafik. Men bara ca 10 procent av trafiken på innerstadens gator är genomfartstrafik²⁾. Resten av biltrafiken har antingen start eller mål i innerstan. Mycket tyder på att den trafiken ökar till följd av en ringled, eftersom det blir mycket lättare att ta bilen till stan. Ringleden kommer att fungera som matarled; Österleden kommer t ex att bidra med två nya infarter.

Alla erfarenheter, både i Sverige och utomlands, visar att nya leder i storstadsområden leder till ökad biltrafik. I Regionplan 90, sid 90, skriver Landstingets Regionplane- och trafikkontor: "Ökad vägkapacitet ger som regel bara kortsiktiga avlastningseffekter. På längre sikt fylls de nya vägarna av trafik och behovsnivån höjs samtidigt som belastningen ökar". Orsaken är att en förbättring av vägstandarden lockar nya kategorier att köra bil istället för att åka med kollektivtrafiken.

Bilförmåner ett hot mot demokratin, miljön och ekonomin

Systemet med förmånsbilar är en viktig orsak till trafik- och miljöproblemen i Stockholm. Enligt en färsk undersökning av NUTEK är var fjärde förmånsbil registrerad i Stockholm. I kalkylen för Dennispaketet förutsätts att förmånssystemet ska vara oförändrat de närmaste 30 åren och att biltullen ska vara avdragsgill för företagen. Annars spricker finansieringen av motorvägarna³⁾.

Förmånsbilarna utnyttjas idag till 75 procent för privat bruk⁴⁾. Medan vanliga bilisters ekonomi påverkas av bilavgifter och ökade bensinpriser, berörs inte förmånsbilar av ekonomiska styrmedel, eftersom arbetsgivaren står för de rörliga kostnaderna. Enligt NUTEK är den genomsnittliga förmånsbilen 20 procent starkare och 30 procent tyngre, än den genomsnittliga privatbilen. Förmånsbilen drar därför i genomsnitt 15 procent mer bensin per mil och släpper ut väsentligt mer koldioxid, än den privata bilen. Dennispaketet gynnar innehavare av förmånsbil, vilka kommer att dra nytta av den förbättrade framkomligheten i innerstaden utan att deras kostnader ökar. Totalt beräknas stat och kommuner förlora 2-3 miljarder kronor per år i förlorade skatteintäkter.

Ökad trafik i förortererna

Alltför mycket av debatten har kommit att handla om trafiken i innerstan. Det som händer i förortererna, där 5/6 av stockholmarna bor, är viktigare. Där är många stödda av biltrafiken. Vi måste se till hela Storstockholm.

Dennispaketet syftar till att öka vägkapaciteten i regionen. När Österleden står färdig kommer den att ha en kapacitet på 100 000 fordon per dygn⁵⁾. Trafiken vid öppnandet uppskattas för närvarande till 43 000 fordon per dygn⁶⁾.

Västerleden planeras för en kapacitet på 70 000 fordon per dygn⁷⁾. I Dennisöverenskommelsen anføres över huvud taget inga trafikmässiga motiv för denna led. Här poängteras bara regionalpolitiska motiv - Västerleden ska skapa tillväxt⁸⁾.

Lederna ett medel för trafikökning

Västerledens syfte är inte att ta hand om den nu obetydliga trafik, som har ärende från Skärholmen och Huddinge till Vällingby och Järva, utan att förändra Stockholms struktur. Stockholm ska växa i ytterkanterna. De områden, som ligger runt Västerleden, ska öppnas för exploatering.

Eftersom det är fråga om vidsträckt område med relativt billig mark, som ska försörjas med en extremt kraftfull trafikled, kommer det att bli en fråga om den amerikanska typen av exploatering, som passar dåligt för kollektivtrafik. Enda möjligheten att ta sig fram blir med bil.

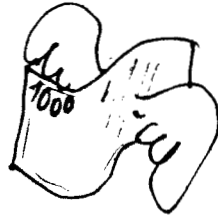
Dennispaketets spådom om 30 procent biltrafikökning blir självuppfyllande. I själva verket planeras inte Dennispaketets motorleder för dagens trafik utan för den trafik, som man beräknar ska finnas där när den har ökat med 30 procent.

1. Hans Bergman: Dennispaketet - en trafiksatsning i tiden? Naturskyddsforeningen -92.
2. Gatukontoret, undersökning Vägtrafik i stockholms innerstad 1989. Denna beräkning har gjorts vid tullsnitten och räknar inte trafik som har både start och mål i innerstan.
3. DN. Stockholm s.4 95 12 23
4. TV program Effekt 96 02 18
5. Österleden AB: Österleden utredningsplan, febr. 1992.
6. Resvaneundersökningen 86/87. Så reser vi i Stockholms län. Regionplane- och trafikkontoret 1991.
7. Vägverket: Västerleden -92. Fyra alternativ.
8. Aktionsgruppen Nej till Västerleden, Yttrande avseende Västerleden. 1992





Dennispaketet kostar



Man kan också ifrågasätta Dennispaketet ur ett finansiellt perspektiv. När den första versionen av paketet lades fram i januari 1991 uppskattades kostnaderna för vägsatsningarna i Stockholm till ca 14 miljarder kronor - åtskilliga tusen kronor per invånare i regionen.

Enligt Dennis II från september 1992 ska 20 miljarder investeras i vägar och 15,8 miljarder i kollektivtrafik. I december 1994 räknade Vägverket med en vägkostnad på 24 miljarder¹⁾. Hela denna summa avser nyinvesteringar medan enbart hälften av kollektivtrafiksatsningen går till nyinvesteringar.



Orealistiska beräkningar

Vem ska då betala kalaset?

Beslutsfattarna har satsat på avgiftsfinansiering; för att få köra på lederna ska man enligt planerna per passage betala 20 kronor per bil och 60 kronor per tungt fordon. Hela bygget ska enligt politikerna betalas genom dessa avgifter.

Beräkningarna förutsätter en vägtrafikökning med 30 procent under 25 år. Frågan är om det är realistiskt - det förutsätter nämligen enligt vägverket oförändrade bensinpriser och högkonjunktur. Bortsett från detta vore en sådan ökning en katastrof för miljön. Vägverket räknar också med en realränta på 4 procent (i dag ca 6 procent) och att hela bygget går perfekt efter tidtabell. Om dessa och liknande förutsättningar skulle ändras, leder det till kraftiga kostnadsökningar.

Kollektivtrafiken drabbas

Räcker inte intäkterna från biltullarna kollapsar Dennispaketet. Trots detta har man beslutat att bygga ut biltullsstationer någon kilometer utanför Stockholms innerstad. Alla protester och överklaganden av Norra Länken, biltullarna och snabbspårvägen har avvisats. Man fortsätter på den inslagna vägen och Dennispaketet rullar vidare. Efter protester från miljörelsen har man dock stoppat möjligheterna att ta pengar från andra delar av de planerade utbyggnaderna för att kompensera fördyringar.

Ett närliggande delprojekt är Dennisuppbyggelsens kollektivtrafikdel. En stor del av anslagna medel är avsedda för upprustning av nuvarande kollektivtrafik. Det är risk för att detta inte ger tillräckligt utrymme för erforderliga satsningar, se tabell sidan 9.

1. Hans Bergman: Dennispaketet - en trafiksatsning i tiden? Naturskyddsföreningen, 1992.

Dennispaketet ger få jobb

Under rådande lågkonjunktur kanske man kunde lockas att se Dennispaketet som en stimulans för sysselsättningen. Men vägbyggen ger jobb mer åt kapital än åt arbete och är därför sällsynt dåligt lämpade som konjunkturstimulatorer.

En tumregel är att en miljon kronor ger tre årsarbetstillfällen om den satsas på vägbyggen men mer än fem om den satsas på t ex upprustning av Stockholms skolor, vilket det finns ett stort behov av¹⁾.

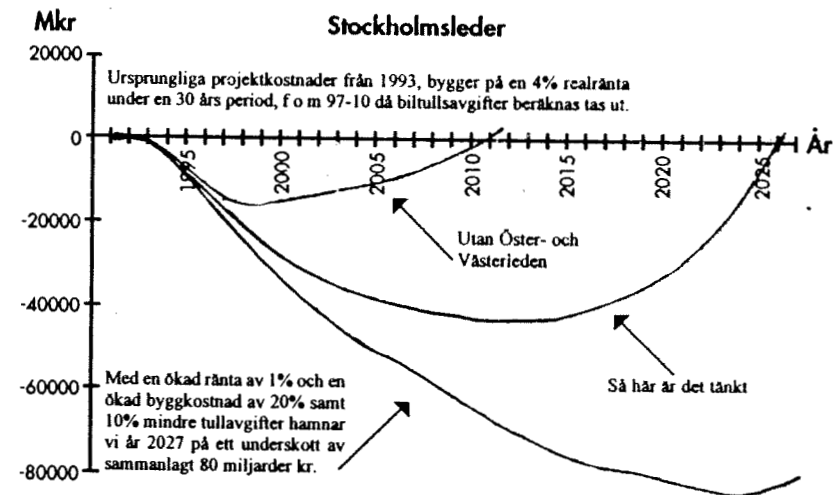
Långsiktigt slöseri

Inte heller på lång sikt finns det någon näringspolitisk nytta med motorvägar. Det finns en utbredd tro på att motorvägsbyggen i sig stimulerar näringslivet.

Enligt transportekonomen professor Jan Owen Jansson finns det en nästan mystisk tro på att investeringar i kommunikationer skapar någon sorts utveckling, en tro av ungefär samma slag som har bidragit till så många misslyckade utvecklingsprojekt i Tredje världen²⁾. Vägbyggen har en mening enbart om näringslivets problem består i att transporter inte fungerar idag. Som visats tidigare löser Dennispaketet inte trafikproblemen i Stockholm och därför inte heller problemen för näringslivet. I stället måste Dennispaketet ses som en ekonomisk börda eftersom det hindrar mer effektiva investeringar. Detta beskrivs i avsnittet på sidan 13.

1. SvD Näringsliv 28.1.1993

2. Jan Owen Jansson: The grand transportation mystique, Ekonomisk Debatt 6/92.



Hur mycket måste biltullarna dra in?

Dennis biltullar ska betala både bygget, driften och räntorna på Dennispaketets vägbyggen. Hur stora intäkter som krävs beror på en rad faktorer; hur dyra vägbyggena blir, hur hög den s k realräntan (den ränta man betalar på lånen minus inflationen) blir, hur länge man får ta in biltullar, mm.

I Dennisavtalet står att biltullarna "beräknas behöva tas ut fram till längst år 2025". Men då räknade man med att starta tullsystemet redan 1996, dvs man skulle ta ut tullar under 30 år. Hur lång tullperioden kommer att bli är en av många osäkerhetsfaktorer. Vägtullsutredningen räknar med ett intäcksbehov på 2 miljarder kronor per år.

| Väginvesteringar mm | Milj kr | |
|---|---------------|---------------|
| | Nivå jan 92 | Nivå juni 95 |
| Södra Länken | 5 625 | 6 189 |
| Norra Länken | 3 180 | 3 455 |
| Österleden | 3 565 | 3 962 |
| Yttre Tvärleden* | 8 230 | 8 990 |
| Vägtullsstationer | 690 | 757 |
| Marklösen, ledningscentral, information, mm | 1 370 | 1 526 |
| Summa väginvesteringar | 22 660 | 24 879 |
| Åtgärder i gatusystemet, bullerskydd Nynäsvägen, infartsparkeringar, mm | 1 260 | 1 390 |
| Summa | 23 920 | 26 269 |

Beloppen i högra tabellen är en ren uppräknig för inflationen.

*) Västerleden 4 585 resp 5 070 milj kr.

Drift & Underhåll

Underhållet av Dennispaketets vägar, vägtullssystemet, mm beräknas kosta 575–600 miljoner kronor per år. Om betalperioden blir 26 år (1999–2025) kommer totalsumman som ska täckas med biltullar att bli ca 15 miljarder kronor. Med en betalperiod 30 år, blir totalsumman 17–18 miljarder kronor.

Räntor

Enligt de kalkyler Vägverket för närvarande arbetar med blir räntekostnaderna räknat i 1992 års penningvärde ca 10 miljarder kronor. Beräkningen bygger på ovanstående kostnadskalkyler, en genomsnittlig realränta på 4 procent samt en betalperiod på 26 år. Med en realränta på 5 procent blir räntekostnaden 19 miljarder kronor. Relativt små förändringar kan alltså ge mycket kraftiga utslag.

Summering: Detta ska betalas av biltullar

| Syfte | Kostnad milj kr 1992 års penningvärde |
|---------------------|--|
| Investeringar | 24 000 |
| Drift och underhåll | 15 000–18 000 |
| Räntor | 10 000–19 000 |
| Summa | 49 000–61 000 |

Betalperiod: 26 eller 30 år.

Hälften av Dennisuppställens kollektivtrafikdelar är avsedd för upprustning av nuvarande trafik- anläggningar.

*) Exklusive fordon.

| Dennisuppställelsen | Milj kr |
|---|---------------|
| 3:e spår Sthlm C-Södra station, 3:e och 4:e spår Södra station-Årsta | 1 550 |
| Nytt dubbelspår Kallhäll-Kungsängen | 1 248 |
| Dubbelspår Älvsjö-Västerhaninge, banförbättringar Västerhaninge-Nynäshamn | 1 121 |
| Upprustning av Roslagsbanan | 611 |
| Upprustning och förnyelse av T-banan | 6 433 |
| Förlängning av T-banan Hjulsta-Barkaby stn | 290 |
| Snabbspårväg, etapp I Gullmarsplan / Älvsjö-Alvik | 2 057 |
| Snabbspårväg, etapp II Gullmarsplan-Slussen | 600 |
| Snabbspårväg, etapp III Alvik-Solna-Ostra station alt. Bergshamra | 1 500 |
| Stomlinjenät med buss* i innerstaden | 400 |
| Totalt | 15 810 |

Massbilismen är ohållbar

Vilken slags framtid bäddar Dennispaketet för?

Massbilismen är ett av våra största miljöhot. Vägtrafiken i Sverige står för ungefär hälften av kväveoxidutsläppen¹⁾. Dessa orsakar försumning och övergödning, vilket i sin tur leder till skogsdöd och havsdöd.

Sverige har bl a i samband med FN:s miljökonferens i Rio 1992, lovat att begränsa sina koldioxidutsläpp till 1990 års nivå, år 2000 och därefter minska dem ytterligare. Det har senare fattats beslut om detta i riksdagen. NUTEK har i sin klimatrappport 1994 visat att den ökade bilismen omintetgör detta miljömål. Den redovisning som NUTEK och SNV överlämnade till regeringen i oktober 1995 visar att denna dystra klimatprognos redan överträffats av verkligheten. Koldioxidutsläppen fortsätter att öka²⁾.

FN-organet IPCC³⁾ har vid ett möte i Rom i december 1995, avslutat en jätteprocess i vilken ca 2000 forskare från 120 länder enats om en gemensam beskrivning av klimathoten. Rapporten som kallas "0" har godkänts av 143 regeringar och visar att det finns en enighet om att fossil förbränning bidrar till växthuseffekten. De fossila bränslena står för nästan 90 procent av världens energiförsörjning och nästan alla bilar går på bensin eller diesel, och så lär det förbli långt in på nästa sekel⁴⁾.

Det är I-ländernas livsstil som är allra farligast för miljön. Kolet och bilarna är de största hoten mot klimatet idag. U-ländernas invånare är hittills i stort sett utan skuld till växthuseffekten, men utsläppen ökar i rasande takt med den industriella utvecklingen i t ex Kina. Enligt forskarna måste I-länderna gå före och ändra livsstil i syfte att begränsa massbilismen och industrins koldioxidutsläpp, om en miljökatastrof med smältande polarisar, översvämningar, förändrade havsströmmar, ökenutbredning, nya malariaepidemier, etc ska kunna undvikas^{ibid)}.

75 procent av de cancerframkallande ämnena i stadsluft alstras av vägtrafik- en⁵⁾. Bilavgaser antas också vara en av huvudorsakerna till det ökade antalet allergier⁶⁾. Utöver detta resulterar vägtrafiken i utsläpp av kolväten, svaveldioxid, bly, lustgas, koloxid och partiklar. Massbilismen medför härigenom skador på natur, människor och byggnader.

Massbilismen är oförenlig med Riokonferensens slutdokument Agenda 21 (1992), med EU:s plan från 1990 för stadsutveckling och med Riksdagens miljömål. Massbilismen är ohållbar.

Katalysatorer och bibränslen räcker inte

Vissa hävdar att dessa problem kan lösas på teknisk väg genom katalysatorer, mm. Detta är inte sant. Katalysatorerna reducerar framför allt utsläppen av kolväten och kväveoxider. Även om dessa skulle minska maximalt räcker det inte för att nå en ekologiskt hållbar nivå⁷⁾. Dessa otillräckliga minskningar av utsläppen äts upp av ett ökat antal bilar. Katalysatorerna påverkar dessutom inte koldioxidutsläppen.

Bensin skulle kunna ersättas med biobränslen. Detta framförs ibland som den slutliga lösningen av problemet med koldioxidutsläppen. Vid framställning av t ex rapsolja förbrukar rapsen på åkern lika mycket koldioxid, som släpps ut när rapsoljan förbränns. För att förse Sveriges nuvarande vägtrafik med biobränslen skulle en areal dubbelt så stor som Sveriges nuvarande åkerareal behöva användas för detta ändamål⁸⁾. Vad skulle vi då äta? Alternativt skulle vi kunna använda skogen för framställning av metanol, men inte ens om hela vår massatillverkning lades ner skulle det räcka⁹⁾.

Vid användning av andra s k alternativa drivmedel tenderar dessutom utsläppen av kolväten och kväveoxider att bli högre än från bensindrivna motorer.

Katalysatorer, biobränslen och tekniska lösningar är bra, men de kan inte göra massbilismen miljömässigt hållbar.

Omöjligt globalt

Bilismens inverkan på den globala miljön är redan idag ohållbar. Ändå är det bara vi, vilka tillhör världens rika minoritet, som lever med massbilism. I den s k Brundtlandrapporten, vars slutrapport FN och världens alla regeringar anslutit sig till, påtalas att vi måste ha en konsumtionsstandard, som hålls inom de ekologiska ramarna även när alla världens människor har tillgång till den¹⁰⁾.

Det vore orimligt att påstå något annat. Vi kan inte göra anspråk på en konsumtionsnivå, som är helt otänkbar ur globalt perspektiv. Det finns inte naturresurser nog för en global massbilism.

Lokala problem

Massbilismen får katastrofala följder för den lokala miljön. I USA används redan 2/3 av storstädernas yta till att tillfredsställa vägtrafikens behov¹¹⁾.

Även naturen tvingas ge vika för bilismens markanspråk. Dennispaketets motorleder är ett styckmord på oersättliga naturområden i och runt Stockholm. Kartorna på sidan 2-3 visar vilka områden som hotas. Under Djurgården kommer Österleden att dras fram i tunnlar med avgastorn. Vid Borgen på Gärdet anläggs en väldig trafikplats i ytläge. Täby, Sollentuna och Häggvik får otrevligt sällskap av Norrortsleden och för Västerledens skull offras bl a Ekerö. Detta är bara några exempel.



Vi kan fortfarande välja

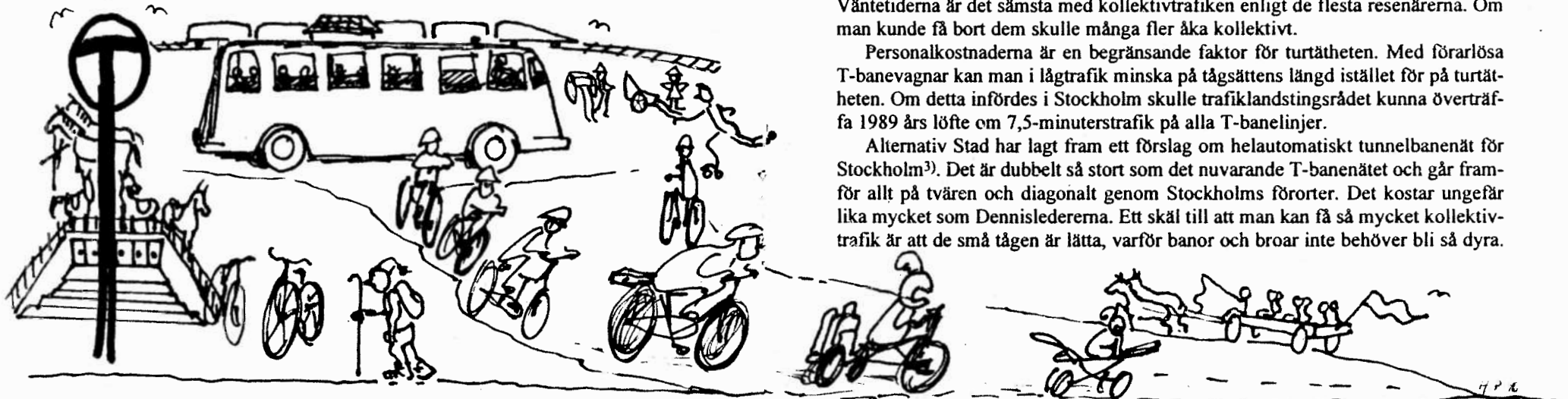
Om vi stoppar de stora utsläppen av luftföroreningar kan naturen i stor utsträckning läka sig själv. Ozonskiktet kan återuppbyggas och mängden koldioxid i atmosfären kan balanseras.

De, som konstruerat Dennispaketet, kalkylerar med en kraftigt ökad bilism. Planerar man för det får man säkert rätt. Vill vi ha en hållbar utveckling måste vi i stället satsa på ett samhälle planerat för kollektivtrafik.

Dennispaketet är en satsning på ett samhälle där avstånden förlängs ännu mer, där boende, arbete och service skiljs ännu mer åt, där resorna blir ännu fler och längre och där de billösa människorna strandsätts ytterligare¹²).

Kostnaderna för detta strukturella misstag är mer än 20 miljarder. Dessa pengar skulle räcka till ett modernt kollektivtrafiksystem, som radikalt minskar vårt bilberoende och ger oss en stad, som inte behöver förgripa sig på människor och miljö¹³).

1. Naturvårdsverket: Luft 90, sid.107.
2. NUTEK 1994 Klimatrapporten och Naturvårdsverket 1996 Sekretariatet för klimat- och ozonfrågor.
3. Intergovernmental Panel on Climatic Change, omfattande omkring 400 meteorologer och andra klimatexperter.
4. DN 95-12-17 s. A7 Gert Svensson "Sverige sviker löftet om minskade utsläpp"
5. Kemisk tidskrift 6/88, sid 40.
6. Wahren (red): Miljö och hälsa i Stockholms län, Sthlms läns miljömedicinska enhet 1991.
7. Nordiska ministerrådets rapport 1986:11: Critical loads for nitrogen and sulphur, 1986, s. 9.
8. Beräkningar i Miljöförbundet: Värld att förändra, 1992, sid 56.
9. Beräkningar i Miljöförbundet: Värld att förändra, 1992, sid 56.
10. Världskommissionen för miljö och utveckling: Vår gemensamma framtid, 1988, sid 58.
11. Miljöförbundet: Värld att förändra, 1992, sid 57.
12. Stadens struktur: Hur den påverkar energi- och miljösituationen. Envitrak, Box 46, 794 21, Orsa.
13. Se avsnitten om kollektivtrafik.



Kollektivtrafiken, som är bättre än bilen

Med Dennispaketet avsåger vi oss möjligheten att modernisera kollektivtrafiken i Stockholm. De minst 24 miljarder kr, som läggs på motorvägar, är helt bortkastade och mer pengar kommer knappast att satsas på kommunikationer under överskådlig tid. En modernisering av kollektivtrafiken är både möjlig och nödvändig.

Modernisering nödvändig

I Stockholms kollektivtrafik har inte någonting hänt av större vikt sedan tunnelbanan kom på 50-talet. Då var detta ett stort steg framåt - ett steg, som har gjort det möjligt för Stockholm att ha Sveriges största andel kollektivtrafikresenärer. Men i dag räcker det inte - andelen, som åker kollektivt, blir mindre för varje år och ligger nu under en tredjedel av alla resenärer¹).

Om Stockholm ska bidra till att rädda jordens klimat måste vi ha något modernare och effektivare - en kollektivtrafik, som lockar dem, som i dag åker bil. Kollektivtrafiken måste ta marknadsandelar från bilismen och då krävs något bättre än traditionell buss och tunnelbana²).

Modernisering möjlig

Väntetiderna är det sämsta med kollektivtrafiken enligt de flesta resenärerna. Om man kunde få bort dem skulle många fler åka kollektivt.

Personalkostnaderna är en begränsande faktor för turtätheten. Med förarlösa T-banevagnar kan man i lågtrafik minska på tågsättens längd istället för på turtätheten. Om detta infördes i Stockholm skulle trafiklandstingsrådet kunna överträffa 1989 års löfte om 7,5-minuterstrafik på alla T-banelinjer.

Alternativ Stad har lagt fram ett förslag om helautomatiskt tunnelbanenät för Stockholm³). Det är dubbelt så stort som det nuvarande T-banenätet och går framför allt på tvären och diagonalt genom Stockholms förorter. Det kostar ungefär lika mycket som Dennisledererna. Ett skäl till att man kan få så mycket kollektivtrafik är att de små tågen är lätta, varför banor och broar inte behöver bli så dyra.

Framtiden - taxi till busspris för alla

Men automatisk tunnelbana är 70-talsteknik. Det har beslutats om ett nytt kollektivtrafiksystem i en förort till Chicago, där passagerarna befrias från byten⁴).

Det består av små vagnar - 3-6 personer - på spår. När man ska åka går man till närmaste station, beställer destinationsort via en automat och tar en vagn, som står inne. Sen styrs den dit man önskar. Man kan välja om man vill ta medpassagerare eller inte. Det går fortare än med bil och man slipper parkera.

Sådan spårtaxi har funnits som experimentanläggning sedan 70-talet men det är prisfallet på datorer de senaste åren, som har gjort systemet ekonomiskt konkurrenskraftigt. Spårtaxi är faktiskt inte dyrare än buss idag⁵).

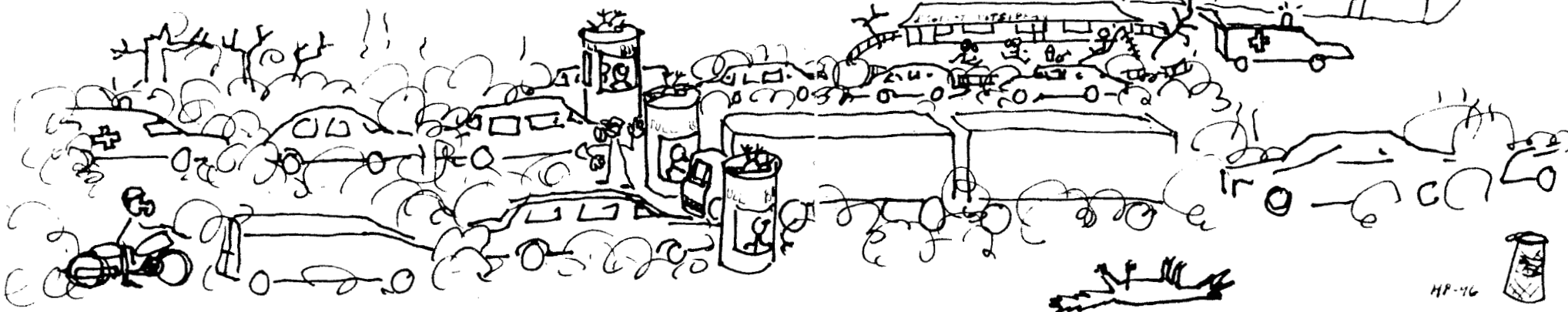
Politikerna teknikfientliga

Om Dennispaketet blir färdigt kommer vi att stå med en gigantiskt dyr och helt otidsenlig biltrafikapparat medan alla städer, som tagit intryck av miljödebatten, har satsat på en högteknologisk kollektivtrafik, som är såväl miljövänligare som mer socialt rättvis i den betydelsen att den kan användas av alla.

Vi uppmanar beslutsfattarna att slänga sin teknikfientlighet och konservatism överbord och satsa på rättvisan och miljön! Då kan man få bort tillräckligt med biltrafik från vägarna för att de ska räcka till för den biltrafik, som blir kvar.

Ett tunnelbanenät med småskaliga automatiska tåg eller ett spårtaxinät, som binder samman områdena runt den tänkta Västerleden, skulle vara bättre för stockholmarna och för miljön än politikernas motorvägsidéer. Dessa alternativ skulle också vara en satsning på framtiden, vilket en motorväg inte är.

1. Resvaneundersökningen 86/87, Stockholms Regionplane- och trafikkontor.
2. Frodooplanen, Björn Sylvé m fl, Naturskyddsföreningen i Stockholms län, 1995.
3. Alternativ Stad: Högklassig kollektivtrafik, 1990.
4. Eje Herlitz: Äntligen spårtaxi? Transportforskningsberedningen, 1992
5. Ingemar Andréasson: Simulering av spårtaxi i Gävle, etapp 2. Transportforskningsberedningen, 1992.



Stockholm är efterblivet

Fram till 70-talet låg Stockholm och Sverige i täten för miljöpolitiken. Idag håller vi på att halka ner till jumboplats.

Stockholm satsar på att öka biltrafiken och koldioxidutsläppen medan många andra stora städer i Europa, gått in för att minska dem.

Klimatförbundet

Stockholm är sedan 1995 medlem i Klimatförbundet, som är en organisation, där cirka 200 städer - bl a Berlin, Wien, Frankfurt och Geneve - är medlemmar. Dessa städer har lovat varandra att bekämpa växthuseffekten.

Medlemmarna i Klimatförbundet har lovat att göra två saker; stödja folk i regnskogarna, som försöker rädda sin skog, och halvera sina egna växthusgasutsläpp till år 2010.

Att halvera utsläppen innebär i första hand att minska biltrafiken, anser Klimatförbundet. För att minska biltrafiken räknar Klimatförbundet med att städerna måste minska vägytorna och sluta bygga glesta, utspridda och ensidiga villa- och arbetsområden. Klimatförbundet påpekar även att kollektivtrafiken måste byggas ut, för att det ska bli mindre attraktivt att köra bil. De talar om ett fyrfaldigande av kollektivtrafiken.

Dennispaketet från början till slut

Dennispaketets motorvägar har en lång historia. Ursprungligen lanserades de på 60-talet som ett led i att få Stockholm att växa till 2,5 miljoner invånare år 2000. De planerna övergavs 1972 tack vare stockholmarnas motstånd och verklighetens tryck. Nästa gång förslaget om motorleder togs upp var i Regionplaneskiss 85 som ett led i det s k "informationssamhället".

Motorvägar och kontor

Enligt Regionplaneskiss 85 skulle Stockholm satsa på informationsbranschen. Det var där framtiden fanns. Varuproduktion var ute. För att informationsbranschen skulle trivas i Stockholm måste dess högre tjänstemän gynnas.

Detta innebar att Stockholm skulle satsa på främst två saker; kontor, då informationsbranschen var kräsen med sin inhysning, och vägar, eftersom de högre tjänstemännen inte skulle förnedra sig så långt som till att åka kollektivt.

Kontorsplanerna kraschar

Vägplanerna bromsades länge effektivt av en miljömedveten opinion men kontorsbyggena kom igång. På några år utökades Stockholms kontorsyta med 20 procent. Detta berodde ofta på ren spekulation.

Eftersom det inte fanns något behov av de nya kontoren blev byggena en ekonomisk katastrof. Våra pensionspengar gick åt. Bygg- och fastighetsbolag gick i konkurs. Bankerna räddades i sista stund av staten, till priset av ett gigantiskt budgetunderskott och nedskärningar i välfärden. Regionplane- och trafikkontoret räknar med att alla tomma kontor kommer att täcka behoven under sju års högkonjunktur trots att allt som planerades inte blev byggt.

Nu, när kontorsdelen av programmet har kraschat, driver man desperat igenom motorvägsdelen. Varför? Är syftet att rädda de kvarvarande konkurshotade bygg- och fastighetsbolagen på miljöns och medborgarnas bekostnad?

Fyra smarta projektmakare

För denna hypotes talar att det var bygg- och fastighetsbolag, som ivrigast agerade för att motorlederna skulle byggas på 80-talet. 1986 bildade Arcona, Skanska, Fläkt och Atlas Copco det s k Österledskonsortiet, som skulle ställa de tveksamma politikerna inför fullbordat faktum enligt Gyllenhammars recept "industrin

måste ta initiativet och inte vänta på regeringarna".

Österledskonsortiet startade en kampanj, som riktade sig till allmänheten med reklambroschyrer och till politikerna med mutmiddagar. Finansieringen lovade konsortiet att ordna. Under 80-talets guldår hade Österledskonsortiet nämligen gott om pengar, för att driva igenom stora vägbyggen. Avkastning på kapitalet räknade man med att få bl a från försäljning av mark, som smart nog hade köpts upp runt Österledens sträckning.

Västerleden var det inte någon som ville ansvara för, det var en alltför osäker affär. I början av 90-talet gick Arcona i konkurs i byggkrisen. Även Skanska var hårt drabbat.

Ett statligt diktat

Då tog staten tag i frågan. 3,5 miljarder kronor skulle anslås till Stockholmsregionen under förutsättning att hela Dennispaketet antogs. Om inte hela paketet accepterades skulle det inte bli några pengar. Detta godtogs, om än motvilligt. Ett bolag, Stockholmsleder AB, till 80 procent ägt av Vägverket och till 20 procent av Stockholms stad, bildades för att administrera bygget. Österledskonsortiets projektchef, anställdes av Vägverket för att ansvara för upphandlingen av Dennismotorvägarna. Några diskussionsalternativ var det aldrig fråga om.

Dennisöverenskommelsen var ett privat "gentlemen's agreement" mellan sex partiföreträdare - två från vardera s, m och fp - samt staten. Partiföreträdarna tog på sig att driva igenom alla nödvändiga beslut i nämnder och fullmäktige.

...över kommunerna?

Tre av de berörda kommunerna har sagt nej till Dennispaketet i dess nuvarande form. Solna vägrar gå med på biltullarna i deras nuvarande utformning. Täby har sagt nej till Norrortsleden och Ekerö har sedan länge talat om att man inte tänker ta beslut för Västerleden utan bekämpa den med alla lagliga medel. Detta kan bli ett streck i räkningen eftersom kommunerna bestämmer över alla planer inom sitt område. Vi kan räkna med hårda påtryckningar framöver. Riksdagen har hittills beslutat om kreditgarantier på 11,5 miljarder kronor. Till detta kommer kompensation för fördringar, mm. Vägverkets beställningar uppgår idag till ca 3 miljarder kronor.

Kommunala detaljplanebeslut har fattats för en del av vägprojekten men i stort sett alla har överklagats.

Tidtabellen har redan havererat, dels pga den folkliga opinionen mot motorlederna och dels pga fördröjning av lagen om vägtullsystemet, dvs möjligheten att finansiera vägar genom biltullar. För varje försening blir projektet dyrare och därmed svårare att genomföra.

Avsteg från demokratiskt beslutsfattande

Förhandlingarna om Dennispaketet ägde rum i en sluten förhandling mellan socialdemokrater, moderater och folkpartister. Detta medförde att;

- alla de partier, som fanns representerade i de aktuella församlingarna, inte fick vara med,
- allmänheten inte informerades på ett sådant systematiskt sätt, som ska ske vid utarbetandet av kommunala planer enligt Plan- och bygglagen,
- enskilda personer och intresseorganisationer av skilda slag inte hade formaliserade kanaler genom vilka de kunde göra sig hörda,
- olika uppfattningar därför inte kom att prövas mot varandra annat än de, som fanns företrädda hos de förhandlande lokala partiorganisationerna,
- enskilda fastighetsägare, andra berörda individer och organisationer inte gavs möjlighet att överklaga fattade beslut samt
- den ordning, som all samhällsplanering bygger på, övergavs - man fattar först övergripande beslut, vilka till sin karaktär är politiska avvägningar och arbetar sig sedan successivt ner på en detaljerad nivå¹⁾.

1. Hans Fog och Karsten Åström, DN 95-03-15.



Vad kan vi göra?

Inför arroganta politikernas okunniga beslut är det lätt att känna sig maktlös. Men när besluten är så orimliga som i Dennispaketet fylls man snarast av tillförsikt. Det är lätt att tänka sig att de faller samman av sig själva liksom planerna från 60-talet.

Men det hindrar inte att vi måste handla nu och att det är bråttom. Många av 60-talets planer förverkligades till stor skada för Stockholm. Ju effektivare vi arbetar, desto mindre av Dennispaketet hinner genomföras. Vad bör vi då göra?

Bredda samarbetet

Idag deltar ett 60-tal organisationer - mest miljöorganisationer och lokala försvarsorganisationer runt projekten - i ett kampanjarbete. Samarbetet bygger på att alla organisationer agerar självständigt och håller varandra informerade. En del aktioner - demonstrationer och utdelning av trycksaker - genomförs också samlat för effektens skull. De stora paraplyorganisationerna är förutom Ur Tid är Leden, Storstockholms Miljöorganisationers Trafikråd (SMTR) och stiftelsen Stolta Stad. SMTR har tillsammans med berörda politiker och tjänstemän genomfört stora miljöprovningar av Norra Länken, biltullssystemet, snabbspårvägen och Södra Länken under 1995-1996. Det hela har resulterat i högklassiga utvärderingar, men politikerna har till dags dato inte ändrat tidigare fattade beslut. Det har därför kommit att likna ett spel för gallerierna. Trots detta har värdefulla fakta kommit i dagen som borde påverka slutliga utföranden.

Detta samarbete bör breddas. Alla organisationer, som ser sina intressen hotade, bör handla - organisationer som värnar om miljön, om den sociala välfärden, om långsiktigt god ekonomi och om Stockholms framtid. Hör gärna av er till någon av organisationerna på sista sidan och tala om vad ni gör.

Nya aktionsformer

Under de senaste åren har många olika slags protestaktioner genomförts - demonstrationer, flygbladsspridning, torgmöten, opinionsmöten, hearings... För att övertyga nya kategorier av människor behövs nya typer av aktioner.

Inte minst bör de positiva alternativen till Dennispaketet utvecklas mycket mer. Vilket Stockholm vill vi ha? Hur ska vi slippa skämmas när vi möter medborgare från de andra medlemsstäderna i Klimatförbundet? Hur ska Stockholms utveckling bli en angelägenhet för alla medborgare? Kanske kan kampen mot det destruktiva motorvägsplanerandet bli ett led i demokratiseringen av politiken i Stockholm. Det hänger inte minst på Dig.