

HETA NYHETER

GRATISTIDNING OM KLIMAT, TRAFIK OCH STADSMILJÖ. UTGIVEN AV ALTERNATIV STAD
VÅREN 2008

Regeringens klimatpolitik: 80 procent fler bilar i Stockholm

När hela världen håller på att gå upp i limningen på grund av uppvärmning – vad gör då regeringspartierna, med halvhjärtat stöd från (s)?
Jo, bygger motorvägar.

En motorväg från Skärholmen över Lovö, Grimsta och Järva till Sollentuna för 25 miljarder.

En motorväg genom Lilljansskogen och Djurgården för 12 miljarder.

Ytterligare en uppsättning motorvägar för ytterligare 25 miljarder.

Och Bromma flygfält kvar i 30 år till.

Det är regeringspartiernas svar på den globala uppvärmningen.

Jo, för all del, de har andra

förslag också. Bort med cyklisterna från gatorna. Sänk anslaget till cykelbanor. Bort med bidrag för energibesparing i byggnader. Skär i järnvägsbudgeten. Tio tusen kronor i gåva till den som köper ny bil. Fler parkeringsplatser i Stockholm. Expandera flyget.

Samt taxehöjningar på SL.

Fredrik Reinfeldt har redan gjort sig ökad för att tycka att kineserna, som släpper ut hälften så mycket koldioxid som vi per person, ska skärpa sig innan han gör det.

Det är dags att säga ifrån.

Alternativ Stad föreslår en mer ansvarsfull politik:

1. Släng alla motorvägsplaner i papperskorgen.
2. Bygg ut och modernisera kollektivtrafiken.
3. Bygg ny tät stad vid T-bana och pendeltågsstationer och på vägökarna.
4. Höj successivt avgiften för koldioxidutsläpp.
5. Låt trängselavgiftspengarna stanna i Stockholm. Trängselavgift på Essingeleden.

Skälet till regeringspartiernas motorvägsattsning är att de vill bereda väg för en 80-procentig ökning av bilismen.

Denna ökning anser man ofrånkomlig med tanke på att Stockholm glesas ut allt mer.

Istället för att ta uppvärmningsshotet på allvar och medvetet satsa på kortare avstånd, bättre kollektivtrafik och gå- och cykelvänlig stad.

Njugg mot kollektivtrafik

Det är sant att trafikpaketet även rymmer en del pengar till kollektivtrafik. Det mesta går till Citytunneln – en satsning för att underlätta pendling mellan städerna i Mälardalen.

I övrigt några i och för sig bra lagningar av gamla hål i kollektivtrafiknätet, t.ex. förlängning av Tvärspårvägen och upprustning av pendeltågsspåren.

För att möta klimathotet är detta futtigt – särskilt som det ställs mot de föreslagna motorvägarna och den allmänt njugga attityd mot kollektivtrafiken som tar sig uttryck i ständiga taxehöjningar.

Mycket riktigt spår kon-

struktörerna bakom trafikpaketet att andelen kollektivtrafikanter ska minska med fyra procentenheter, från 42 till 38. Inte så konstigt, med tanke på *det* programmet.

Klimathjältar

Kollektivtrafiken släpper som bekant ut en bråkdel så mycket koldioxid som bilismen – 0,01 g/personkm för spårtrafik jämfört med 100 g för en bil.

Man kunde därför tycka att kollektivtrafikanterna, och kollektivtrafiken, skulle gynnas istället för biltrafiken.

Att kollektivtrafikanter skulle hedras som de klimathjältar de är.

Och att regeringen skulle sätta till alla klutar för att de ska bli fler.

Men sådana är inte de styrandes planer.

Kollektivtrafikuppror

Så kommer det otvivelaktigt att vara så länge vi kollektivtrafikanter låter oss hunsas. Istället för att göra som bilisterna – ilsket protestera mot försämringar.

Ställ upp på protestmötena – se annons t.h! Engagera dig i Alternativ Stad eller någon av de andra organisationer som har samlats för att fälla denna destruktiva politik!

Inte minst – sprid denna tidning till fler!



Bild: Adbusters

I höst kommer regering och riksdag att besluta om landets trafik för lång tid framåt. Det får stor betydelse både för vår vardag och för miljön och klimatet.

För Stockholmsregionen har regeringens särskilda utredare, moderaten Carl Cederschiöld, kommit med ett förslag, som innebär stora satsningar på nya motorleder, framför allt Förbifart Stockholm och litet senare Österleden. Det gör att bilismen kommer att öka stort på kollektivtrafikens bekostnad.

Regeringspartierna väntas ställa upp på det mesta av hans förslag. Bara en stark folklig opinion kan förhindra denna klimatkatastrof. Kom med i leken du också!

Engagera dig i motståndsrörelsen
Motorvägskansliet
tel 642 08 22
www.motorvagskansliet.se

Ur tidningen:

- Ett hållbart Stockholm
- Automattåg istället för asfaltering
- Biobränslen kan inte rädda massbilismen
- Drottningholm ligger i vägen
- Vägverkets utredning – ett beställningsverk
- Så stoppar vi motorvägarna!

Slut upp på opinionsmötet mot motorvägarna

**Sergels torg
Världsmiljödagen
torsdag 5 juni kl 18.30**

*

Är du cyklist?

Då träffas vi i Kungsan vid Jakobs kyrka

Torsdag 5 juni kl 17

och cyklar genom stan till

Sergels torg

Dessutom

Cykeldemonstration

Lördag den 24 maj kl 13

Kungsan, Jakobs kyrka

Ungdomar tar inte körkort

Bilbranschen gråter för att ungdomar inte tar körkort i samma utsträckning som äldre generationer gjorde. Bara hälften av stockholmarna mellan 18 och 30 har körkort.

Det beror inte på att körkort är dyrt. Det var lika dyrt 1970.

Det beror på att ungdomar är kloka. De satsar på elektronisk kommunikation och SL-kort istället. Det bidrar ytterst lite till den globala uppvärmningen.

Dessutom är ju bilkörning förra generationens grej. Den förrföra generation som nu försöker få ungdomarna att betala motorvägsutbyggnader.

Stockningar på Münchens ringled

Det hjälper inte att bygga kringfartsleder. München, en stad som bara är lite större än Stockholm, har bitvis tiofiliga kringfartsleder. Det blir ändå stockningar varje dag.

Det beror förstås på att bilar är för stora för att få plats i städer. I Stockholm används redan hälften av marken till vägar och bullerzoner.

Regeringen vill göra den lilla plats som används för annat än biltrafik ännu mindre, trots att det bevisligen inte löser trafikproblemen

Bygg på Bromma flygfält!

Biltrafiken bidrar mest till upphettningen – men flyget ökar mest. Sju procent per år.

Att bygga bostäder på Bromma flygfält är att slå två flugor i en smäll – det minskar både utsläppen och bostadsbristen.

Volvo och Saab emot stadsbilism

P.G. Gyllenhammar tog under sin tid på Volvo avstånd från biltrafik i städer. Där passar kollektivtrafik bättre menade han.

Även SAAB-direktören Per Gillbrand ansåg på 90-talet att bilar inte passar i städer på grund av trängseln.

Man kan fråga sig varför politikerna försöker pressa igenom något producenterna är ärliga nog att säga inte fungerar.

Vägar planeras utan hänsyn till miljömål

Trafiklederna i Stockholmsområdet tar inte hänsyn till miljömålen. Det menar Göran Finnveden, docent på avdelningen för miljöstrategisk analys på KTH och Thomas Sterner, professor i miljöekonomi på Handelshögskolan i Göteborg.

Förbifart Stockholm är inte lönsam om man räknar med klimatförändringar, menar de och tillägger att det är en trovärdighetsfråga för regeringen.

Ett hållbart Stockholm – en stad till fots

Istället för att underlätta för energikrävande bilpendling måste vi bygga om Stockholm för tiden efter oljan. Detta betyder inga uppoffringar – en tät stad är bekvämare än en utspridd.

Visst vore det bättre med en stad som inte krävde en massa pendling av en?

I Stockholm används hälften av marken till vägar. Ändå korkar det igen.

Bara ur det perspektivet är nya motorvägsplaner absurda. Vem tror att ytterligare några procent vägmark gör någon skillnad?

Om Stockholms överdimensionerade väg- och bullerytor användes till något klokare skulle vi alla kunna bo mer centralt och slippa all trafik.

2000-tal, inte 50-tal

Sovstäder och bilpendling åt alla var 50-talets idé.

Idag står folk i kö och är beredda att betala idiotpriser för att få bo i innerstan. Det beror på att det är tätt, att det finns mycket



Ovan en av Stockholms skamfläckar – öken mellan Fruängen och Västertorp. Skulle kunna ge plats för en tät stadsdel med gångavstånd som den till höger – och erbjuda bostäder i bra läge för tiotusentals människor!

folk, och följaktligen också mycket av allt man kan vilja ha.

Det finns t.o.m. bättre parker i innerstan, eftersom det finns fler som är beredda att betala för Tanto än för motsvarande skogsområde i Vantör.

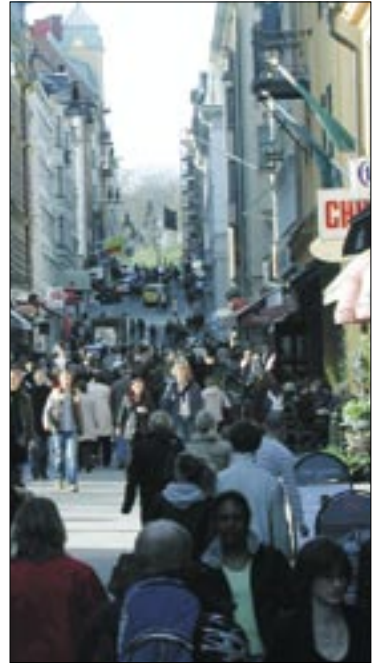
Bygg på vägarna

Varför inte bygga tre-fyra nya täta innerstadsdelar på gammal väg- och bullerzonsmark, istället för att bygga nya motorvägar för

ännu fler bilpendlare?

Ett fullt realistiskt förslag, om samtidigt kollektivtrafiken utvecklas kraftigt.

Kanske priserna på bostäder till och med skulle sjunka om utbudet ökade? Då skulle fler få möjlighet att bo centralt.



Cykla för miljön?

Cykla, åk kollektivt, ät närodlat – men det räcker inte!

Det är genom politiken vi kan minska utsläppen i större skala

Påverka politiken, t.ex genom Alternativ Stad!

Automattåg istället för asfaltering

Världens storstäder satsar på automatiska T-banetåg, som är billigare än de byggande. I Stockholm vill de istället för att tredubbla T-banenätet.

Stockholm har inte längre världens största T-bana i förhållande till folkmängden. Det har Madrid – och den växer!

Även i Köpenhamn byggs tunnelbanan ut. Där är tågen förarlösa. En vanlig lösning som innebär att man kan köra små tåg väldigt ofta utan att det blir dyrt.

Små tåg är dessutom lätta. Därmed blir banorna billigare och pengarna räcker till längre banor.

Spårtaxi

Ännu lättare och snabbare blir det om vagnen är mindre än en bil och kommenderas till önskad

hållplats av passageraren själv. Snabbare än bil och inga p-problem.

Sådana banor har funnits på flygplatser i några decennier. Nu bygger det sydkoreanska bolaget Posco en provbana i Uppsala för att sälja till europeiska städer.

Priset? Ja, för samma pris som Förbifart Stockholm skulle man kunna få en tredubbling av T-banenätet.

Pengarna kan man få från försäljning av motorvägsmark till byggbolag, enligt förslaget ovan. Vad väljer du?

Ovan t.h: Idéskiss till modern kollektivtrafik. Bild: Hans Kyllberg

Nedan t.h: Idéskiss till ny t-banekarta. Bild Alternativ Stad



Beställ: Kollektivtrafik för bilistens behov

Alternativ Stads idéhäfte om en optimal kollektivtrafik. 40 kr inkl porto på 70 86 45-7

Ta reda på mer på

www.alternativstad.nu/hallbartstockholm.html

Biobränslen kan inte rädda masbilismen

Etablissemangets stora hopp står till biobränslen. De ska tillåta oss att fortsätta med energislöseriet trots uppvärmning och global oljebrist, tror de.

Men biobränslena räcker inte.

Visst kan biobränslen ersätta en del av vår förbrukning av fossila bränslen. Men inte mer än 10-15% procent. Och då ska de användas för kraftvärmeproduktion och uppvärmning av hus, annars får man ett lägre utbyte.

Rundgång

I USA producerar man etanol av majs och i Sverige av vete. Alla steg i tillverkningen kräver energi. I USA används mycket stenkol, samt en del diesel och naturgas. Ett antal studier visar att det går åt ungefär lika mycket fossil energi i tillverkningsprocessen som man får ut i form av etanol. Utsläppen av växthusgaser minskar alltså knappast alls, i värsta fall ökar de.

Den svenska veteetanolen tillverkas på liknande sätt och påstås vara effektivare. Men seri-

ösa studier som stöder detta är svåra att hitta.

Etanolförespråkarna brukar också hänvisa till att sockerrörsetanol från Brasilien kan produceras effektivt. Men Brasiliens hela export kan inte ens ersätta Sveriges nuvarande bensinförbrukning.

– Att påstå att man kan ersätta oljan med biobränslen är att slå dunster i folk, säger energiforskaren Torbjörn Rydberg vid Ultuna lantbruksuniversitet till Dagens Nyheter den 28.1.07. Ekvationen går inte ihop.

Bil eller mat?

Det blir värre.

Om vi ska odla så mycket biomassa som krävs för att alla ska kunna köra bil på etanol måste vi använda all mark som finns i hela världen – och lite till.

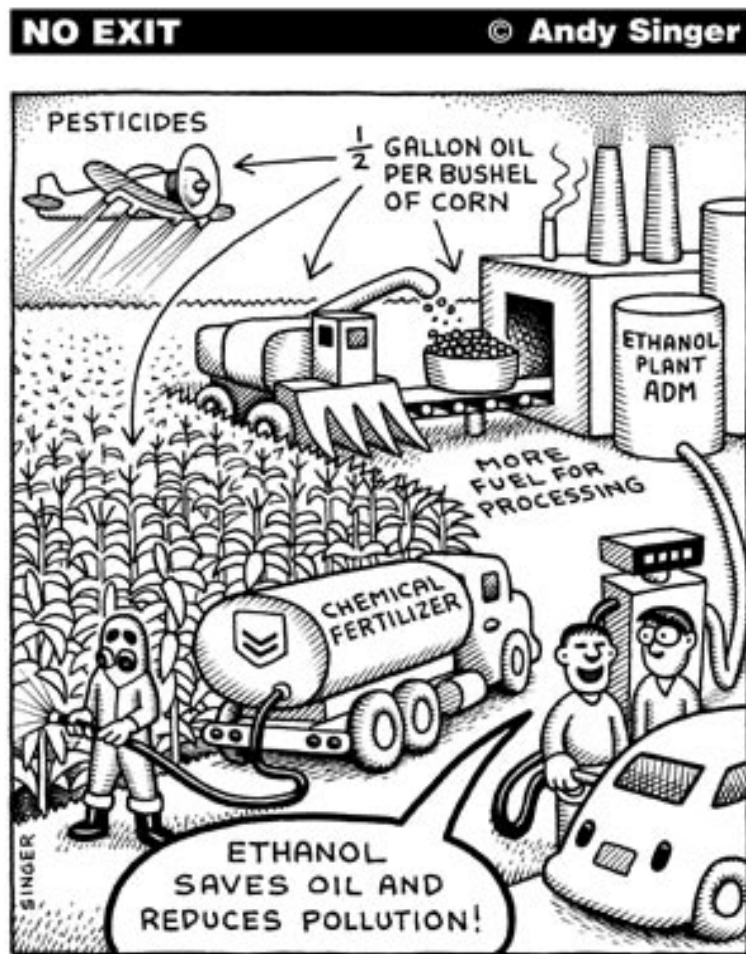
För att försörja den svenska biltrafiken krävs 7 miljoner ha vete. I Sverige har vi 2,7 miljoner ha åkermark.

Och vi ska äta också.

Uran då?

En del vill göra vätgas med kärnkraft och på det sättet rädda massbilismen.

Men med dagens drift räcker



världens uran i ungefär 60 år, enligt Energywatch. Om man ersatte all fossilbränsleförbrukning med kärnkraft skulle uranet räcka i två år.

Så motorvägspolitikerna planerar för en framtid som inte finns.

Varför inte satsa på kollektivtrafik redan nu?

Drottningholm ligger i vägen

Drottningholm är ett av Sveriges världsarv. Enligt den av Sverige ratificerade Världsarvskonventionen måste vi för all framtid skydda, bevara och vårda Drottningholm till förmån för kommande generationer.

Världsarvet Drottningholm omfattar slottet och parken. För att trygga hovets uppehälle köpte Gustav Vasa och hans söner dessutom samtliga gårdar på Lovö. Detta område, större delen av Lovö, utgör Kronoparken. Dess mönster av odlingar, vägar, kyrka och slott med park låter nutidens människor uppleva organisationen av en kungsgård med jordinnehav och förvaltning.

Förfart Stockholm är en kränkning av världsarvskonventionen. Den kan inte ursäktas med att invånarna i ett expanderande Stockholm ska ha rätt att köra bil för att snabbt kunna ta sig dit de vill komma. Projektet strider mot världsarvskonventionens krav att Sverige, vi alla, måste skydda och bevara våra världsarv.

S:t Petersburg håller på att åka ur listan pga. ett höghus som planeras centralt i stan. Visst kan Drottningholm åka ur pga. en motorväg.

Foto Kenneth Bengtsson



EU avråder från stadsmotorvägar

Urban sprawl in Europe heter en EU-rapport som handlar om kostnaderna för stadsutglesning.

Eftersom Förfart Stockholm har som huvudsyfte att underlätta exploatering i ytterområdena och underlätta pendling rekommenderas den till läsning i regeringen.

Rapporten rekommenderar att utglesningen stoppas.

Stockholmare i topp

Stockholmare släpper ut hälften så mycket koldioxid som andra svenskar. Orsaken, säger Mats Thuresson på Länsstyrelsen, är bl.a. att stockholmare åker så mycket kollektivt.

Det vill regeringen sätta stopp för genom att bygga motorvägar och höja taxorna i kollektivtrafiken. Så hoppas man stoppa klimatförändringarna. Eller?

Uppvärmningen utrotar oss?

En grads uppvärmning utrotar tio procent av världens djur- och växtarter, menar en FN-rapport. Tre grader tar död på femtio procent. Och sex grader, som det kan bli om arktis smälter?

Bäst att sätta stopp för bil- och flygtrafiken om det ska bli någon mat till våra barn.

Nu får det vara nog!

1980 kostade ett SL-kort 70 kr. Med förra årets och årets stora höjningar kostar det 690 kr. En ökning med nästan 900 procent.

Samtidigt har bensinpriset, som bilistorganisationerna gormar så mycket om med sitt bensinskatteuppror, inte ens fördubblats under samma tid. Kanske dags för ett kollektivtrafikantuppror?

Alternativ Stad

har i snart 40 år verkat för stadsmiljö och stadsliv.

Jämte klimat och trafik driver vi kampanj för yttrandefrihet i gallerior och mot inglasning av Sergels torg. Samt för tätare stad.

Varje söndag kl 18 har vi diskussionskväll på Café Edenberg i Gamla stan.

Välkommen som medlem. Se www.alternativstad.nu.

Engagera dig i Alternativ Stad/Miljöförbundet Jordens Vänner

Klipp ur och skicka in:

Ja, jag vill bli medlem i Alternativ Stad/Miljöförbundet Jordens Vänner Stockholm. Skicka mig mer information samt inbetalningskort för medlemsavgiften 240 kr/år (120 kr för ungdomar).

Ja, jag vill bli kontaktad på e-post för att delta i evenemang, aktioner och aktionsplanering.

Namn....

P.S. Du kan också betala in medlemsavgiften direkt på pg 70 86 45-7. Uppge namn, adress och gärna e-post.

Vägverkets utredning – ett beställningsverk

Sverige är berömt för sina utredningar. De är en viktig del av demokratin. Alla viktiga politiska beslut underbyggs i flera led för att garantera att lagar och regler följs och att berörda medborgargrupper och experter på området får komma till tals före riksdagens beslut.

Därför kan det upplevas som överraskande att Vägverket, av ej redovisade skäl och till förmån för ej redovisade intressenter, har åtagit sig att utreda fram en sexfilig motorled som den bästa lösningen på Stockholmsregionens framtida transportpolitiska problem.

Ur tid är leden!

Landstingets och kommunernas politiska majoriteter verkar vara tondöva. De har inte påverkats av remissinstansernas mördande kritik av Förbifart Stockholm.

Det har fått igång en ny folk-kampanj. Många ideella organisationer har börjat samarbeta för att en tsunami av klimatmedvetna medborgare ska få beslutsfattarna att ändra sig. Även vetenskapssamhället har reagerat.

Professorerna Christian Berggren, Jan-Owen Jansson och Staffan Laestadius menar att vi står inför ett vägval. Motorleder ökar biltrafiken. Den föreslagna glesa bebyggelsen blir svår att försörja med spårbunden kollektivtrafik.

Cederschiöldgruppens förslag leder mot en amerikansk urbaniseringsmodell med gles stad, stor biltäthet och höga koldioxidutsläpp, säger de i en DN-artikel.

Vill vi ha detta? Om inte – protester!

**Underteckna uppropet!
Kom på manifestationer!
Sprid tidningen!**

Förödande kritik

I remissvaren till Vägverket angående Förbifart Stockholm påpekas att:

- Det problem Vägverket ska utreda inte definieras.
- De samhällsekonomiska beräkningarna är felaktiga och missvisande.
- Vägverket bryter mot sin egen utredningsmetodik: hoppar över steg 1–3 och går direkt till steg 4.
- Vägverket bortser från riksdagens klimat- och transportpolitiska mål.
- Förslaget kränker världsarvs-konventionen, som ålägger

Sverige att skydda och bevara Drottningholm.

- Förslaget är olagligt enligt Miljöbalken.
- Namnet Förbifart är missvisande eftersom mycket få fordon beräknas passera Stockholm.

Ekonomiskt fiffel

För att få leden att gå ihop ekonomiskt tvingas man t.ex räkna med kostnader för koldioxidutsläpp som de uppfattades på 90-talet. Vidare tvingas man räkna med att det kostar pengar att låta bilister vänta medan inga sådana kostnader finns för kollektivtra-

fikanter. Och dessutom räknar man med att oljan ska kosta som den gjorde den gjorde på 90-talet, eller 24 dollar per fat istället för över hundra som nu.

Priset för lokal miljöförstöring beräknas till noll kronor.

Förbifart Stockholm är sammanfattningsvis ett helt onödigt och olagligt vägprojekt. Det låser fast Stockholmsregionen i en transportmodell som höjer jordens medeltemperatur och ökar risken för en klimatkatastrof.

Upprop: Stoppa Förbifart Stockholm!

Klimatfrågan är en ödesfråga för Sverige och för världen. Den handlar om överlevnad och välfärd för miljarder människor nu och i framtiden.

För att klara utmaningen måste utsläppen från trafiken minska. En växande del av transporter måste ske med kollektivtrafik och på spår.

Nya motorleder leder till fler bilresor och högre utsläpp. Transportinvesteringarna i Stockholm och i Sverige måste därför främst satsas på att utveckla kollektivtrafiken.

Att bygga Förbifart Stockholm beräknas kosta minst 25 miljarder. Projektet driver på trafiktillväxten, sprider ut Stockholms tillväxt och ökar bilberoendet. Vägen förstör grönområden, skövlar värdefulla kulturmiljöer och försämrar möjligheterna till friluftsliv och rekreation.

Förbifart Stockholm löser inte trängselproblemen – för det krävs effektiva trängselavgifter och bättre kollektivtrafik. Istället driver den upp vägtrafiken och ökar utsläppen.

För att Stockholm ska ta sitt klimatansvar måste andelen kollektiva resor öka. Statliga och kommunala anslag och intäkter från trängselavgifterna måste satsas på effektiv och bekväm kollektivtrafik.

Att satsa på Förbifart Stockholm är att sabotera klimatpolitiken. Det är att svika ansvaret för framtida generationer och för resten av världen.

Därför säger vi nej till Förbifart Stockholm.

Bakom uppropet står redan Aktionsgruppen Rädda Grimstaskogen, Alternativ Stad, Djurgården/Lilla Värtans Miljöskyddsförening, Föreningen Rädda Lovö, Miljöförbundet Jordens Vänner, Naturskyddsföreningen (riksorganisationen), Naturskyddsföreningen i Stockholms län, Mälarearnas Naturskyddsförening.

Be din organisation undertecknat uppropet också.

Skicka undertecknat upprop till Alternativ Stad, alt.stad@telia.com

Statlig schizofreni

Biltrafiken ska minska – det är åtminstone vad som står i ”Svenska miljömål – delmål och åtgärdsstrategier” från 2000. Särskilt i mål 15 om trafik och bebyggelse.

I Alliansens regeringsdeklaration från förra året står det tydligt att koldioxidutsläppen inte ska tillåtas öka. Vilket de gör med ökad trafik.

Kan man över huvud taget tro på vad regeringen säger?

Lita inte på konsulterna

Konsultbolaget Transek, som har räknat ut att Förbifart Stockholm lönar sig samhällsekonomiskt, ägs av byggkonsultbolaget WSP. Det gör också konsultbolagen Inregia och TFK.

Ju fler vägar de rekommenderar, desto större blir byggmarknaden. Desto mer jobb för WSP.

Statens eget konsultbolag, Statens Väg- och transportinstitut, leds av Mats Odells gamla kompis Urban Karlström. Så dom kan man inte heller lita på.

Motorvägar glesar ut stan

Förbifart Stockholm syftade enligt Dennispaketet till ett glesare Stockholm, till långpendling och exploatering i utkanterna.

Det är en amerikansk idé.

– De radikalt olika stadsstrukturerna i USA och Europa är huvudsaken till att amerikanerna släpper ut tre gånger så mycket koldioxid som européerna, säger Jan Owen Jansson, professor i transportekonomi i Linköping.

Gör Stockholm tätare, inte glesare.

**Gillade du
tidningen?**

**Då får du gärna
bidra till utgivningen
av nästa
på pg 70 86 45-7**

Porto
betalt av
MJV

Miljöförbundet Jordens Vänner

**Svarspost
Kundnummer 410 025 000
402 30 Göteborg**