

Dubbelt så mycket till vägar som till kollektivtrafik

Vill vi ha mer biltrafik?

Massbilismen är ohållbar

Dennispaketet kostar

Dennispaketet ger få jobb

Kollektivtrafik som är bättre än bilen

Stockholm är efterblivet

Dennispaketet från början till slut

Vad kan vi göra?

DENNIS PAKETET

En kritisk granskning

5 kr

Dennispaketet

Hösten 1992 bestämde sig folkpartiets, socialdemokraternas och moderaternas ledare i Stockholms stad och län för att anta det s.k. Dennispaketet. Detta politiska paket, som har sitt namn efter den av regeringen tillsatta storstadshandlaren Bengt Dennis, innehåller trafiklösningar som kommer att få stora konsekvenser för stockholmarnas framtid



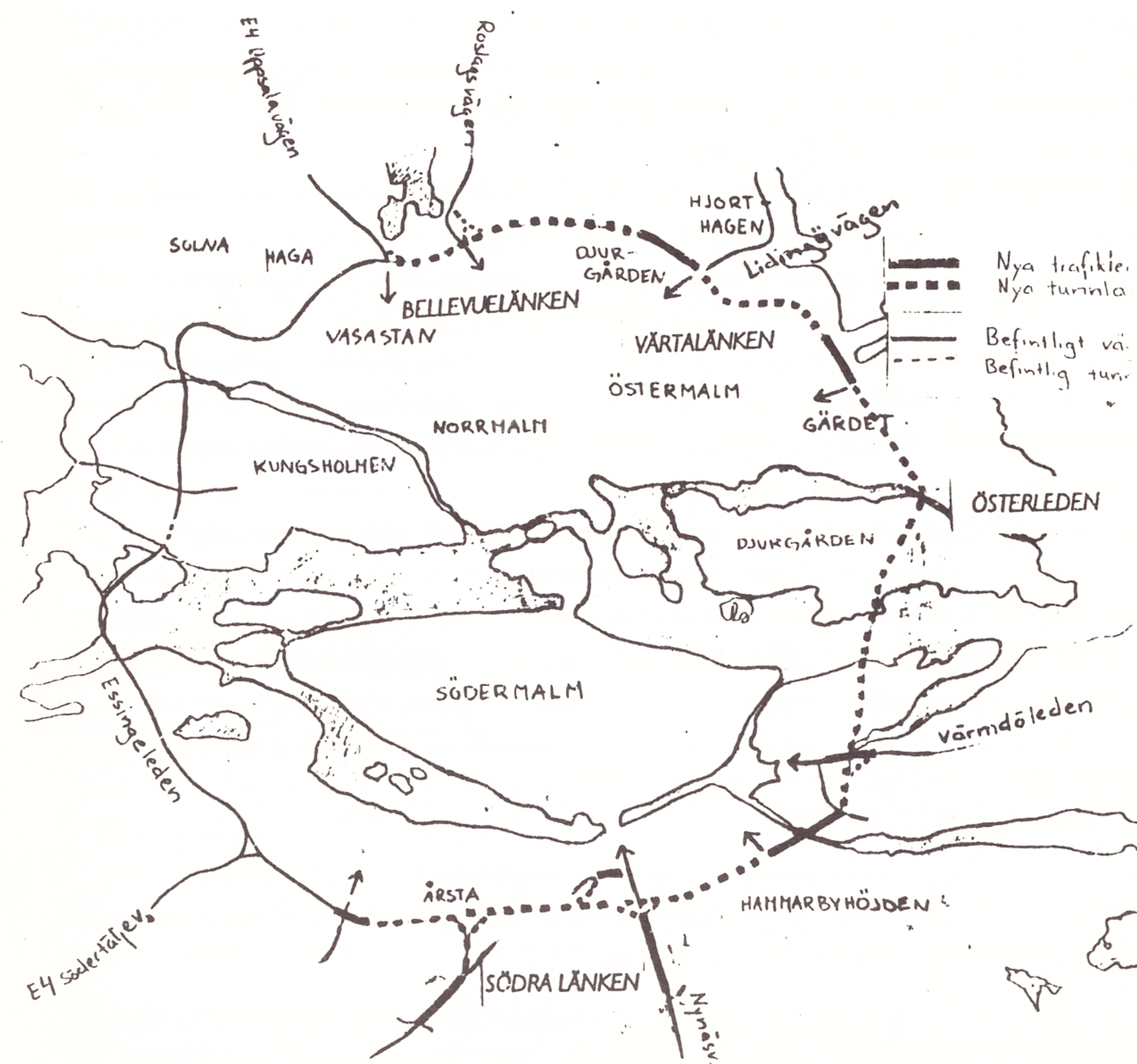
Dubbelt så mycket till vägar som till kollektivtrafik

Dennispaketet består av en kollektivtrafikdel och en vägdel. Genom att ställa ett ultimatum: — Paketet måste tas i sin helhet annars blir det inga statliga pengar — har Bengt Dennis lyckats tvinga fram fler motorvägar än vad de flesta lokala politiker vill ha.

I överenskommelsen heter det att 16 miljarder kronor kommer att anslås till kollektivtrafik och 20 miljarder till motorvägar. Men av de pengar som är avsatta för kollektivtrafik går 6 miljarder till underhåll av tunnelbanan. Bara 10 miljarder går till ny kollektivtrafik.

Kostnaden för underhåll av redan befintliga vägar står däremot utanför Dennispaketets budget, liksom flera andra vägprojekt i Stockholm. De 20 miljarder som är avsatta för biltrafiken går uteslutande till att bygga helt nya vägar.

Kollektivtrafikpengar utanför Dennispaketet finns inte. Politikernas påståenden om i stort sett likvärdiga väg- och kollektivsatsningar är därför en ren bluff.



Vill vi ha mer biltrafik?

Sammantaget ger Dennispaketet en satsning på nya motorleder. Man förutsätter och planerar för en kraftigt ökad bilism. I avtalet hänvisar man till gatukontorets uppskattning att biltrafiken ska öka med 50% på 25 år¹⁾ om lederna byggs.

Avlastar ringleder innerstan?

Ringleden, dvs den del av avtalet som består av Bellevuelänken-Värtalänken-Österleden och Södra länken, har lanserats som en stor avlastare av innerstadens trafik. Men bara 7% av trafiken på innerstans gator är genomfartstrafik²⁾. Det är dessa 7% som till någon del ringleden skulle kunna dra till sig.

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 bil till stan. Ringleden kommer att fungera som matarled; exempelvis kommer Österleden att bidra med två nya infarter. På 60-talet kallade planerarna den redan då påtänkta ringleden för 'sökarring', just därför att den skulle underlätta infarten till innerstan.

Alla erfarenheter, både i Sverige och utomlands, tyder på 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 t.ex. åka med en kollektivtrafik som knappast förbättras alls.

Ökad trafik i förorterna

Men alltför mycket av debatten har kommit att handla om trafiken i innerstan. Det är viktigare vad som händer utanför, där 5/6 av stockholmarna bor och där många är störda av biltrafiken. Det är viktigare att se till *hela* Storstockholm.

Dennispaketet syftar till att öka vägkapaciteten i regionen. När Österleden står färdig kommer den att ha en kapacitet på 70.000–100.000 fordon per dygn³⁾.

Idag kan man spåra en efterfrågan på 15.000 fordon per dygn⁴⁾. Västerleden planeras för en kapacitet på 70.000 fordon per dygn⁵⁾. I Dennisöverenskommelsen anføres över huvud taget inga trafikmässiga behov av denna led. Här anføres bara regionalpolitiska motiv — Västerleden ska skapa tillväxt⁶⁾.

Lederna ett medel för trafikökning?

Västerledens syfte är inte att ta hand om den nu mycket lilla trafik som har ärende från Skärholmen och Huddinge till Vällingby och Järva. Utan att förändra Stockholms struktur: Stockholm ska växa i ytterkanterna. Syftet är att öppna upp de områden som ligger runt Västerleden för exploatering.

Eftersom det är fråga om ganska vidsträckta områden av relativt billig mark i Stockholms ytterkanter, som till yttermera visso ska försörjas med en extremt kraftfull biltrafikled, kommer det att bli fråga om den amerikanska typen av exploatering. Ingenting verkar för att det blir en sammanhållen tät bebyggelse som passar för kollektivtrafik. Istället byggs det glest och utspritt, och enda möjligheten att ta sig fram där blir med bil.

Dennispaketets spådomar om 50% biltrafikökning blir därför självuppfyllande. I själva verket planeras inte Dennispaketets motorleder för dagens trafik, utan för den trafik som man beräknar ska finnas när den har ökat med 50%.

Samma bilköer som idag

Vi kan nu lättare förstå vad som menas med 'avlastning'. Dennispaketets motorleder 'avlastar' den trafik som *inte får plats* på dagens vägar *när* trafiken har ökat med 50%.

Det finns därför ingen anledning att tro att Dennispaketets vägar skulle minska dagens bilköer och underlätta för dagens bilister. Trängseln på gatorna kommer säkert att bestå.

Liknande erfarenheter har man i Paris och London vars ringleder Boulevard Périphérique respektive M25 inte har löst några trafikproblem. På de gator som skulle avlastas märktes ingen skillnad och ringlederna korkades igen. I såväl Paris som London har man nu övergivit tanken på nya ringleder⁷⁾.

1. Hans Bergman: Dennispaketet — en trafiksatsning i tiden? Naturskyddsföreningen 1992.
2. Gatukontoret, undersökning *Vägtrafik i Sthlms innerstad 1989*, den tyvärr enda beräkning som finns. Den är inte tillfredsställande eftersom räkningen bara görs vid tullsnitten; den räknar därför inte alls den trafik som har både start och mål i innerstan.
3. 100.000 enligt Österleden AB: Österleden utredningsplan, febr 1992.
4. Resvaneundersökningen 86/87 *Så reser vi i Stockholms län*, Regionplane- och trafikkontoret 1991.
5. Vägverket: Västerleden -92, Fyra alternativ.
6. Aktionsgruppen Nej till Västerleden, Yttrande avseende Västerleden, 1992.
7. SvD 3.8.92: Kurt Hultgren: *Stockholmstrafiken behöver ingen ringled* och SvD 7.10.90: Ola Gummesson: *Londontrafiken har kört fast*.

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 förurning och övergödning vilket i sin tur leder till skogsdöd och havsdöd.

Av Sveriges koldioxidutsläpp kommer mer än en tredjedel från bilarna²⁾. De onormalt stora utsläppen av koldioxid är den viktigaste orsaken till växthuseffekten som hotar oss med översvämningar, ökenspridning och andra väder- och klimatförändringar.

75% av de cancerframkallande ämnena i stadsluften alstras av vägtrafiken³⁾. Bilavgaser antas också vara en huvudorsak till det ökade antalet allergier⁴⁾. Utöver detta resulterar vägtrafiken i utsläpp av kolväten, svaveldioxid, bly, lustgas, marknära ozon, koloxid och partiklar. På så sätt bidrar massbilismen till ozonskiktstuning, skador på natur och människor samt ännu mer förurning⁵⁾. Massbilismen är alltså ohållbar.

Katalysator och biobränslen räcker inte

Vissa hävdar att dessa miljöproblem kan lösas helt och hållet på teknisk väg genom katalysatorer m.m. Det är inte sant. Katalysatorer används för att reducera framför allt kväveoxidutsläppen (se ovan). Men även om dessa skulle minskas maximalt med hjälp av katalysatorer så räcker det inte för att nå en ekologiskt hållbar nivå⁶⁾. Dessutom äts även dessa otillräckliga utsläppsminskningar upp av ett ökat antal bilar. Katalysatorn har inte heller någon inverkan på t ex koldioxidutsläppen. Den t.o.m. ökar utsläppen av lustgas som skadar ozonskiktet.

Att ersätta bensin med biobränslen sägs ibland vara den slutgiltiga lösningen på problemet med koldioxidutsläppen. Vid framställning av t.ex. rapsolja förbrukar nämligen rapsen på åkern lika mycket koldioxid som släpps ut sedan när rapsoljan förbränns.

Men för att förse Sveriges nuvarande vägtrafik med biobränslen skulle en areal dubbelt så stor som Sveriges nuvarande åkerareal behöva användas för detta ändamål⁷⁾. Och vad skulle vi då äta? Alternativt skulle vi kunna använda skogen för framställning av metanol. Men inte ens om hela vår massatillverkning lades ned skulle det räcka⁸⁾.

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

Omöjlig globalt

Bilismens inverkan på den globala miljön är som sagt redan i dag ohållbar. Ändå är det bara vi som tillhör världens lilla rika minoritet som lever med massbilism. Den s.k. Brundtlandrapporten, vars slutrapport FN och världens alla regeringar anslutit sig till, menar att vi måste ha en konsumtionsstandard som hålls inom de ekologiska ramarna även när alla världens människor har tillgång till den⁹⁾.

Att påstå någonting annat vore ju orimligt. Vi kan inte göra anspråk på en konsumtionsnivå som är ohållbar globalt. Och det finns inte naturresurser nog för en global massbilism.

Lokala problem

Massbilismen får katastrofala konsekvenser för den lokala miljön. En anledning är de ytor ett sådant trafiksystem kräver i form av vägar. I USA används redan nu normalt 2/3 av storstädernas yta till att tillfredsställa vägtrafikens behov¹⁰⁾. Ändå drabbas trafiksystemet där av ständiga stockningar. Vägbyggen är tydligen ingen långsiktig lösning på problemet med trängsel och köbildning i biltrafiken.

Också naturen tvingas ge vika för bilismens markanspråk. Dennispaketets motorleder är ingenting annat än ett styckmord på oersättliga naturområden i och runt Stockholm. Kartan på sidan 2-3 visar vilka områden som hotas. Under Djurgården kommer Österleden att dra fram i tunnlar med avgastorn. Täby, Solentuna 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 än så länge 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. Men om vi vill 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 ännu längre, och där den billösa underklassen strandsätts ytterligare. Kostnaden 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 miljö¹¹⁾.

1. Naturvårdsverket: Luft 90, sid 107.
2. Naturvårdsverket: Växthuseffekten, orsak, effekter och möjliga åtgärder, 1989.
3. Kemisk tidskrift 6/88, sid 40.
4. Wahren (red): Miljö och hälsa i Stockholms län, Sthlms läns miljömedicinska enhet 1991.
5. Det finns ej plats här för en mer detaljerad redogörelse om dessa samband, men för den mer intresserade rekommenderas Fältbiologernas "besksöta" om bilismen och för den ännu mer intresserade rekommenderas boken Luftvård (Bokskogen, 1989).
6. Alternativ Stad: 12 fakta - varför massbilismen är ohållbar, 1990, sid 5. Se även Nordiska ministerrådets rapport 1986:11: Critical loads for nitrogen and sulphur, 1986, sid 9. Där hävdas att det sura nedfallet måste minska med 80-90%.
7. Beräkningar i Miljöförbundet: Värld att förändra, 1992, sid 56f, utifrån uppgifter ifrån Perby: Alkoholer som fordonsdrivmedel, 1990, samt Biomassa och energi 1/1985
8. Beräkningar i Miljöförbundet: Värld att förändra, 1992, sid 56f, utifrån uppgifter ifrån Perby: Alkoholer som fordonsdrivmedel, 1990.
9. Världskommissionen för miljö och utveckling: Vår gemensamma framtid, 1988, sid 58.
10. Miljöförbundet: Värld att förändra, 1992, sid 57. Andelen är lika stor i Stockholms nyare förorter.
11. Se avsnittet om kollektivtrafik.



Dennispaketet kostar

Man kan också ifrågasätta Dennispaketet ur 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 Dennisöverenskommelse II från 29.9.92 ska 20,1 miljarder investeras i vägar medan 15,8 miljarder investeras i kollektivtrafik.

Orealistiska beräkningar

Vem ska då bekosta kalaset¹⁾?

Beslutsfattarna har satsat på avgiftsfinansiering; för att få köra på lederna eller in i staden kommer man enligt planerna *per passage* att få betala 15 kronor per bil och 75 kronor per tungt fordon. Hela bygget ska enligt politikerna betalas genom dessa avgifter. Man kan dock ana en kostnadsökning à la Norra länken, som blev dubbelt så dyr som beräknat. Vägverket har nämligen räknat väl optimistiskt ur finansieringssynpunkt.

Beräkningarna förutsätter t ex en vägtrafikökning med 50% på 25 år. Frågan är om det är realistiskt — det *förutsätter* enligt vägverket oförändrade bensinpriser och högkonjunktur. Bortsett från detta vore en sådan ökning en katastrof för miljön. Vägverket räknar också med en realränta på 5% (i dag ca 10%), och att hela bygget går efter perfekt tidtabell.

Om dessa och liknande förutsättningar skulle ändras bara en aning leder det till kraftiga kostnadsökningar.

Mer än 80 kronor per dag

Om vi t ex antar en realränta på 7%, 20% högre byggkostnader än vad Vägverket antar samt 10% mindre trafik än beräknat hamnar vi på en förlust med 15 miljarder kronor. För att kompensera detta skulle man behöva öka tullavgiften till 25 kronor vilket för många pendlare skulle innebära 50 kronor per dag eftersom avgift tas varje gång man ska in i eller runt staden. Om sedan avgiften bara tas ut under högtrafik (mån-fre 7-18) och dagens ränteläge råder skulle avgiften behöva bli över 40 kronor per passage, alltså mer än 80 kronor per dag för många.

Kollektivtrafiken drabbas

Sådana höga biltullar torde vara politiskt omöjliga. Var ska då pengarna tas ifrån om projektet står inför en förlust?

Man skulle kunna tänka sig att då stoppa vissa av vägbyggena. Men eftersom dessa ofta är tekniskt avancerade tunnelbyggen skulle det innebära en kapitalförstoring av stora mått.

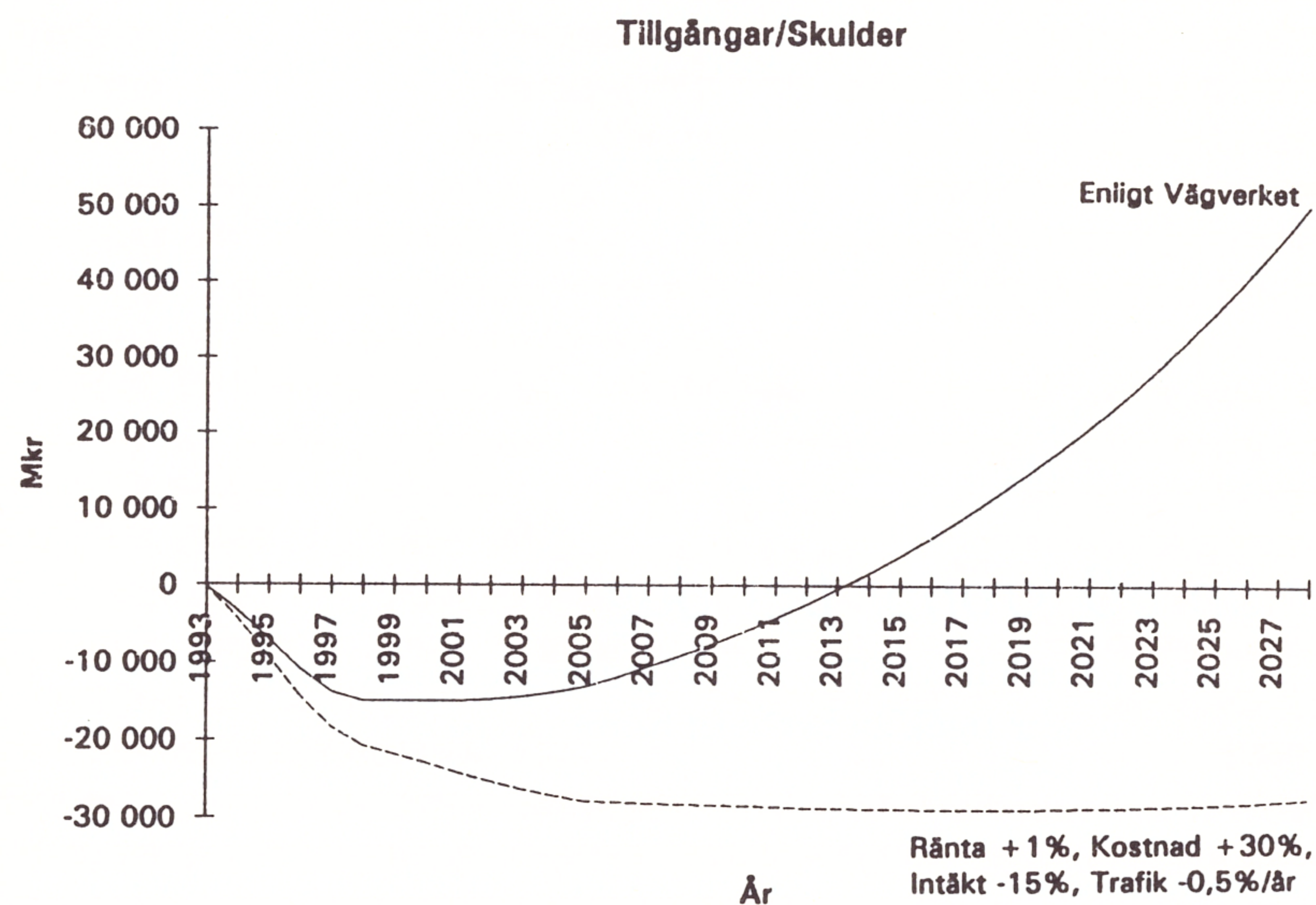
Utrymmet för skatthöjningar verkar vara obefintligt. Mer realistiskt verkar det vara att ta pengarna från annat.

Exempelvis Dennispaketets kollektivtrafikdel. Redan har vissa politiker antytt att buss-stomnätet och den del av snabbspårvägen som ska trafikera sträckan Liljeholmen-Alvik-Ropsten inte bör byggas. Troligtvis kommer också skattepengar att behövas för att fylla igen hålen i budgeten, som i så fall får tas från skolan, sjukvården etc.

En annan möjlighet är att låta vägunderhållet förfalla ytterligare, samtidigt som vi har ett av Europas mest påkostade motorvägsnät².

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

2 Stockholms totala gatubudget för 1993 är 600 Mkr. Ringledens underhållskostnader beräknas till 200 Mkr/år.



Dennispaketet ger få jobb

Under rådande lågkonjunktur kanske man kan lockas att se Dennispaketet som en stimulans för sysselsättningen och därför som något positivt även om det inte är någon nytta med det i sig. Men nuförtiden ger vägbyggen jobb mer åt kapital än åt arbete och är därför sällsynt dåligt lämpad som konjunkturstimulator.

En tumregel är att en miljon 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 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. Det finns enligt transportekonomen professor Jan Owen Jansson en nästan mystisk tro på att investeringar i kommunikationer skapar någon sorts utveckling, en tro ungefär av samma slag som har bidragit till så många misslyckade utvecklingsprojekt i Tredje världen².

Men vägbyggen har ju en mening bara om näringslivets problem består i att transporterna inte fungerar idag. Och som visats tidigare löser Dennispaketet inte trafikproblemen i Stockholm och därför inte heller problemen för näringslivet.

Istället måste Dennispaketet ses som en ekonomisk börda eftersom det hindrar mer effektiva investeringar, som ska beskrivas under rubriken Kollektivtrafik som är bättre än bilen³.

1. SvD Näringsliv 28.1.1993

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

3. Dessutom måste man förstås lösa andra problem:

— Transittrafiken till Finland kräver ny färjelinje från exempelvis Oxelösund, eller utbyggnad av järnvägskapaciteten till Värtan. Transittrafik på långtradare är i sig själv en monstrositet som inte borde motivera motorvägsbyggande i Stockholm.

— Lokala miljöskäl kan kräva att man lägger vissa vägar i tunnel, t.ex. Frösundaleden, Ny-näsvägen och Älvsjövägen. En kortare 'Södra länk' kan också motiveras för att få bort bilarna från Hammarbyhöjden.

Kollektivtrafik som är bättre än bilen

Med Dennispaketet avsäger vi oss möjligheten att modernisera kollektivtrafiken i Stockholm. De minst 20 miljarder 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

Ingenting avgörande har hänt i Stockholms kollektivtrafik sen tunnelbanan kom för 50 år sen. Då var detta ett stort steg framåt — ett steg som har gjort det möjligt för Stockholm att ha Sveriges största andel kollektivtrafikresenärer. Men idag räcker det inte — andelen som åker kollektivt blir mindre för varje år och ligger nu under en tredjedel¹⁾.

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

Modernisering möjlig

Det som de flesta tycker sämst om med kollektivtrafiken är väntetiderna. Om man kunde få bort dem skulle många fler åka kollektivt.

I flera städer i Europa, Nordamerika och Japan har man idag förarlösa T-banetåg. Eftersom man inte behöver betala förarlöner kan man dela upp tågen i smådelar som får gå oftare istället. Utan ekonomiska förluster kan man köra ett T-banetåg varje minut dygnet runt.

Alternativ Stad har lagt fram ett förslag på helautomatiskt tunnelbanenät för Stockholm²⁾. Det är dubbelt så stort som nuvarande T-banenät och går framför allt på tvären och diagonalt genom Stockholms förorter. Det kostar ungefär lika mycket som Dennispaketets motorleder.

Ett skäl varför man kan få så mycket 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 bara 70-talsteknik. Just nu har det beslutats om ett nytt kollektivtrafiksystem i en förort till Chicago, som befriar passagerarna från byten också³⁾.

Det består av små vagnar — 3-6 personer — på spår. När man ska åka går man till närmaste station, beställer destinationsort på en automat och tar en vagn som står inne. Sen styrs den direkt 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 sen 70-talet, men det är först prisfallet på datorer som har gjort den ekonomiskt konkurrenskraftig. Spårtaxi är faktiskt inte dyrare än buss idag⁴⁾.

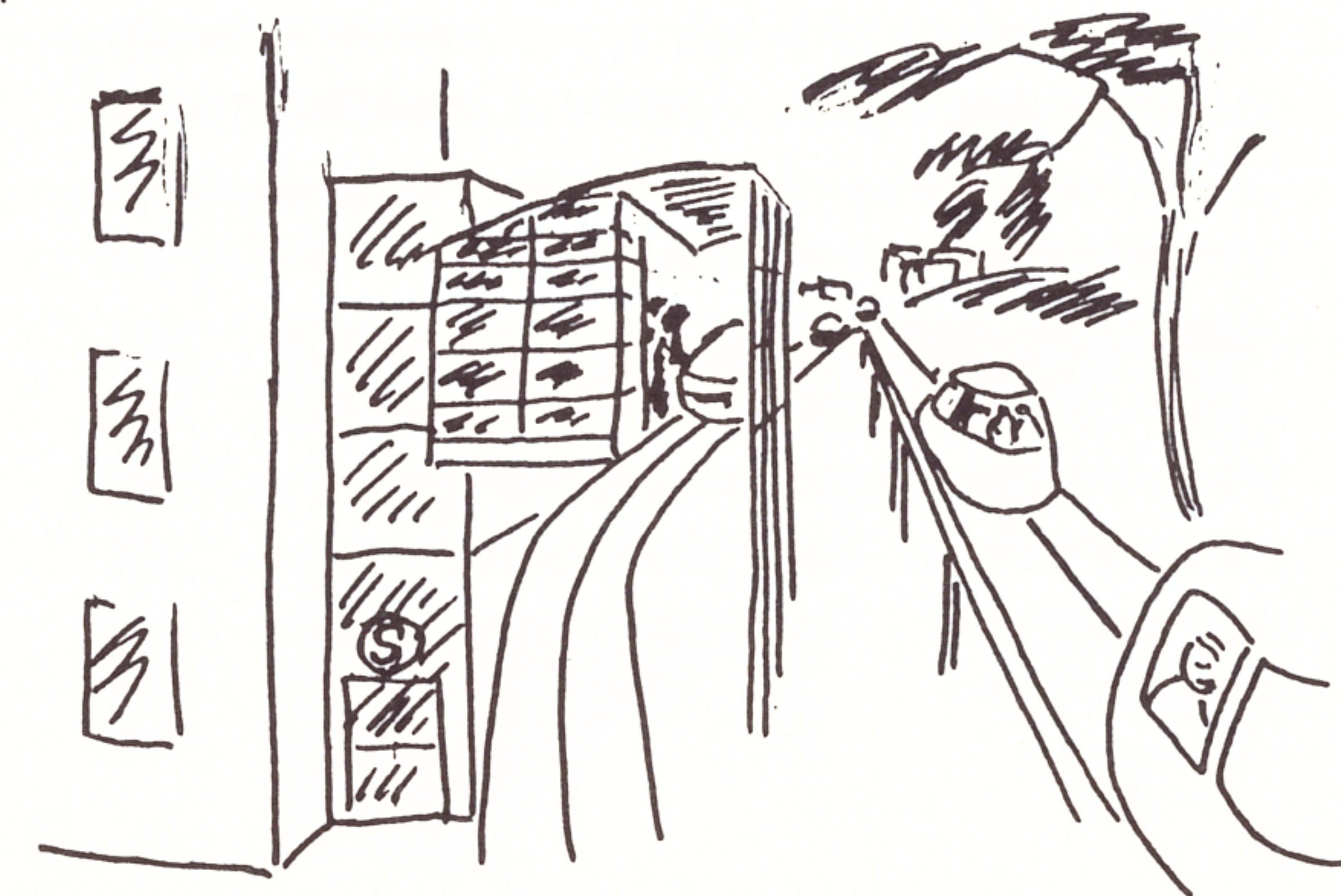
Politikerna teknikfientliga?

Om Dennispaketet blir färdigt kommer vi att stå med en gigantiskt dyr och helt otidsenlig biltrafikapparat, medan andra städer som har tagit intryck av miljödebatten har satsat på en högteknologisk kollektivtrafik som är både miljövänligare och 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 nog med biltrafik från vägarna för att de ska räcka för den biltrafik som blir kvar.

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

1. Resvaneundersökning 86/87, Stockholms regionplane- och trafikkontor
2. Alternativ Stad: Högklassig kollektivtrafik, 1990.
3. Eie Herlitz: Äntligen spårtaxi? Transportforskningsberedningen, 1992.
4. Ingmar 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.

Medan Stockholm satsar på att öka biltrafiken och koldioxidutsläppen har 200 städer i Europa gått samman för att minska dem.

Klimatförbundet

200 städer — bl.a. Berlin, Wien, Frankfurt och Genova — har gått samman i Klimatförbundet och lovat varandra att bekämpa växthuseffekten.

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

Att halvera utsläppen innebär bl.a. att minska biltrafiken, anser Klimatförbundet.

För att minska biltrafiken räknar Klimatförbundet med att man måste minska vägytorna och sluta att bygga glesa, utspridda och ensidiga villa- och arbetsområden. Man måste göra det mindre attraktivt att köra bil, säger Klimatförbundet, och man måste bygga ut kollektivtrafiken. Man talar om *fyrubbling* av kollektivtrafiken.

Varför inte Stockholm?

Dessa 200 städer söker aktivt sätta käppar i hjulet för olika motorvägsutbyggnader. De tar sitt ansvar för jorden. Och de blir bara fler och fler.

Klimatförbundet vill gärna ha svenska städer som medlemmar. Men de svenska städerna har hittills visat sig ointresserade.

Det finns bättre förebilder än 50-talets USA! Stockholm borde gå med i Klimatförbundet.

Adress: Klimabündnis
c/o Umwelt Forum
Philipp-Reus-Straße 84
6000 Frankfurt

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 måste överges 1972 tack vare stockholmarnas motstånd och verkligens tryck. Nästa gång förslaget om motorleder togs upp var i Regionplaneskiss 85. Då var det som ett led i det s.k. 'informationsområdet'.

Motorvägar och kontor

Enligt Regionplaneskiss 85 skulle Stockholm satsa på informationsbranschen. Det var där framtiden fanns. Varuproduktion var ute. Och för att informationsbranschen skulle trivas i Stockholm måste man gynna dess högre tjänstemän.

Enligt Rp 85 innebar det att man skulle satsa på främst två saker. Kontor, ty informationsbranschen var kräsen med sin inhysning. Och vägar, ty dessa högre tjänstemän skulle inte förnedra sig så långt som till att åka kollektivt.

Idéerna kom från en professor Åke E Andersson, som lade ut dem i böcker och föredrag. Idag sitter han som chef på Institutet för framtidsforskning.

Kontorsplanerna kraschar

Vägplanerna bromsades länge effektivt av en miljömedveten opinion. Men kontorsbyggena kom igång. På några år utökades Stockholms kontorsyta med 20%. Inte på grund av efterfrågan. Utan på grund av ett ideologiskt klimat med 'informationsområdet' som tema.

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. Man räknar med att alla tomma kontor kommer att täcka behoven under 7 års högkonjunktur¹⁾. Trots att allt som planerades inte blev byggt.

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

Fyra smarta projektmakare

För denna hypotes talar att det just 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 fick i uppgift att ställa de tveksamma politikerna inför fullbordat faktum, enligt Gyllenhammars recept "industrin måste ta initiativet, inte vänta på regeringarna".

Österledskonsortiet startade en kampanj som riktade sig till allmänheten med reklambroschyrer och till politikerna med mutmiddagar. Finansiering lovade konsortiet att ordna. Under 80-talets guldår hade man nämligen massor med pengar som man inte visste var man skulle göra av. Avkastning på kapitalet räknade man med att få bl.a. från försäljning av mark som man smart nog hade köpt in runt Österledens sträckning.

Västerleden var det dock ingen som ville ansvara för; det var en alltför osäker affär. I början av 90-talet gick Arcona i konkurs i byggkrisen. Även Skanska stod hårt drabbat.

Ett statligt diktat

Då tog staten tag i frågan. Staten skulle anslå 3,5 miljarder till Stockholmsregionen under förutsättningen att hela Dennispaketet antogs. Om inte hela paketet accepterades skulle det inte bli några pengar. Detta accepterades, om än motvilligt. Ett bolag, Stockholmsleder AB, ägt av staten och Stockholms stad, bildades för att administrera bygget.

Några diskussionsalternativ var det aldrig fråga om.

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

... över kommunerna?

Ekerö kommun har redan talat om att man inte tänker ta beslut om Västerleden utan bekämpa den med alla lagliga medel. Detta kan bli ett streck i räkningen, eftersom kommunerna bestämmer om alla planer inom sitt område. Vi kan räkna med hårda statliga påtryckningar framöver.

Nästa formella beslut som ska fattas är ett riksdagsbeslut huruvida man ska ställa upp med pengar eller inte. Det skulle enligt planerna äga rum i april 1993.

Därnäst skulle det komma kommunala planbeslut som måste till innan man kan bygga.

Först i tur att beslutas står Södertörnsleden och en del av Norrtäljevägen, som skulle ha beslutats hösten 1993. Därnäst stod Södra Länken, Österleden, Värtalänken och de yttre delarna av Yttre Tvärleden på tur. Västerleden skulle

sedan beslutas år 1998.

Södertörnsleden har redan börjat byggas, eftersom lokala politiker vill ha den, hur det än går med Dennispaketet.

Men denna tidtabell har redan spruckit, eftersom staten inte vill skjuta till några pengar innan vägarna kan finansieras med vägtullar. Och ännu finns ingen lag som tillåter detta. En sådan kan först väntas 1994. Ett års fördröjning är vad vi kan vänta oss.

Tidtabellen kan naturligtvis haverera en gång till på grund av oförutsedda besvärligheter, som t.ex. en effektiv folklig opposition. För varje tidsutdräkt blir projektet dyrare och därmed svårare att genomföra.

1. Enligt en bedömning från regionplane- och trafikkontoret

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 det är bråttom. Även många av 60-talets planer förverkligades, till stor skada. Ju effektivare vi handlar desto mindre av Dennispaketet hinner bli av.

Vad bör vi då göra?

Bredda samarbetet

Idag deltar ett 60-tal organisationer, mest miljöorganisationer och lokala försvarsorganisationer runt projekten, i ett kampanjsamarbete. Samarbetet bygger på att alla organisationer agerar självständigt men håller varandra informerade. En del aktioner — demonstrationer, trycksaker — genomförs också samlat för effektens skull.

Detta samarbete bör breddas. Alla organisationer som ser sina intressen hotade bör agera: organisationer som värnar om miljön, om den sociala välfärden, om långsiktigt god ekonomi och om Stockholms framtid. Hör gärna av er till någon av nedanstående adresser och tala om vad ni gör.

Nya aktionsformer

I år (1993) planeras och genomförs olika slag av protestaktioner — demonstrationer, flygbladsspridning, torgmöten, opinionsmöten, hearings... Men 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 Klimatförbundets städer? Hur ska Stockholms utveckling bli en angelägenhet för sina socialt och miljömässigt engagerade medborgare? Hur ska vi rycka initiativet ur 'management'-maffians händer?

Kanske kan kampen mot det destruktiva motorvägsplanerandet bli ett led i demokratiseringen av politiken i Stockholm. Det hänger inte minst på dig.

Organisationer engagerade i kampen mot motorvägarna (februari 1993)

- Aktionsgruppen Rädda Grimstaskogen, c/o Hagberg, Aprikosgatan 31, 165 60 Hässelby, tel 89 50 79
- Alternativ Stad - Miljöförbundet Stockholm, Wollmar Yxkullsgatan 15B, 118 50 Sthlm, tel 43 70 51.
- Fältbiologerna Stockholm-Uppland-Gotland, Box 6022, 191 06 Sollentuna, tel 754 46 11
- Grön Ungdom, Pipersgatan 10, 112 24 Sthlm, tel 650 55 95
- Jordens Vänner, Fjällgatan 23A, 116 28 Sthlm, tel 702 20 17
- Kampanjen Stoppa Västerleden, c/o Nyhlén, Vikingavägen 6, 178 38 Ekerö, tel 560 320 20
— 40 anslutna organisationer.
- Naturskyddsföreningen Stockholms län, Högbergsgatan 30A, 116 20 Sthlm, tel 644 52 70
- Stockholms läns Hembygdsförbund, Box 30193, 104 25 Sthlm, tel 618 88 80
- Stoppa Österleden - Rädda Djurgården, c/o Fredriksson, Sandhamnsg 12, 115 40 Sthlm, tel 783 03 28
— 9 anslutna organisationer:

Häftet är sammanställt av Linus Brohult, Grön Ungdom, samt Martina Löfstedt och Jan Wiklund, Alternativ Stad