

Förbifart Stockholm – Släck inte branden med bensin!

Stoppa Förbifart Stockholm och andra nya motorleder i Stockholmsregionen!



Planerade "Förbifart Stockholm" är ett av Sveriges största och dyraste vägprojekt genom tiderna. Kritiker ser den sexfiliga motorvägen som ett av landets största miljöskandaler då den i flera fall bryter mot miljöbalken och är ett påtagligt uttryck för miljörasism, där ekonomiskt svaga medborgare missgynnas på grund av sitt svaga politiska inflytande. Klimatfrågan måste tas på största allvar och därför måste nya trafiklösningar medföra lägre utsläpp och mindre klimatpåverkan. Förbifart Stockholm exploaterar dessutom oersättliga natur- och kulturmiljöer på Lovön och vid Mälaren, klassade i Miljöbalken som riksintressen, påverkar världsarv samt fördärvar värdefulla rekreativsmöjligheter! Stockholms kommande trafiksystem måste leda till att andelen som reser kollektivt ökar, istället för att minska denna vilket blir följden av den så kallade Förbifarten!

I följande artikel kommer du förhoppningsvis få fler perspektiv om motorledens negativa inverkan på natur, klimat, ekonomi och hälsa. **Även du bör vara med och Stoppa Förbifart Stockholm!**

Miljö & hälsa

Gabriel Michanek, professor i miljö- och naturresursrätt vid Luleå Tekniska Högskola, har analyserat Förbifart Stockholm och kommit fram till att den planerade vägen strider mot miljöbalken. Viktiga grönytor och rekreativsområden längs leden skadas, inklusive kultur- och naturvärden av riksintresse samt även mark som ingår i UNESCO:s världsarv.¹ Vid närmare granskning berörs 8 av Stockholms 33 skyddade naturområden. Stadens gröna och tysta lunga skadas. Hur förvaltar vi arvet för framtiden?

Utsläpp från motortrafik skadar grundvattnet² och allvarligt människors hälsa³. I nära anslutning till planerad vägsträcka finns två av Stockholm tre reningsverk som försörjer 2 miljoner människor med rent dricksvatten.⁴ I MKB (Miljökonsekvensbeskrivning från vägverket) tas risken av läckage av förorenat vatten från tunnlar och vägbanor upp⁵. En potentiell risk för en olycka med läckage på den bro som skall förbinda Lovö med Grimsta kan få skadliga konsekvenser för Mälarens vatten⁶. Konsekvenserna av Förbifarten blir inte bara kännbara för de som badar längs Mälarens stränder eller utnyttjar dess vattenvägar för

arbete och/eller rekreation. Att avgaser och buller från hundratusentals fordon varje dygn kommer att spridas i Mälarens omgivning framkommer tydligt i Vägverkets Miljökonsekvensbeskrivning.⁷ Det går till exempel inte heller att återställa såren i naturen efter en sexfilig motorvägsbro. Det kommer inte att gå att använda Förbifarten till spårbunden trafik eftersom tunnlarna har för stora nivåskillnader.

Vår nuvarande miljöminister Andreas Carlgren (Centern) sa som talare inför ett hundratal demonstranter på Ekerö en februariafton år 1992 i egenskap av kommunalråd för Centern på Ekerö: "*Västerleden* (dåvarande namnet på Förbifart Stockholm) *innebär statlig planering för ett medvetet natur- och kulturmord*". Han fortsatte "Det är ingen bypolitik att stoppa Västerleden, utan vi måste väcka stockholmarna i fråga om detta"⁸.

Det politiska inflytandet påverkar även viktiga remissinstanser i miljödebatten.

Länsstyrelsen med underlag från sina miljöjurister skrev 2006-01-25 angående vägutredningen att de dragit slutsatsen att alternativet Förbifart Stockholm är otillåten eftersom den på basis av Vägverkets miljökonsekvensbeskrivning skulle ge påtagliga skador på flera riksintressen medan den alternativa lösningen Diagonal Ulvsunda – som Vägverket i stort sett visat vara likvärdig från andra utgångspunkter – inte innebär motsvarande konflikter⁹. En tid efter utlåtandet avgick dåvarande landshövdingen Mats Hellström. Per Unckel (moderat) som tillsattes som ny landshövding förändrade arbetsgruppen i utredningen till en mer liberal uppfattning till motorleden, varmed Länsstyrelsen rättfärdigade Förbifart Stockholm¹⁰.

Vid bildningen av Grimsta Naturreservat 2004 var Miljö- och hälsoskyddsnämnden emot ett "vägreservat" genom naturreservatet¹¹. Vid sitt tjänsteutlåtande sommaren 2007 rättfärdigade de att Förbifart Stockholm bör byggas¹².

Riksdagen & internationellt

Sverige har ett nationellt miljömål om begränsad klimatpåverkan som innebär att emissioner av så kallade växthusgaser ska minska med 50 % till 2050 och därefter fortsätta att minska. I en debattartikel 2006 skrev statsministern Fredrik Reinfeldt och miljöministern Andreas Carlgren att man vill minska koldioxidemissionerna med 30 %⁸ från nivån 1990 till 2020¹³.

Totalt måste de globala utsläppen minskas med 50-85% fram till 2050.¹⁴ Våren 2009 väntas EU kommissionen fatta ett nytt beslut om EU-ländernas mål att minska utsläppen av växthusgaser. Förhoppningsvis höjs ribban från nuvarande 20 till 30 % eller mer¹⁵. 2009 har Sverige ordförandeskapet i EU och kan driva på att sluta ett internationellt avtal i Köpenhamn hösten 2009. Förhoppningen är att avtalet ska leda till att även övriga industriländer ska sätta upp ett högre mål om minskade utsläpp av växthusgaser. Görs inget konkret åt klimatet beräknas det globala BNP- indexet minska med 15-20 % till 2050¹⁶.

Sverige borde vara ett föredöme, men att bygga ut vägnätet med Cederschiölds vägpaket, i vilket Förbifart Stockholm ingår, skulle öka bilresandet i regionen och därigenom motverka ambitionerna att minska utsläppen¹⁷.

Utredning & samhällsplanering

Under hösten 2007 har diskussionen om både klimatfrågan och Stockholms framtida trafiksystem varit intensiv. Cederschiöldsgruppen överlämnade i december sitt förslag om Stockholms framtida infrastruktur till regeringen. Förslaget¹⁸ innebär mycket stora investeringar i nya motorleder. Förslaget om Förbifart Stockholm är utarbetat av Vägverket på felaktiga grunder i syfte att rättfärdiga en utbyggnad. Nationellt ses samma trend med mer pengar till vägar, då finansminister Anders Borg vill dra ned på järnvägsinvesteringarna

eftersom han anser att de inte är lika lönsamma som nya vägar. Kritikerna menar att Borg räknar helt fel och att järnvägsinvesteringar missgynnas i förhållande till nya vägar¹⁹.

Vägverket som utrett transportalternativen har en ideologisk syn på biltrafik. Bilen och bilkörandet ses som en mänsklig rättighet, ett behov som måste få tillfredställas. Vägverket räknar det som en samhälleekonomisk kostnad²⁰ om en motorled inte byggs. Det kallas för ett undertryckt resebehov. Alltså tolkas därmed människor som inte kör bil som ett negativt värde medan bilåkarna räknas som en samhällsekonomisk vinst om de får öka sitt bilåkande!²¹

Vägutredningen bygger visserligen på ett omfattande underlag men resultaten kan, och bör, ifrågasättas eftersom Vägverket som beställare redan initialt lagt fram önskemål och riktlinjer för vad de ville få fram av utredningarna.

Vägverket har brutit mot regler för hur statliga verk skall arbeta med större transportutredningar. Man har exempelvis inte utgått från den så kallade fyrstegsprincipen. Förbifart Stockholm är ett av fyra alternativ som utretts. Förbifarten är, efter jämförelser av sakkunniga, det miljö-, kultur och samhällsekonomiskt sämsta alternativet som man kan välja.²²

Vägverket verkar enligt flera debattörer anse att bilism är den enda trafiklösningen i Stockholm. Man tycks eftertrakta den amerikanska stadsbyggnadstraditionen som är beroende av bil, då kollektivtrafik är begränsad eller obefintlig samtidigt som stadsplaneringen av företagsparker placeras långt bort från bostadsområdena. Amerikanska storstäder kräver fem gånger så stor yta per invånare och bidrar till tre gånger större miljöutsläpp per invånare än i EU.²³

I dagsläget sker två av tre pendlarresor till jobbet i Sverige med bil, varav 60% av dessa resor görs med ensam resenär.²⁴ Idag står trafiken för 38% av koldioxidutsläppen²⁵. Enligt KTH skulle byggandet av Förbifart Stockholm öka trafiken med 4% eller mer i Stockholm²⁶. Enligt RUFS (Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen) 2001 beräknas bilresandet öka med 40% de kommande 15 åren.²⁷ Om enbart Stockholm skulle vara en förebild och eftersträva sitt eget miljöprogram²⁸, med utökad kollektivtrafik, skulle miljövinsten motsvara tusentals ton mindre koldioxidutsläpp i regionen²⁹ samt en samhällsvinst på grund av minskade byggkostnader för motorleder på tiotals miljarder kronor. *Bygget av vägen 500 ton*

Närheten till kollektivtrafik, särskilt den mest effektiva spårtrafiken, har ofta prioriterats bort. Få större satsningar på spårbunden kollektivtrafik, som tunnelbana eller spårvagn, har skett någonstans i landet på de senaste 40 åren³⁰. I Stockholm finns ett undantag och det är Tvärbanans spårvagnstrafik mellan Alvik och Sickla som blivit ett mycket lyckat projekt. Men i övrigt, vad är detta för en oekonomisk miljö- och samhällsutveckling? Nu, när Stockholm beräknas öka med 4-600.000 invånare fram till 2030³¹ finns ett ypperligt tillfälle att bryta trenden och utveckla kollektivtrafiken.

Vägverkets beslut att förorda Förbifart Stockholm är således ifrågasatt. Vägen planeras i ett område med många ekonomiskt och politiskt svaga grupper som har skogen och baden som vardagsrekreation och semesteravkoppling. Mycket vinklad information har gått ut till allmänheten, vilken inte på ett adekvat sätt belyst de negativa effekterna på skog och Mälärstränder. Detta kan tolkas som miljörasism³². Om Kanaanbadet inte kan användas på flera år under byggtiden eller försämras avsevärt, samtidigt som Maltesholmsbadet kan få försämrat badvatten, kommer belastningen på de fåtaliga kvarvarande baden att öka. Värdet av de två Mälärbaden kommer att sedan för all framtid vara begränsad.

Ekonomi

Priset för Förbifart Stockholm är idag på papperet 25 miljarder (beräknat 2006) och skulderna beräknas då vara betalda först 2062. Ingen presenterad bedömning är gjord på totalen, dvs bygg-, drifts- och räntekostnaderna och framförallt inte på vad underhållskostnaden under en 50-årsperiod blir. Andra stora tunnelbyggen som berör känsliga områden, t.ex. Norra länken, visar på kraftiga ej inkluderade kostnader. Med samma utveckling för Förbifart Stockholm skulle slutnotan bli 46 miljarder eller mer!³³ Såväl SIKa (Statens institut för kommunikationsanalys) som Naturvårdsverket samt flera oberoende forskare underkänner Vägverkets samhällsekonomiska beräkningar och ser det som sannolikt att Förbifart Stockholm inte är samhällsekonomiskt lönsam³⁴. Enligt Naturvårdsverket är namnet Förbifart Stockholm missvisande. SIKa konstaterar att enligt trafikprognos för år 2020 är det av cirka 400 000 fordon, som passerar Saltsjö-Mälarsnittet per dygn, endast drygt 200 fordon som har för avsikt att passera genom Stockholms län³⁵.

Tilläggas kan att det inte bara handlar om pengar utan också om vilka icke utförda arbeten dessa pengar ska tas ifrån nationellt. Ska därmed Stockholms privatbilar få nationella pengar som kommer att begränsa ekonomin för Sveriges övriga vägar och underhåll i ett decennium, för ett projekt som leder till utökad bilism då vi egentligen borde minska denna!?

Sverige måste även räkna med att konjunkturen viker, oljepriset slår i taket och att klimatkrisen är ett faktum. Enligt ett flertal framkomna slutsatser från olika håll anses Vägverket inte ha gjort någon seriös bedömning av fördelarna med utbyggnad av kollektivtrafiken. Man har inte heller räknat in effekterna av trängselavgifter.³⁶

Hur kan då Vägverket tillåtas budgetera 150 miljoner av våra skattepengar till bl.a. geologiska undersökningar och annan detaljplanering av Förbifart Stockholm innan regeringen godkännt bygget?³⁷ Även majoriteten i Stockholms stad har valt att 2008 gå in och stötta projektet genom lån till Vägverket med 50 miljoner³⁸. Vägverket har skyldighet att sakligt utreda projektet och borde nu stöta på mera kritik för sin aktiva lobbyism och marknadsföring.

Trängselskatter, ett hållbart val.

Trängselskatten idag är bland de lägsta av de som införts i Europa. Om trängselskatten i Stockholm fördubblas för samtliga fordon även s k ”miljöbilar” skulle detta på sikt medföra en halvering av biltrafiken i Stockholm. Kollektivtrafiken skulle stärkas och Stockholm skulle förstärka sin europeiska karaktär. Med detta förslag skulle befintliga motorleder vara tillräckliga för att bibehålla ett gott flöde mellan norra och södra förorterna. Därmed är Förbifart Stockholm onödig. Detta menar SIKa³⁹ och Christian Berggren och Jan-Owen Jansson, professorer i industriell organisation respektive transportekonomi vid Linköpings universitet, samt Staffan Laestadius, professor i industriell organisation och teknikpolitik vid Tekniska högskolan i Stockholm i en debattartikel i DN⁴⁰.

Om motorvägar

Idén med en ny stor nord-sydlig motorväg väster om nuvarande Essingeleden, skapades på 60-talet då bilen var ”lika med utveckling och därmed välfärd” och då klimatproblemen inte diskuterades. I över 40 år har olika projekt att genomdriva en motorled i denna sträckning pågått. Dennispaketet är det mest kända i vilket vägen kallades Västerleden. Västerleden gick inte igenom av både ekonomiska och partipolitiska orsaker och på grund av ett kraftfullt motstånd från miljörörelsen och allmänheten. Nu är situationen annorlunda och liknar den som var under början av 90-talet.

Stockholmsförhandlingen, 2007, ledd av Carl Cederschiöld har nu skickat sitt förslag till infrastruktursatsningar till regeringen. Förbifart Stockholm ingår och föreslås få en viss

finansiering via statliga och kommunala pengar men framförallt genom närmare 50 års trängselsavgiftspengar från Stockholm. Samtliga allianspartier skrev under Stockholmsförhandlingen, men inte socialdemokraterna som ansåg att staten inte sköt till tillräckligt mycket pengar till överenskommelsen. Man framförde också att trängselavgiftspengarna även borde gå till kollektivtrafik och inte bara till vägar. Däremot ställde socialdemokraterna sig bakom förslaget om Förbifart Stockholm. Miljöpartiet och Vänsterpartiet vill inte att leden byggs.

Om bilen

Bilen som trafiklösning anses av undertecknad och miljövänner allmänt som gammaldags och inte i fas med dagens utveckling och med hotet från växthuseffekten. I ett i höstas slutfört forskningsarbete finansierat av Naturvårdsverket och genomfört av Avdelningen för miljöstrategisk analys på KTH, finner man att ny teknik är otillräcklig för att uppnå målet att medeltemperaturen inte skall höjas mer än 2 grader. Rapporten slår fast ”att den idag snabba ökningen av bilresande, flygresande, godstransporter, varukonsumtion etc. måste brytas i den industrialiserade delen av världen”⁴¹. I en intervju säger en av forskarna att ”Det är väldigt svårt att förena ökad vägkapacitet med de uppsatta klimatmålen”.⁴² Naturvårdsverket och SIKa anser att alternativ till Förbifart Stockholm och de andra två alternativen i vägutredningen, skall arbetas fram utifrån samtliga av riksdag och regering fastslagna miljö kvalitets- och transportpolitiska mål eftersom Vägverket inte utgått från dessa i sin vägutredning.⁴³

”Miljöbilism” har blivit en stor framgång efter hård marknadsföring. Dagstidningarna får stora reklamintäkter från bilannonser och därmed finns risken att kritiska debattinlägg om bilism och samhällsplanering censureras. År 2007 ökade bilförsäljningen med 8,5%. 22,3% av den totala bilförsäljningen var då miljöbilar.⁴⁴ Det påstås att det ”inte längre är lika skadligt att köra bil om det är en miljöbil”, bilisten har därmed gjort vad denne kan och behöver. Eller ”Ägna dig åt välgörande ändamål nu i helgen. Provkör en miljöbil”, Volvo⁴⁵.

Om biobränsle

Samtidigt är balansen mellan utsläpp och miljövinst enligt IEA (Internationella energiorganet) varierande måttlig, låg eller obefintlig och är baserad på vilken energikälla (sockerrör, sockerbeter, sockerrör eller majs, vete och i framtiden även cellulosa) som används till etanol. Det framkommer även att olika former av ”biodiesel” (raps, palmolja) orsakar påtaglig negativ effekt på klimatet⁴⁶. EU's nya bränslekvalitetsdirektiv kan komma att rensa bort biobränslen som inte är effektiva. Detta är en del i den målsättning som EU har, vilken innebär att 10 % av marknadens bränsle ska utgöras av biobränsle 2020. För att detta skall vara möjligt krävs att motsvarande 38% av Europas åkerareal skall odlas med exempelvis sockerbeter i stor skala, varmed matproduktionen minskar med motsvarande andel⁴⁷.

I Sverige idag kommer nästan all etanol från sockerrör i Brasilien vars arbetare (bortvingade bönder) lever under mycket svåra förhållanden⁴⁸. Industriländerna gör därmed en dubbel vinst genom att de får billigt biobränsle på bekostnad av det producerande landets befolkning och genom att tjäna pengar på handel med utvecklingsländernas utsläppsrätter. Med detta menas att utvecklingsländerna kan fortsätta släppa ut växthusgaser, använda sina naturresurser och därmed bibehålla eller öka sin billiga produktion till industriländerna av varor som på ytan ser miljöanpassade ut. Industriländerna har därmed gott samvete på hemmaplan och gör goda vinster på varor som produceras billigt i utvecklingsländerna och på handeln med utsläppsrättigheter.

Idag använder vi globalt 10 gånger mer fossilt bränsle än bioenergi. Enligt forskning från

institutionen för fysisk resursteori vid Chalmers, motsvarar potentialen för tillverkning av biobränsle inte mer än hälften av dagens fossilförbrukning⁴⁹. För detta krävs givetvis en enormt stor markanvändning. Ofta kommer det rapporter om nackdelar med produktion av biobränslen. När regnskog, savanner och gräsmark omvandlas till odlingsmark för biobränsle sker enorma utsläpp av koldioxid och det tar tiotals till hundratals år för dem att bli lönsamma ur ett utsläppsperspektiv, enligt två nya amerikanska studier⁵⁰. ("DN 8 februari 2008, Biobränsle fara för klimatet.") Dessa faktorer måste finnas med i debatten hur en utbyggnad av kommunikationer, logistik och samhällsplanering skall se ut för att bidra till ett robust samhälle!

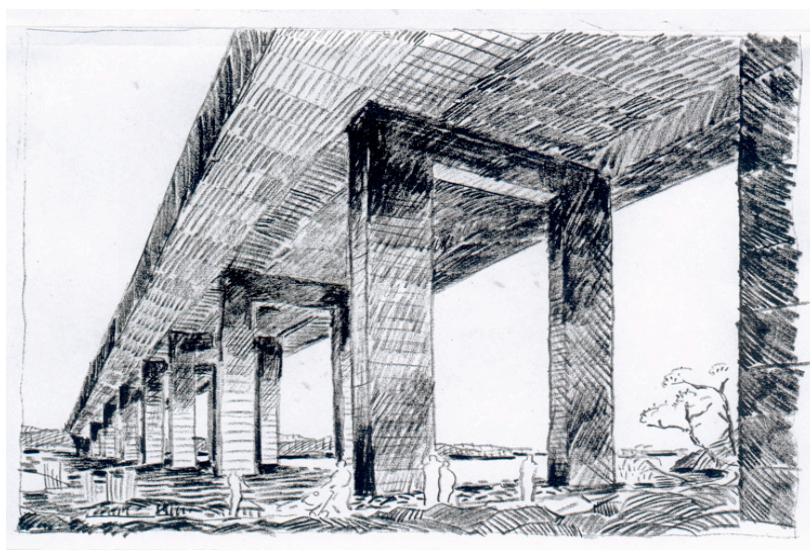
En uppmaning!

Stockholmarnas slitsamma arbete med Dennispaketet är inte bortglömt! Nu behövs vi igen!!! Politiker verkar kunna besluta att driva igenom en fråga utan att ta hänsyn till lagar, exempelvis miljöbalken, och själva kunna besluta att en motorled inte skadar ekonomi, folkhälsan eller natur. Många fula knep har påkommit. Våra folkvalda politiker som ska fatta beslut i dessa frågor måste tvingas till eftertanke! Detta högkostnadsprojekt är inte vettigt!

Våren 2008 händer det - Vägverket begär tillåtlighetsprövning hos regeringen, för Förbifart Stockholm, enligt Miljöbalkens regler! Nu står allt på sin yttersta spets! ***Motståndet mot den föreslagna "lösningen" måste bli massiv! Medborgare, var på hugget! Våra röster är lika viktiga idag!***

Läs mer om hållbar samhällsplanering på www.snf.se Läs då gärna "Rapport om hållbara förbindelser" (<http://www.stockholm.snf.se/bibliotek/rapport/hallbarforbindelser07.pdf>)

Läs om vad som händer och vad **DU** kan göra = www.alternativstad.nu.
Lästips är även "Raka vägen åt skogen" som är ett nyhetsbrev om och för motorvägsmotståndet i Stockholm. Maila ditt intresse till anna.jonsson@mjbv.se, alfred.hallmert@mjbv.se



Stoppa bron! Rädda Grimstaskogens naturreservat!

Mellan Lovön och Grimstaskogens naturreservat planeras en 6-filig motorvägsbro som är 26 meter hög och ca 60 meter bred⁵¹. Grimstaskogen och Kanaanbadet är Västerorts

viktigaste rekreationsområde och besöks av tusentals människor året runt. Området är ett av få lugna och tysta områden i Stockholm. Kananbadet kommer att ligga nära den stora motorvägsbron och därmed utsättas för en ständig bullermatta och hälsovådliga⁵² avgaser.

Badet är ett av Stockholms viktigaste bad och har sina rötter som riksbad från 30-talet till slutet av 80-talet då barn från Stockholms stad åkte på dag- kolloverksamhet till badet. Idag har badet och omgivningen ett särskilt stort värde för barnfamiljer med begränsad ekonomi, eftersom badet och skogen ofta är deras fritids- och semesterrekreation. Enligt vägverkets miljö och konsekvensbeskrivning kommer området lokalt att påtagligt skadas varaktigt⁵³. Jag anser att ***"Det kommer att bli som att bada och vandra vid en bullrig industrilokal"***.

Åsikten MOT motorvägsbron och motorvägen in i naturreservatet stärks av 12 000 namnunderskrifter av människor boende i västerort.

Fakta om leden:

Kapacitet: 120 000 bilar/dygn (Essingeleden tar idag 160 000 bilar/ dygn och är Sveriges mest trafikerade led.) Förbifarten planeras bli 2,1 mil lång, varav 16 km ska gå i tunnel⁵⁴.

Förbifarten kommer att påverka natur- och kulturhistoriskt värdefulla områden. Särskilt negativt blir det på de sträckor där motorvägen går ovan mark, vid alla av- och påfarter samt vida omkring de torn som ventilerar tunnlarna⁵⁵.

Ett område finns på UNESCO:s världsarvslista (Drottningholm) och flera andra är områden klassade som riksintresse och/eller naturreservat. Vägen kommer tidigast att börja byggas 2012 och arbetet beräknas ta 8-10 år. Idag uppskattas enbart byggkostnaden till 25 miljarder kronor!⁵⁶

Herbert Hellman, Stockholm. Februari 2008
Medlem i Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen.

herbert.hellman@gmail.com



¹ Gabriel Michanek. (2007-05-25). Vägprojekt Förbifart Stockholm och kraven enligt miljöbalken. Professor i miljö- och naturresursrätt, Luleå tekniska universitet.

Naturvårdsverket, (2007-06-19). Yttrande över vägutredning effektivare Nord- Sydliga förbindelser i Stockholmsområdet,

Synpunkter från Naturskyddsföreningen och Naturskyddsföreningen i Stockholms län inför en eventuell ansökan från Vägverket till regeringen om tillåtlighet enligt 17 kap miljöbalken för Förbifart Stockholm. (2007-05-31).

² Bergström, A. (2005:197CVI). Metod för bedömning av dagvattenutsläpp till sjöar i Stockholmsområdet. Luleå Tekniska universitet

³ DN (2007-08-12). "Bilavgaser dödar fler än trafikolyckor".

⁴ DN (21 januari 2008). "Småbåtar hotar dricksvattnet". Sid 3

-
- Miljökonsekvensbeskriving, (2006) Vägverket. Sid 93
- ⁵ Miljökonsekvensbeskriving, (2006) Vägverket. Sid 92-95, 135-136
- ⁶ Miljökonsekvensbeskriving, (2006) Vägverket. Sid 93
- ⁷ Miljökonsekvensbeskriving. (2006). Vägverket.
- ⁸ SvD. (1992-02-14). Ekerö- borna i protest mot led.
- ⁹ Synpunkter från Naturskyddsföreningen och Naturskyddsföreningen i Stockholms län inför en eventuell ansökan från Vägverket till regeringen om tillåtlighet enligt 17 kap miljöbalken för Förbifart Stockholm. (2007-05-31).
- ¹⁰ Länsstyrelsen. Yttrande. (2007-08-16). Tillåtlighetsprovning enligt 17 kap. miljöbalken av vägutredning ”Effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholm.
- ¹¹ Kommunfullmäktige, utlåtande (2004) Dnr 331-662/2001. Förslag för inrättande av Grimsta naturreservat.
- ¹² Miljöförvaltningen (2007-06-12). DNR 2007-002657-217.
- ¹³ Finnveden, G., Sterner T (2007) Avdelningen för miljöstrategisk analys – fms, Samhällsplanering och Miljö, Skolan för Arkitektur och samhällsbyggnad, KTH. Rapporten, ”Reflektioner på samhällsekonomiska analyser i allmänhet och på kalkylen för nord-sydliga förbindelser i Stockholm i synnerhet”,. Rapportnummer TRITA-INFRA-FMS 2007, och finns tillgänglig på www.infra.kth.se/fms.
- ¹⁴ FN:s klimatpanel (2007) Rapport 5677. februari 2007. Den naturvetenskapliga grunden – Sammanfattning för beslutsfattare. ICPP
- ¹⁵ Bilaga till EU-nämndens sammanträde 2007-10-26
(http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=10&doktyp=eunbil&rm=2007/08&bet=6234&dok_id=GV0N6234)
- ¹⁶ Naturvårdsverket. Rapport 5754 (oktober 2007) Tvågradersmålet i sikte? Scenarier för det svenska energi- och transportsystem till år 2050. KTH Stockholm.
- ¹⁷ Finnveden, G., Sterner T (2007) Avdelningen för miljöstrategisk analys – fms, Samhällsplanering och Miljö, Skolan för Arkitektur och samhällsbyggnad, KTH. Rapporten, ”Reflektioner på samhällsekonomiska analyser i allmänhet och på kalkylen för nord-sydliga förbindelser i Stockholm i synnerhet”,. Rapportnummer TRITA-INFRA-FMS 2007, och finns tillgänglig på www.infra.kth.se/fms.
- Naturvårdsverket, (2007-06-19). Yttrande över vägutredning effektivare Nord- Sydliga förbindelser i Stockholmsområdet,
- Synpunkter från Naturskyddsföreningen och Naturskyddsföreningen i Stockholms län inför en eventuell ansökan från Vägverket till regeringen om tillåtlighet enligt 17 kap miljöbalken för Förbifart Stockholm. (2007-05-31).
- ¹⁸ Regeringskansliet. (2007-11-30). Överenskommelse om en samlad trafiklösning för stockholmsregionen, Stockholmsförhandlingen. Näringsdepartementet.
- ¹⁹ Dagens Industri. (080208). <http://di.se/Index/Nyheter/2008/02/08/269209.htm?src=xlink>
- ²⁰ Regeringskansliet. (2007-11-30). Överenskommelse om en samlad trafiklösning för stockholmsregionen, Stockholmsförhandlingen. Näringsdepartementet.
- ²¹ SIKA. (2007-05-29) Yttrande över Beredning inför regeringens tillåtlighetsprovning enligt 17 kap Miljöbalken: Vägutredning effektivare nord-sydliga förbindelser i ..
- ²² SIKA. (2007-05-29) Yttrande över Beredning inför regeringens tillåtlighetsprovning enligt 17 kap Miljöbalken: Vägutredning effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsregionen.
- ²³ Berggren, C., Jansson J-O., Laesadius. S. (2008-01-19), ”Debatt- Fördubbla trängselskatten och slopa kringfartsleden”. DN Sid 6.
- ²⁴ Expressen, (080121). Vägen bort från bilen. Ledarredaktionen.
- ²⁵ Stockholms miljöprogram (2007-2010). ..
- ²⁶ Finnveden, G., Sterner T (2007) Avdelningen för miljöstrategisk analys – fms,

Samhällsplanering och Miljö, Skolan för Arkitektur och samhällsbyggnad, KTH. Rapporten, "Reflektioner på samhällsekonomiska analyser i allmänhet och på kalkylen för nord-sydliga förbindelser i Stockholm i synnerhet",.

²⁷ Naturvårdsverket, (2007-06-19). Yttrande över vägutredning effektivare Nord- Sydliga förbindelser i Stockholmsområdet,

²⁸ Stockholms miljöprogram (2007-2010).

²⁹ Björn Sigurdson, Miljöpartiet. (2008-01-17). Föreläsning Lovö.

³⁰ Regeringskansliet. (2007-11-30). Överenskommelse om en samlad trafiklösning för stockholmsregionen, Stockholmsförhandlingen. Näringsdepartementet.

³¹ Naturvårdsverket, (2007-06-19). Yttrande över vägutredning effektivare Nord- Sydliga förbindelser i Stockholmsområdet,

³² Vänsterpartiet. (September 2005). Strukturell diskriminering vid byggande av vägar, en rapport av Klas Rönnbäck på uppdrag av Vänsterpartiet i Stockholms stadshus.

³³ Berggren, C., Jansson J-O., Laesadius. S. (2008-01-19), "Debatt- Fördubbla trängselskatten och slopa kringfartsleden". DN Sid 6.

³⁴ Finnveden, G., Sterner T (2007) Avdelningen för miljöstrategisk analys – fms, Samhällsplanering och Miljö, Skolan för Arkitektur och samhällsbyggnad, KTH. Rapporten, "Reflektioner på samhällsekonomiska analyser i allmänhet och på kalkylen för nord-sydliga förbindelser i Stockholm i synnerhet",.

Naturvårdsverket, (2007-06-19). Yttrande över vägutredning effektivare Nord- Sydliga förbindelser i Stockholmsområdet.

SIKA. (2007-05-29) Yttrande över Beredning inför regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap Miljöbalken: Vägutredning effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsregionen.

³⁵ Naturvårdsverket, (2007-06-19). Yttrande över vägutredning effektivare Nord- Sydliga förbindelser i Stockholmsområdet

SIKA. (2007-05-29) Yttrande över Beredning inför regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap Miljöbalken: Vägutredning effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsregionen

³⁶ Finnveden, G., Sterner T (2007) Avdelningen för miljöstrategisk analys – fms, Samhällsplanering och Miljö, Skolan för Arkitektur och samhällsbyggnad, KTH. Rapporten, "Reflektioner på samhällsekonomiska analyser i allmänhet och på kalkylen för nord-sydliga förbindelser i Stockholm i synnerhet",.

SIKA, Yttrande över Beredning inför regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap Miljöbalken: Vägutredning effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsregionen 2007-05-29.

³⁷ Sveriges radio vintern 2007-2008.

³⁸ DN (08-01-25) . "Stockholm lånar ut penar till Förbifarten". Sid 23.

Trafik- & Renhållningsnämnden, Avtal Förbifart Stockholm Version 08-01-21, Undertecknat av Susanne Lindh, Vägdirektör, Irene Lundquist Sevenonius, Stadsdirektör.

³⁹ SIKA. (2007-05-29) Yttrande över Beredning inför regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap Miljöbalken: Vägutredning effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsregionen.

⁴⁰ Finnveden, G., Sterner T (2007) Avdelningen för miljöstrategisk analys – fms, Samhällsplanering och Miljö, Skolan för Arkitektur och samhällsbyggnad, KTH. Rapporten, "Reflektioner på samhällsekonomiska analyser i allmänhet och på kalkylen för nord-sydliga förbindelser i Stockholm i synnerhet",.

⁴¹ Naturvårds verket. Rapport 5754 (oktober 2007) Tvågradersmålet i sikte? Scenarier för det svenska energi- och transportsystem till år 2050. KTH Stockholm.

⁴² SvD. (2007-11-05). Klimatmålet kräver trendbrott.

⁴³ SIKA. (2007-05-29) Yttrande över Beredning inför regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap Miljöbalken: Vägutredning effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsregionen.

Naturvårdsverket, (2007-06-19). Yttrande över vägutredning effektivare Nord- Sydliga förbindelser i Stockholmsområdet,

⁴⁴ Bil Sweden (2008), Bilindustriföreningen, Årsrapport 2007.

⁴⁵ Metro. (2008-02-01). Annonser, Volvo.

⁴⁶ Friström, A. (red). Sveriges natur (2008). Fin- eller fulsprit i tanken. Sveriges natur. (99), (nr 1/08), sid 60-61. Naturskyddsföreningen

SvD. (2008-02-07). Etanol allvarligt hot mot miljön.

⁴⁷ Friström, A. (red). Sveriges natur (2008). Fin- eller fulsprit i tanken. Sveriges natur. (99), (nr 1/08), sid 60-61. Naturskyddsföreningen

⁴⁸ Friström, A. (red). Sveriges natur (2008). Fin- eller fulsprit i tanken. Sveriges natur. (99), (nr 1/08), sid 60-61. Naturskyddsföreningen

⁴⁹ Friström, A. (red). Sveriges natur (2008). Fin- eller fulsprit i tanken. Sveriges natur. (99), (nr 1/08), sid 60-61. Naturskyddsföreningen

⁵⁰ DN (2008-02-08). Biobränsle fara för klimatet.

⁵¹ Miljökonsekvensbeskrivning. (2006). Vägverket

⁵² DN (2007-08-12). "Bilavgaser dödar fler än trafikolyckor".

⁵³ Miljökonsekvensbeskrivning. (2006). Vägverket

⁵⁴ www.vagverket.se

⁵⁵ Miljökonsekvensbeskrivning. (2006). Vägverket.

⁵⁶ www.vagverket.se