

# MORGON *Klimat* DAGENS TRAFIK

## OM KOLLEKTIVTRAFIK, BILAR OCH CYKLAR I STHLM



Mer utrymme på motorvägar innebär att fler tar bilen tills det är proppfullt igen...

## Är dom riktigt kloka?

Trafikforskare påstår: Fler motorvägar ger mer trängsel och mer utsläpp. Klimatet hotat.

Man kan väl inte få mer trängsel av att man bygger ut motorvägarna? Är dom riktigt kloka?

Jo, trafikforskarna på KTH är eniga om att det inte går att bygga bort trängselproblem

med nya motorvägar. De gör gör nämligen att fler tar bilen. Mer bilar också på lokalgatorna, alltså. Transportproblem i en växande storstad kan bara lösas med massiva investeringar i kollektiva transporter. Forts sidan 2



Varför inga pengar till oss?

Sidan 3



Barnen - bilsamhällets förlorare

Sidan 4

"Förbifarten" är ingen förbifart Sidan 2

Reinfeldt: "Varje ja till en satsning är ett nej till en annan satsning" Sidan 3

# 30 miljarder extra till trafikens hjältar

Ja, hjälte är just vad du är! För att du åker kollektivt - av bekvämlighet, eller av nödvång, eller istället för att ta bilen, eller för miljöns och klimatets skull.

Det är helt nödvändigt att satsa på kollektivtrafik och cyklar istället för på nya motorvägar, som till exempel den planerade Förbifart Stockholm. Varför? För att vi ska kunna klara miljön och klimatet, för att vi ska kunna återerövra gator och torg, för att vi ska få ett mera jämlikt samhälle. Alla, gamla som unga, kvinnor och män, folk som inte vill eller inte har råd att ha bil ska kunna röra sig fritt, snabbt och enkelt i hela regionen.

**Skippa "Förbifart Stockholm".  
Satsa miljarderna på bättre kollektiv trafik!  
På sidan 3 ser du vad vi kan få.**



Så här kan vi också få det: Rymlig plats för sittande, barnvagnar och cyklar. Både på tunnelbana och pendeltåg. Hög turtäthet, kanske genom automatiserade tåg. Bilden är från i Köpenhamns tunnelbana idag - automatiserad, turtät och utan spärrar.

Tidningen ges ut av Nätverket Stoppa Förbifart Stockholm, som består av ett tjugotal miljöorganisationer. Information och kontakt: [www.stoppaforbifarten.nu](http://www.stoppaforbifarten.nu).

Vill du stötta vårt fortsatta arbete mot Förbifart Stockholm? Sätt då in pengar på Klimataktion Stockholms plusgiro 49 95 66-8. Skriv "Förbifarten".

# Förfartsmotståndare mot väggen:



## Hur tänker du egentligen?

### Vill du inte lösa trängseln i biltrafiken?

Jo, absolut! Men man löser inte trängselproblemet genom att bygga fler motorvägar - de gör bara att fler tar bilen. Paris och många andra storstäder har slutat bygga "Förfarter", de satsar på T-bane-ringar istället.

Förresten: Trängseln i kollektivtrafiken är det ingen som pratar om. Den diskuteras bara när det gäller biltrafiken. Och ändå flyter Stockholms biltrafik idag bättre än i nästan alla andra storstäder!

### Men vi måste väl utveckla sambanden nord - syd?

Ja! Idag tar det dubbelt så lång tid att åka med kollektivtrafik mellan norra och södra delarna av Stockholm som med bil. Det måste vi ändra på. Men Förfarten är inte till hjälp. Den ligger inte där det finns behov att röra sig med kollektivtrafik. Och den är inte tänkt för kollektivtrafik.

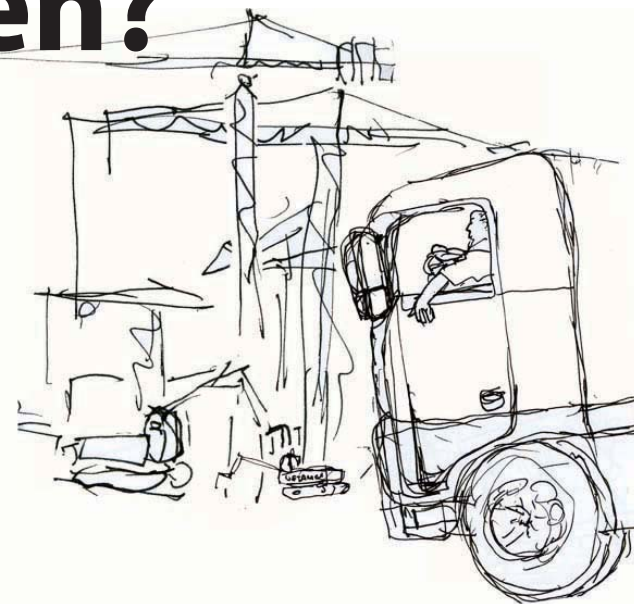
### Stockholm får 300 000 nya invånare de närmaste tio åren. De ska väl också få använda bil?

Javisst, lika mycket som alla andra. Men vi kan inte öka biltrafiken i Stockholm. Det går inte. Det gäller klimatomställningen.

Utsläppen av växthusgaser är väl inga problem längre, vi får ju bättre bilar? Det tar lång tid innan de nya bilarna blir någon större del av bilbeståndet. Utsläppskurvan måste brytas långt innan dess.

### Trängsel kostar. Särskilt för näringslivet, och särskilt för småföretagare. Vad säger du till dom?

Som sagt - fler motorvägar är i varje fall inte lösningen. Tvärtom förvärrar de situationen. Alla storstäder som satsat på massiv biltrafik är ständigt igenkorkade.



Mer kollektivtrafik betyder mer utrymme för nyttotrafiken med bil.

### forts från sidan 1 "Är dom riktigt..."

Ett fullsatt tunnelbanetåg med 3 vagnar har plats för 1242 passagerare varav 378 sittande. Det motsvarar en bilkö på mer än en mil. Ett pendeltågspår har samma kapacitet som 16 bilfiler.

Biltrafiken tar stor plats både när den rör sig och när den står stilla. Det behövs parkeringar, säkerhetszoner, bullerskydds zoner, av- och på-fartsramper. Enorma arealer tas i anspråk kring motorvägarna.

Nya motorvägar leder till en utspridd bebyggelse som inte går att serva med kollektivtrafik. Vi bygger fast oss i ett bilberoende.



Stockholmarna älskar idén att vi ska skapa en "promenadstad". Men Promenadstaden förutsätter minskad biltrafik, inte ökad!

## 65 % av stockholmarna säger: Lokal kollektivtrafik viktigare än nya vägar



I Stockholm är det hela 65 procent som anser att satsningar på den lokala kollektivtrafiken är något som bör prioriteras. Endast 22 procent prioriterar vägar. Detta enligt en ny Novusundersökning som gjorts på uppdrag av TV4, publicerad den 16 augusti 2010.

Dagens styrande låtsas som det regnar, fortsätter bygga motorvägar och en eller annan spårvägslinje för att kapa de värsta köerna. Men om vi slopar

Förfarten finns istället möjligheten att investera massivt i en bekväm och smart kollektivtrafik, minska klimatsläppen och frigöra mark.

### "Förfarten" är inte en förfart

Förfart Stockholm sägs vara nödvändig för att avlasta Essingeleden och lossa den trafik som inte har Stockholms centrala delar som målpunkt förbi

staden. Men en mycket liten del, ner till några få procent av trafiken på Essingeleden, är sådan förfartstrafik.

# Cyklister: Varför inget till oss?



Trängsel på Skeppsbron - för gående och cyklister vill säga!

Ca 10 % av alla resor i Sverige sker med cykel. Men cykeltrafiken får bara ca 1% av 22 -23 miljarder som varje år läggs på vägnätet i Sverige. I Stockholms stad har cyk-

landet ökat stadigt. Men anslagen till cykelvägar har minskat drastiskt de senaste 4 åren.

## Det finns många argument för att öka cyklandet.

Den som cyklar ger inga utsläpp. Hälsan förbättras. Det är ett jämlikt transportmedel eftersom fler har råd att cykla och även barn och unga kan cykla. Idag saknar ca 25% av alla hushåll bil. Ökad andel cyklister kan ge ökad trafiksäkerhet med färre döda i trafiken, det visar erfarenheter från bl a Holland.

## Minskade anslag

Det skulle vara lönsamt för samhället att satsa på cykelbanor istället för bilvägar - i synnerhet för kortare transporter.

Men satsningar i Stockholm har minskat

drastiskt. Enligt uppgift i SvD, satsades 50 mkr/år 2003 fram till 2006 därefter blev det 10 mkr. Idag är det 18 mkr. Oppositionen föreslår en kraftig höjning, ca 100 mkr år 2011.

## Cyklar på tåg

När kollektivtrafiken är tät och effektiv som i Köpenhamns Metro, finns det också plats för cyklar både i hissar, på perronger och i vagnarna. Och vill man bara cykla till stationen ska det finnas bra och säkra parkeringar, som i Köpenhamn och Amsterdam och Freiburg.....

## Valinformation:

## Guschelov

Nu har det varit så mycket snack om Förbifart Stockholm att många tror att sprängningarna av den långa tunneln redan börjat. Så är det inte - guschelov!

Av riksdagspartierna är det Miljöpartiet och Vänsterpartiet som är helt negativa till att bygga Förbifart Stockholm. De som vill bygga den är alltså: Socialdemokraterna, Moderaterna, Folkpartiet, Centerpartiet, Kristdemokraterna.

Om de rödgröna vinner valet blir det folkomröstning om saken år 2012.

# Vad kan vi få för förbifartens miljarder?

**"Vi behöver inte välja. Vi ska ha BÅDE Förbifart och bättre kollektivtrafik". Så säger en del. Men Fredrik Reinfeldt sa en klok sak i P1 den 26 augusti: "Varje ja till en satsning är ett nej till en annan satsning".**

Reinfeldt har rätt.

Det är klart att förbifartsprojektet skulle bli en gökunge som äter kollektivtrafiken ur boet. Trängselavgifterna som skulle gått till kollektivtrafik kommer att slukas och mer till.

När vi slopar Förbifarten kan istället ytterligare minst 30 miljarder användas för att komma igång med angelägna projekt som annars ligger långt fram i tiden. Exempelvis:

- Spårväg Syd, fortsatt utbyggnad: ca 5 miljarder

- Spårlösning till Nacka/Värmdö: 8 miljarder (t-banelösning till Nacka)

- Tunnelbana/spårväg Akalla-Barkarby: 1,7 miljarder

Dessutom

- **Kollektivtrafik på vatten**, attraktivt och med kortare restider på vissa sträckor.

- **Ökad turtäthet i pendeltågstrafiken:** ca 100 miljoner/tåg plus kostnad för trafikeringen

- **Fler nya snabb- och direktbusslinjer:** ca 1 miljon/år per ny busslinje

- **Upprustad Roslagsbana**, t-bana eller pendeltåg: upp till 9 miljarder

- **Tvårbana Solna-Universitetet:** 3,3 miljarder

- **Spårväg längs 4:ans sträckning:** 2,2 miljarder

Allt detta är projekt som ligger utanför det som olika partier tagit upp i sina budgetar.

## På lite längre sikt

-Automatstyrda och förarlösa tåg med personal på station och plattform i stället för i förarhytten. Turtäthet och säkerhet ökar.

Automatiska system finns på ett hundratal platser. Det närmaste och senaste exemplet är Metron i Köpenhamn. På Metron är passagerarna skyddade av glasväggar mot spåret och dörrar som öppnas först när tåget står inne. På så sätt ökar säkerheten för passagerarna på fyllda perronger. **Så vill vi ha det i Stockholm också.**



Biogasen kommer. Men det tar tid. Högst var fjärde bil går på grönt år 2030.

# Ny teknik - toppen!

## Men vissa ljuger om tiden

**Ny teknik kommer! Javisst, men det dröjer mycket länge innan bilparken är utbytt. Vi blir tvungna att dra ner på oljekonsumtionen långt innan dess.**

Om Förbifart Stockholm byggs kommer ännu fler ta bilen till jobbet. Inget problem, säger en del. Snart går alla bilar på drivmedel utan koldioxidutsläpp!

Sanningen är att det kommer att dröja

många år innan bilparken är utbytt.

Elbilar kommer att vara en halv procent av försäljningen de närmaste 4 åren, enligt motorexperter Lasse Swärd (DN 2010-08-25). Miljöeffekten blir mycket liten och dessutom beroende av hur elen framställs. Biogasen kommer även den att ta tid. Forskare på Chalmers säger: "Högst var fjärde bil går på grönt bränsle år 2030" (DN 2010-03-12)

Landstinget och Trafikverket eniga:

# Barnens trafikmiljö är usel

## Barn ska kunna gå och cykla till skolan

Barns möjligheter att röra sig fritt begränsas mer och mer av trafiken runt skolor och i bostadsområden. Fler och fler barn blir skjutsade i bil. Förekomsten av ökande övervikt hos barn och ungdomar är ett folkhälsoproblem. Problematiken med fetma kan bara lösas genom satsningar på förebyggande arbete, menar Stockholms läns landsting (Folkhälsorapport 2007). "Det krävs systematiskt arbete genom exempelvis politiska eller administrativa beslut som påverkar bostadsområden, transport och kommunikationer."

Detta är en åsikt som delas av Trafikverket. Förutom folkhälsoskäl menar Trafikverket att det bidrar till en säkrare och miljömässigt bättre trafikmiljö om ansvariga – myndigheter, föräldrar – såg till att barn och ungdomar kunde gå och cykla till skolan.



Ju fler bilar - desto sämre för barnen. "Förbifart Stockholm" skulle leda till ökad biltrafik på alla gator och vägar eftersom fler tar bilen.



Trängsel i rusningstid. Fler motorvägar innebär att trängseln ökar, eftersom fler tar bil istället för kollektivtrafik. Det är en erfarenhet från alla stora städer

## "Förbifarten" i ett nötskal:

### - skapar problem

Kraftigt ökade utsläpp av växthusgaser. Ökad trängsel i hela regionen. Även trafiken på alla lokalgator ökar. Den ökande biltrafiken tar plats som behövs för bostäder, skolor parker och arbetsplatser.

### - föråldrad idé

Vi kommer att få en energikris och måste hushålla. Bilar drar mer energi än kollektivtrafik oavsett drivmedel. Och utsläppen av växthusgaser måste minska - inte öka!

### - svindyr

Förbifarten är kostnadsberäknad till 27 miljarder. Men kostnaderna för Norra Länken och för Södra länken fyrdubblades i förhållande till beräkningarna. Förbifarten kan komma att kosta 100 miljarder!

### - hälsovådlig

Vägverket har slagit larm om att gränsvärdena för luftföroreningar kommer att överskridas. Föroreningarna i den 17 km långa tunneln blir 100 gånger högre än på Hornsgatan, Stockholms farligaste gata.

### - andra lösningar bättre och billigare

Framför allt utökad kollektivtrafik. Dessutom kompletteringar av vägnät och broar med fler och mindre investeringar - där de gör som bäst nytta.