

# Ett bilfritt Stockholm?

– Riksdagspartiernas vision om bilens framtida roll i Stockholms stad



**Kandidatuppsats i Humanekologi 15 hp**

**Institutionen för Globala Studier, Göteborgs Universitet**

**Av: Yrsa Lindberg**

**Handledare: Tom Böhler**

# Innehållsförteckning

1. Inledning.....	4
1.1 Syfte.....	5
1.2 Problemformulering och centrala frågeställningar.....	5
1.3 Avgränsningar.....	6
1.4 Forskningsläge.....	6
1.5 Disposition.....	7
2. Bilen.....	8
2.1 Bilens framfart och utveckling, kultur och symbolik i Sverige.....	8
2.1.1 Bilen idag.....	10
2.1.2 Vad är en miljöbil?.....	11
2.2 Bilen i Stockholms stad.....	13
2.2.1 Fördelar och nackdelar.....	14
2.2.2 Stockholmarnas resvanor.....	15
2.2.3 Planerade åtgärder.....	15
2.2.4 Ett bilfritt Stockholm.....	20
3. Teorianknytning.....	22
3.2 Ekologisk modernisering.....	22
3.3 Ytlig- och djup ekologi.....	24
3.4 Avslutning av teorikapitlet.....	26
4. Datainsamlingsmetod och material.....	26
4.1 Partiernas hemsidor.....	26
4.2 Samtalsintervju.....	27
4.2.1 Intervjupersonerna.....	27
4.2.1. Genomförandet av intervjuerna.....	28
4.3 Reliabilitet och Validitet.....	29
4.4 Analytisk metod.....	29
5. Hemsidor och intervjuer.....	31
5.1 Centerpartiet.....	31
5.1.1 Hemsida.....	31
5.1.2 Intervju med Anders Åkesson(C).....	32
5.2 Folkpartiet.....	34
5.2.1 Hemsida.....	34
5.2.2 Intervju med David Lindberg(FP).....	35
5.3 Kristdemokraterna.....	37
5.3.1 Hemsida.....	37
5.3.2 Intervju med Erik Slottner(KD).....	38
5.4 Miljöpartiet.....	39
5.4.1 Hemsida.....	39
5.4.2 Intervju med Emilia Hagberg(MP).....	41
5.5. Moderaterna.....	42
5.5.1 Hemsida.....	42
5.5.2 Intervju med Jessica Rosencrantz(M).....	44
5.6 Socialdemokraterna.....	45
5.6.1 Hemsida.....	45
5.6.2 Intervju med Tomas Rudin(S).....	46
5.7 Vänsterpartiet.....	47
5.7.1 Hemsida.....	47
5.7.2 Intervju med Anna Sehlin(V).....	49
6. Analys.....	50
6.1 Centerpartiet.....	50

6.2 Folkpartiet.....	51
6.3 Kristdemokraterna.....	51
6.4 Miljöpartiet.....	52
6.5 Moderaterna.....	52
6.6 Socialdemokraterna.....	52
6.7 Vänsterpartiet.....	53
7. Slutsatser och reflektioner.....	53
8. Referenser och bilagor.....	54
8.1 Tryckta källor.....	54
8.2 Otryckta källor.....	55
8.3 Intervjuer.....	57
8.4 Bilaga/Karta.....	58

## 1. Inledning

Idag bor mer än hälften av oss människor i städer, och urbaniseringen ökar i rasande takt. År 2050 beräknas hela 75 % av den mänskliga befolkningen leva i städer. Ingenting visar på motsatt trend. Samtidigt använder vi mer resurser än någonsin och miljö- och klimathot gör sig påminnda varje dag, jorden runt. Hur ska vi bemöta de krav som ställs, och kommer att ställas på städerna allt eftersom fler och fler människor flyttar in? Fler bostäder, transportmöjligheter, mötesplatser och affärsstråk behövs samtidigt som hållbar utveckling och integration är brådskande. En bilfri stad ger mer plats och därmed nya möjligheter.

Bilen står för många miljö- och trafikproblem då den påverkar miljön på fler sätt än bara med koldioxidutsläpp. Bilen står också för utsläpp av andra luftföroreningar som exempelvis partiklar, föroreningar av mark och vatten, energianvändning, buller, barriärer, vibrationer och intrång i natur- och kulturmiljöer. Kunskapen och tekniken för att ersätta bilen finns. I Förenade Arabemiraten planerar man att bygga en helt ny, bilfri stad vid namn Masdar som ska husera cirka 50 000 invånare och vara helt koldioxidneutral. Den Tyska staden Vauban med cirka 5500 invånare är ett annat mycket uppmärksammat exempel på bilfri stadsplanering(Davidsson:2010). I staden Curitiba lyckades man minska bilismen med 30 % samtidigt som befolkningen tredubblades(Brugmann:2010:216).

Varför följer inte fler städer denna modell? I sin magisteruppsats i ämnet fysisk planering vid namn ”En attraktiv bilfri stadsutveckling” konstaterar Tony Davidsson att den enda slutsatsen som kan dras är avsaknad av politisk vilja och mod. Han skriver: ”Bilen har traditionellt sett varit starkt förknippad med en ekonomisk utveckling, varför förslag på begränsningar mot bilen ofta väcker ekonomiskt baserade argument. Studier visar dock att införandet av bilfria miljöer nästan alltid tycks leda till att den lokala ekonomin stärks”(Davidsson:2010:7). Även Stockholm växer. År 2023 förväntas Stockholms innerstad ha 1 miljon invånare och Stockholms län ha 2,5 miljoner invånare. Idag är siffrorna 750 000 och 2 miljoner(Stockholm:2012a). Staden saknar tillräckligt med bostäder, är segregerad, köer förklarar bäst trafiken och stadens luft är förorenad. Åtgärder för dessa problem vidtas men de är ej tillräckliga och det går långsamt. Skulle bilismen kunna minska i Stockholm eller till och med avta helt? Jag vill granska politikernas inställning till bilen för att också kunna förutspå bilens roll i stockholmsstad inom den närmsta framtiden.

## 1.1 Syfte

Syftet med min uppsats är att undersöka de olika riksdagspartiernas inställning till bilen för att få en uppfattning om åt vilket håll Stockholms stad kan tänkas utvecklas under de kommande åren. Utifrån partiernas inställning till bilen, dess roll och framtid, kommer vi också att kunna utläsa partiernas syn på hållbar utveckling utefter erkända humanekologiska teorier. Jag vill undersöka vad denna avsaknad av politisk vilja och mod Davidsson talar om innebär. Det kanske handlar om just feghet, eller så är de helt enkelt oense om hur vi ska ta itu med de problem bilismen medför och uppnå en hållbar stadsutveckling.

## 1.2 Problemformulering och centrala frågeställningar

Mitt forskningsproblem uppstod när jag i en tävling fick uppgiften att komma med förslag om hur Stockholm kan bli hållbart, integrerat och samtidigt lyckas husera alla de som förväntas flytta dit. Jag tänkte direkt på bilen. Den upptar en mycket stor del av staden tillsammans med vägar och parkeringsplatser, den skapar föroreningar, buller, barriärer och orsakar olyckor. Jag föreslog en bilfri innerstad(tillsammans med flertalet andra lösningar) och vann.

När jag bestämde mig för att kombinera mitt vinnande bidrag med mitt examensarbete stötte jag på forskningen av Tony Davidsson. Han redogjorde alla fördelar med en bilfri innerstad och visade också hur utvecklingen skulle gå till. Vad fanns då kvar för mig? Jo hans slutsats var att anledningen varför ingenting händer är att det saknas politisk vilja och mod. Här lämnade han en lucka åt mig. Jag bestämde mig för att undersöka de olika politiska partiernas inställning till bilen och deras visioner för bilen i Stockholms innerstad. Utifrån de olika partiernas ståndpunkter ska jag därefter analysera partiernas syn på vad som är hållbar utveckling efter erkända teorier.

Mina centrala frågeställningar är:

- Vad tycker respektive parti om bilen?
- Vilken roll ska bilen ha i framtiden?
- Ska Stockholm satsa på utveckling av miljöbilar, eller på andra transportmedel?
- Vad tycker respektive parti om ett bilförbud i Stockholms innerstad?
- Inom vilka teoretiska ramar för hållbar utveckling kan man placera de olika partierna?

### **1.3 Avgränsningar**

Då bilens roll och nödvändighet kan skifta mycket i stad-landsbygd, storstad-småstad kommer jag att avgränsa mig till Stockholms stad. Undersökningen kommer därför endast att avse Stockholm innerstad och partiernas vision för bilen i denna. Jag kommer själv från Stockholm vilket är ytterligare anledning till varför jag valde Stockholm. Det är enklare för mig att hänga med i läsning om olika områden i staden.

Jag kommer att vidröra både ”hårda” frågor som teknik, stadsutveckling, ekonomi och miljöproblem samt ”mjuka” frågor som kultur, symbolik, visioner och värderingar.

#### **0.11.4 Forskningsläge**

Debatten om stockholmstrafiken är stor. Köer förklarar bäst biltrafiken, parkeringsplatserna räcker inte till och innerstadens luft är tidvis mycket förorenad som resultat av vägtrafiken. I och med att stadens befolkning växer och förväntas fortsätta göra så börjar dessa problem bli allt mer akuta. Förbifart Stockholm, trängselskatter, utbyggnad av tunnelbanan, spårtaxi, cykelstaden och elbilsflottor är alla aktuella ämnen. Dessa ämnen får stort utrymme i medierna och debatteras flitigt av politikerna. Det finns också hyllmeter skrivet om stockholmsbilismen. Diskursen om minskad och/eller avvecklade bilism är däremot inte lika stor och har ännu inte fått utrymme i massmedia. Diskursen sker främst på olika hemsidor och bloggar som kommer upp när man söker på te. x ”bilfri innerstad” eller ”bilfritt Stockholm”. På dessa hemsidor och bloggar förespråkar organisationer som ”Jordens Vänner Stockholm” eller bara enskilda ”vanliga människor” städer som sätter människan istället för bilen i fokus. De föreslår allt från bilfria söndagar till totalförbud och utbyggd kollektivtrafik.

Per Kågeson, professor i miljösystemanalys vid Centrum för transportstudier på KTH, är den som skrivit mest om bilen i Sverige, tekniken, problemen den medför och framtiden. Kågeson har skrivit artiklar i främst DN och flertalet böcker med namn som ”Vilken framtid har bilen?”, ”Med klimatet i tankarna” och ”Miljöbil på villovägar”. Kågeson är kritisk till dagens miljöbilsteknik, är för utvecklade cykelleder och diskuterar minskad bilism men han har ändå inte gjort utspel om helt bilfria städer. Han har varit vice ordförande i Naturskyddsföreningen, var initiativtagare till Gröna bilister och till Föreningen Bilfria Leder.

Jag har läst tre olika avhandlingar/upsatser som rör bilism i städer. En doktorsavhandling, en magisteruppsats och en kandidatuppsats. Greger Henriksson doktorerade vid Etnologiska institutionen vid Lunds Universitet med avhandlingen ”Stockholmarnas resvanor – mellan trängselskatt och klimatdebatt”. Denna avhandling har varit mycket användbar för mig då den tar upp hårda aspekter som miljökonsekvenserna med storstadstrafik och olika åtgärder som te. x Stockholmsförsöket och mer mjuka aspekter som frågan om att leva med eller utan bil och hur det fungerar för barnfamiljer i Stockholm. Tony Davidssons magisteruppsats i fysisk planering vid Blekinge högskola vid namn ”En attraktiv bilfri stadsutveckling” är särskilt intressant då Davidsson inte bara redogör dagens svenska bilism och fördelarna med en bilfri innerstad utan också föreslår hur utvecklingen skulle gå till för att vara ekonomiskt-, socialt- och ekologiskt hållbar. Stephanie Anvelid-Ullers kandidatuppsats ”Vägen mot minskad trafik i ”Bilstaden” Malmö – en analys av möjliga hinder i planeringsprocessen” i ämnet Teknik och Samhälle vid Malmö högskola påminner om min uppsats. Anvelid-Ullers utför informant intervjuer för att ta reda på vad som för den bilfria stadsutvecklingsprocessen i Malmö framåt och bakåt.

## **1.5 Disposition**

Nästa kapitel handlar om bilen. För att kunna förstå bilens framtid behöver vi också förstå bilens historia och nuvarande roll vilket är vad jag presenterar i kapitlet. Detta kapitel blev längre än vad jag hade tänkt mig då jag fann mycket information som kändes relevant för min uppsats. Jag vill nog redovisa alla de olika aspekter som finns med bilen för att läsaren ska förstå mina frågeställningar och svar.

Sedan kommer teori anknytningen där jag presenterar de humanekologiska perspektiv och teorier som jag kommer att använda mig av när jag analyserar de olika riksdagspartiernas syn på hållbar utveckling och hur denna ska gå till. I kapitel fyra presenterar jag hur jag har gått tillväga för att samla in material till min undersökning. Jag har valt att hämta material från riksdagspartiernas hemsidor samt att utföra respondentintervjuer med politiker från riksdagspartierna. I kapitel fyra redovisar jag också de metoder jag har använt mig av för att analysera materialet.

I kapitel fem redovisar jag huvudinnehållet av texterna och intervjuerna för att sedan analysera dem i kapitel sex och placera de olika partierna inom ramen för de olika teorierna. I kapitel sju kommer jag med mina slutsatser och reflektioner om resultatet av min undersökning. Därefter följer min referenslista och en karta över Stockholms stad.

## 2. Bilen

Min undersökning handlar om bilens framtida roll i Stockholm stad och för att kunna förstå bilens framtid behöver vi också förstå bilens historia och nuvarande roll. I detta kapitel redogör jag bilens uppkomst och framfart, kulturen och symboliken bilen representerar, bilens roll i staden och problemen som uppkommer där, samt den ständigt aktuella teknologiska utvecklingen bilen genomgår. Jag presenterar därefter stockholmarnas resevanor och de av politikerna planerade åtgärderna för stockholmstrafiken och miljön. I slutet av kapitlet diskuterar jag ett bilfritt Stockholm och lyfter fram fördelarna och möjligheterna med detta. Som humanekolog ser jag bilen från flera olika perspektiv – ekologiskt, socialt och ekonomiskt. Eftersom att bilen representerar alla dessa perspektiv, blir den en bra symbol för debatten om hållbar utveckling och man kan utifrån partiernas vision för bilen utläsa deras vision för vägen mot hållbar utveckling.

### 2.1 Bilens framfart och utveckling, kultur och symbolik i Sverige

Kring förra sekelskiftet kom de första bilarna till Sverige. Under 1900-talets två första årtionden var bilismen fortfarande kontroversiell och ifrågasatt och år 1914 fanns ännu bara ca 5000 bilar i Sverige(Kågeson:2007:15). Tiden mellan första och andra världskriget räknas som bilpionjärerens epok. Antalet fordon ökade successivt men var trots detta ett överklassprivilegium och ett nöjesredskap i första hand. Under denna epok växte många olika organisationer fram som syftade till att propagera för ökat bilanvändande exempelvis Kungliga Automobil Klubben och Motormännens Riksförbund. De spred bilden av bilen som ett samhällsnyttigt instrument då många, främst på landsbygden, fortfarande var tveksamma till bilen. Bilen upplevdes på landsbygden som ett störande och främmande fenomen som satte hästar i sken och orsakade irritation i samhällena(Ingmarsson:2004:15). Bilen var alltså vid denna tid ett instrument i städerna vilket kan tyckas konstigt då de större avstånden finns på landsbygden. Men bilen var som sagt i första taget ett nöjesredskap som visade på ekonomisk framgång snarare än ett nödvändigt redskap.

När andra världskriget bröt ut avstannade bilförsäljningen, importen av bilar upphörde och bensinen ransonerades. Många bilägare fick överlämna däck eller hela bilen till försvarsmakten. De som fick lov att köra använde gengas och det skulle dröja flera år efter kriget innan ransoneringen slutade gälla och försäljningssiffrorna nådde upp till förkrignivå igen.

Perioden som följde, 1950-1970, kan kallas för den svenska bilismens guldår då det var under dessa år vi svenskar utvecklade bilsamhället. Politiker och stadsplanerare reste till USA för att få inspiration till det nya samhället, kom tillbaka och byggde ett Sverige för bilen. Man drömde inte längre om luftskepp utan nu ville alla ha bil och nästan alla skaffade det. Från 1946 till 1976 ökade det svenska personbilsantalet från 140 000 till 2,9 miljoner.



Vid denna tid använde man inte bilen för vardagspendling, den var alldeles för exklusiv för detta. Bilen användes inte som nyttoredskap utan som ett familjeredskap för utflykter. Med bilen kunde man ”bli en riktig familj” och fadern bakom ratten blev en folkhemssymbol. Många såg bilen som näst efter huset den bästa investeringen och välståndet varufierades i bilen(Ingmarsson:2004:15).

Under 1950-talet blev bilen billigare och det blev möjligt även för arbetarklassen att köpa bil. Bilen blev nu politiskt rumsren och Socialdemokraterna kom år 1956 ut med skriften ”Har vi råd med bilen?” där de kallade bilen för en demokratisk kraft. Teknikoptimismen var stor och framtiden var utan tvekan ett bilsamhälle. Stora summor satsades på biltrafiken och optimismen flödade. Bilsatsningen var ekonomiskt försvarbar och politikerna och myndigheterna började planera för ett nytt modernt sätt att leva där framåtskridandet skulle ske på fyra hjul. Samhället och medborgarna bilanpassades men samtidigt fanns det också en del nejsägare. En del förfasades över denna sociala utjämning och menade att bönder och arbetare blev lata och fattiga. Även ungdomarnas ökande bilanvändande oroade, raggarna gjordes till symboler för ungdomens förfall. Men för ungdomarna själva innebar bilen frihet från föräldrarna och en möjlighet att ta sig var som helst och göra vad som helst(Ingmarsson:2004:16-17).

Under 1960-talet blev bilen alltmer vardag och känslorna svalnade, under denna tid höjdes också för första gången verkligt kritiska röster mot bilsamhället(Ingmarsson:2004:18). Reaktionerna började i USA där massbilismen etablerats två årtionden tidigare. Amerikanska bilkritiker menade att bilismen ledde till städernas förslumning samt till trafikolyckor. Bilförespråkare svarade med att bilen var ett uttryck för en demokratisk, frihetlig och individorienterad livsstil. Under slutet av 1960-talet började oppositionen mot bilismen märkas också i Sverige(Kågeson:2007:17). Bilsamhället problematiserades och uppmärksamheten riktades främst mot antalet trafikolyckor och att bilindustrin satsade mer på att utveckla snabba och snygga bilar än säkerheten. Högertrafikomläggningen, sänkta hastigheter och lag om bilbälte var alla beslut som resulterade ur denna diskussion. Men i början av 1970-talet framträdde en ny diskussion – oljeberoendet. Det var energikrisen under denna tid som väckte frågan om det svenska samhällets beroende av de oljeproducerade länderna. På 1980-talet började bilens miljöpåverkan diskuteras för första gången. Skogsdöden längs med vägarna uppmärksammades och många planerade motorvägsbyggen lades på is.

Skärpta lagar om krav på minskade avgasutsläpp minskades och katalytisk avgasrening och oblyad bensin var några av de åtgärder som gjorde att utbyggnaden av bilsamhället fortsatte. Under 1980-90 försvann oron för säkerheten och miljön. Bilförsäljningen steg tillsammans med konjunkturen med undantag för krisen under 90-talets första år. Bilens teknik utvecklades mycket under denna tid. En del av utvecklingen bestod av viljan att bygga miljövänligare bilar med snålare motorer men faktum är att den gamla explosionsmotorn från bilens barndom inte har genomgått en lika stor förändring som resten av bilen (Ingmarsson:2004:18-19). Under slutet av 90 – talet återkom oron för miljön men nu i ny form - koldioxidutsläpp och klimatförändringar (Kågeson:2007:35).

### **2.1.1 Bilen idag**

Bilen var från början ett optimismdrypande nöjesredskap för en privilegierad del av befolkningen men har nu övergått till ett nyttoföremål som betraktas mycket rationellt och förnuftigt. Bilen är en vana, en självklar del av livet och samhället som för många är omöjlig att tänka bort. Idag har vi ca 4,1 miljoner personbilar i trafik i Sverige samt ca 1 miljon avställda bilar. Det är nästan en bil per två invånare och då räknas även den icke-kördugliga befolkningen med (Ingmarsson:2004:19). Bilen har tagit sig långt in i samhället och har blivit en del av vår västerländska/svenska kultur. Bilen som kulturfenomen har tidigare fått liten plats i transportforskningen och relationen mellan människa och bil har endast setts som teknologisk. På senare år har man dock börjat förstå att bilen har en stor betydelse i vår kultur och att vi inte kan komma tillrätta med bilismens miljöproblem förrän vi får ordentlig kunskap om de kulturella faktorer som har betydelse för både utformningen, valet och användningen av bilar. Bilen har för oss människor inte bara ett instrumentellt värde, den har ett känslomässigt värde och detta kan vara en av anledningarna till varför vi har så svårt att komma fram till lösningar för trafik och bilism. Vi vågar inte tala om minskad bilism eller bilfria städer då den förändringen känns otänkbar och olustig (Andersson:1997:145).

Kampen mot vägtrafikens buller, utsläpp och olyckor pågår fortfarande men få ifrågasätter massbilism och vill se den avskaffad. Bilen är en symbol för utveckling, enligt den franske filosofen och sociologen Henri Lefebvre är bilen det moderna samhällets ledande objekt, och Motormännens kända slagord från 1980-talet ”Utan bilen stannar Sverige” verkar vara en vanlig uppfattning bland befolkning, politiker och myndigheter. Denna retorik kan istället för bilkultur kallas för bilkult då den kan uppfattas i nästintill religiösa termer. Ingenting verkar visa på en tillbakagång i användandet av bilen, i Stockholm ökar det. Det pratas istället om miljöbilar och föreningen Gröna Bilister som bildades 1994 kan ses som en milstolpe för detta (Kågeson:2007:18).

### 2.1.2 Vad är en miljöbil?

I debatten om trafik, bilar och miljöproblem nämns ofta ordet miljöbil. Som vi också kommer att undersöka senare i denna uppsats talar politiker ofta om miljöbilar och föreslår dessa som en lösning på miljöproblemen bilismen medför. Men vad är egentligen en miljöbil? Är miljöbilen miljövänlig? Detta var en fråga jag ställde mig för ett tag sedan och jag blev besviken över svaren jag fann. När politiker talar om miljöbilar låter det som att de alla är överens om vad en miljöbil är och att denna bil också är nästintill helt miljövänlig, så är inte fallet. Definitionen av miljöbil har länge skiljt sig beroende på var du befinner dig och det finns ingen teknik ännu som är miljövänlig.

EU har en definition på vad som är en miljöbil, men detta är ingenting som regeringarna inom EU behöver följa, utan fungerar mer som vägledning. EU:s definition är i princip att alla bilar som släpper ut mindre än 120 g koldioxid per kilometer är en miljöbil. EU har som mål att till 2020 sänka gränsen till 95 g per kilometer. I Sverige har man fram tills nyligen valt att följa EU:s direktiv men vissa kommuner har också valt att förtydliga definitionen lokalt och att vi därför har ett flertal olika definitioner i Sverige(Kågeson:2010:51). Trafikverkets senaste definition från 2010 säger att en miljöbil är(Trafikverket:2010a):

- Snåla bensin-eller dieseldrivna bilar (mindre än 120 g koldioxid per kilometer)
- Hybrider
- Bilar som kan drivas med alternativbränslen som Etanol85 eller biogas
- Elbilar

Om man granskar dessa olika tekniker finner man stora problem hos alla:

- Snåla bensin-eller dieseldrivna bilar (mindre än 120 g koldioxid per kilometer) – Bensin och Diesel är fossila icke-förnyelsebara bränslen. I den massbilism som råder gör 120 g koldioxid per kilometer skada på miljön. Detta är inte en miljövänlig lösning(Kågeson:2007:193-239).
- Hybrider – Hybrider innebär att bilen har två olika drivmedel exempelvis etanol85 och diesel, eller el och diesel. En bil går sämre på etanol eller el än på diesel vilket brukar resultera i att etanol-/el-delen av bilen sällan används. Detta innebär att de dubbla drivmedlen ofta byggs i onödan. Elbilens nackdelar och mer om etanol diskuteras längre ner(Ibidem).

- Bilar som kan drivas med alternativbränslen som etanol<sup>85</sup> eller biogas – Etanol är en alkohol framställd genom jäsning eller förgasning av biomassa. Biomassa är t.ex. spannmål, majs, sojaböner, cassava, sockerrör, sockerbeter m.m. Etanolen i sig
- skapar mindre växthusgaser än exempelvis bensin när den förbränns, problemet med etanol som drivmedel är snarare var den kommer ifrån. För det första skövlas regnskog för produktion av grödor som spannmål, sojaböner och majs. Vid produktionen och transporten av grödorna skapas koldioxid och andra växthusgaser. Att grödorna sedan går till bilar istället för hungriga magar är mycket kontroversiellt och omdiskuterat. Biogas skapas när sopor bränns. Det består främst av vätgas, metan och koldioxid som alla är växthusgaser, och påminner om naturgas. Till skillnad från naturgas är biogasen förnyelsebar men det krävs mycket sopor för att få biogas vilket betyder att biogas inte är ett alternativ för massbilism(Ibidem).
- Elbilar – Elbilen står inte för några lokala utsläpp, men precis som med etanol är det viktigt att man diskuterar hur elen skapas. Dagens elbilar kan både laddas genom en kontakt och drivas på vätgas som producerar el i bilen. Elen som kommer från kontakten kan komma från allt från kolkraftverk till vindkraftverk. Grön el i bilar är kanske det mest miljövänliga alternativet men vi har redan ett energiunderskott och klarar ännu inte att leva på endast förnyelsebar energi och där brister argumentet för grön-el-bil. Här blir också debatten om kärnkraftverk relevant. Debatten om vätgasbilen har varit stor, främst under slutet av 1990-talet fram till ca år 2005. Debatten börjar dock komma tillbaka, kanske främst på grund av att Hyundai precis har släppt en vätgasbil som man har arbetat med sedan 1990-talet. Denna bil marknadsförs som bilen som bara släpper ut vattenånga. Men när man studerar denna teknik närmre framkommer det att vätgas endast är en bärare av energi precis som elen i väggen och att den behövs framställas på något sätt. Idag framställs den främst av naturgas som är en fossil-icke-förnybar energikälla genom en så kallad ångreforming. Mycket energi förloras i varje omvandling och förluster sker också när gasen komprimeras eller kyls ned samt att det sker ett visst läckage under förvaring(Ibidem). Elbilen skulle kunna vara ett alternativ när vi finner ett effektivt sätt att ta tillvara på energi, men vi har inte tid att vänta. Klimatet. Det finns dessutom andra problem med bilen än just utsläpp vilket jag återkommer till.

Regeringen har som mål att sammanställa en nationell miljöbilsdefinition till år 2013. Ett förslag utkom i april 2012 samtidigt som regeringen gick ut med att de har som mål att ha en fossiloberoende fordonsflotta år 2030. Vad som menas med detta är oklart och berörda myndigheter har inte fått någon hjälp med tolkningen. Förslaget var en föga uppmärksammas bilaga till budgetpropositionen och innebär skärpta krav på småbilar och att större bilar ska medges större utsläpp än små som kompensation för sin större vikt. Regeringen föreslår också att alternativbränslebilar ska tillåtas 55 g extra koldioxid år 2020(då EU går ner till 95 g) vilket betyder att den typen av miljöbil får släppa ut 150 g koldioxid per kilometer. Per Kågeson professor i miljösystemanalys vid Centrum för transportstudier på KTH skriver i DN att ”Kraven på bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp från ”miljöbilar” är så frikostigt satta att systemet motverkar klimatpolitiken”(Kågeson:2012).

Dessutom behöver vi också i denna ekvation ta med insikten om att folk inte köper nya bilar bara för att det kommer miljövänligare bilar – trots ekonomiska styrmedel. Idag är 40 % av de svenskarnas bilar över 10 år gamla, bland EU:s 15 första medlemsländer är det bara Grekland och Finland som har större andel gamla bilar(Kågeson:2011:292).

”Att det finns tekniska lösningar på många av bilens problem är en självklarhet. Det är inte lika självklart att det finns tekniska lösningar på massbilismens problem. Trots det är föreställningar om ”technological fixes” på just dessa problem vanliga inom transportpolitiken” (Stureson:Tengström:1998:221-22).

## **2.2 Bilen i Stockholms stad**

Idag är bilen en självklar del av staden. Tänk efter för en stund hur stor plats bilen har fått i staden. Vägar, parkeringsplatser, övergångsställen och parkeringshus. När du är ute och går i en stad påverkas du av bilen hela tiden. Även om du inte behöver korsa en gata, så går du på trottoaren för att inte vara i vägen för biltrafiken och du andas avgaser och partiklar från bilarna. Staden är till stor del planerad och byggd som ett bilsamhälle sedan 1950-talet. Arbetsplatskluster, stormarknader och bostadsområden ligger långt ifrån varandra och kollektivtrafiken däremellan är bristfällig och saknar plats för stora kassar och IKEA-möbler. Det är dessa transportsträckor, inte varutransporterna från andra sidan jordklotet, som egentligen är de mest problematiska och ineffektiva. Arbetspendlingen och distributionstrafiken inne i städerna är den trafiken som i huvudsak utgörs med fordon som transporterar få personer och lite gods(Åhlström:2008:121). Trafiken är Stockholms största miljöproblem. 25 % av Stockholmarnas växthusgasutsläpp kommer från vägtrafiken och 65 % av dessa utgörs av privatbilismen(Miljöbarometern:2011b).

Denna trafik orsakar inte bara mycket utsläpp av växthusgaser per transporterad person eller transporterat kilo, den är också den mest riskfyllda då biltrafik blandas med cyklister och fotgängare. Inne i städerna, och Stockholm är ett praktexempel för detta, bildas det dessutom ofta trafikstockningar vilket betyder att bilarna ofta går på tomgång(Åhlström:2008:121).

### **2.2.1 Fördelar och nackdelar**

Vi ska inte stryka under stolen att det finns fördelar med bilen och de alla går under kategorin bekvämlighet(Åhlström:2008:124):

- Bilen avgår precis när man behöver/vill åka
- Den går från dörr till dörr
- Det finns plats för bagage
- När bilen väl är införskaffad är driftkostnaden rimlig, i alla fall för en familj

Nya transportmedel kan tänkas konkurrera med bilen även på dessa plan, exempelvis spårtaxin som just nu är ett hett samtalsämne i Stockholm. Men den diskussionen lämnar vi här. Istället presenteras bilens nackdelar(Kågeson:2007):

- Lokala utsläpp av växthusgaser och partiklar
- Utsläpp där bensin/el/etanol tillverkas, samt fler miljöproblem och brott mot mänskliga rättigheter i och med produktionen av både drivmedel och fordon(olja, mineralolja, skogsskövling)
- Tar stor plats av staden
- Skapar barriärer
- Skapar buller
- Orsakar olyckor
- Gör intrång på kultur-/natur-områden

Att bilens fördelar inte går jämnt upp med nackdelarna är tydligt. Men trots detta ökar biltrafiken i stockholmsstad vilket inte är så konstigt då befolkningen växer och inkomsterna ökar(Stockholm:2012a). Stockholm är redan mycket drabbat av ovanstående problem. Under rusningstid står biltrafiken still på många platser, vilket kanske inte är så konstigt då 355 000 bilar passerar betalstationerna för tullskatt dagligen(Miljöbarometern:2012a).

Luften är tidvis mycket förorenad och partikelhalten hög, buller är ett ständigt problem i vissa områden exempelvis för de boende och arbetande runt Hornsgatan och Nortull(Stockholm:2012b).

### **2.2.2 Stockholmarens resvanor**

70 % av den resta sträckan inom stockholmsstad utgörs av bilresande och cirka hälften av stockholmarna har tillgång till en bil. Detta beror på att kollektivtrafiken inte är tillräcklig, speciellt vid ny stadsbebyggelse(Miljöbarometern:2012b). Samtidigt använder stockholmarna bilen minst av Sveriges befolkning. Den låga andelen bilresor bland stockholmarna kan betraktas som ett geografiskt och historiskt fenomen snarare än ekonomiskt då stockholmarna är de som flyger mest bland svenskarna. Det höga inslaget av flygresor beror på relativt stora inkomster, val av arbeten(tjänsteresor) och god tillgänglighet till stora flygplatser. Den ”låga” andelen bilresor beror på bebyggelsestruktur, tillgång till kollektivtrafik och lokala hinder för biltrafik exempelvis tullavgifter(Henriksson:2008:11). 6 av 10 stockholmarna reser kollektivt och med cykel och endast 3 av 10 med bil. 80 % av stockholmarna tycker att det är viktigt att resa miljövänligt då även 80 % av stockholmarna oroar sig för klimatförändringarna(Miljöbarometern:2012c)

Alltså, trots att bilismen i staden ökar och 70 % av den resta sträckan inom staden utgörs av bilresande är stockholmarna ändå de som reser minst med bil i Sverige, reser dubbelt så mycket kollektivt och med cykel än med bil och hela 80 % tycker att det är viktigt att resa miljövänligt.

### **2.2.3 Planerade åtgärder**

Sveriges Riksdag har antagit 16 miljö kvalitetsmål som ska vara uppnådda år 2020. Varje miljömål har ett antal delmål och indikatorer som visar åt vilket håll utvecklingen sker och om målen kommer att uppnås i tid. Fem av de 16 miljömålen har en direkt koppling till transportsektorn, dessa är: Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Ingen övergödning, God bebyggd miljö och Bara naturlig försurning(Regeringen:2012). Miljömålen bedöms av Naturvårdsverket alla vara mycket svåra eller till och med omöjliga att nå inom den utsatta tidsramen då politikerna inte vidtagit tillräckliga åtgärder(Naturvårdsverket:2010).

När staten och stockholmsregionen sammanträdde i december 2007 för att diskutera och planera stockholmstrafikens framtid skapade dem ”Stockholmsöverenskommelsen”. Stockholmsöverenskommelsen är ett försök till planering och regionalt ansvarstagande från regeringen och stockholmsregionen. Överenskommelsen är att 100 miljarder ska satsas i trafiken i stockholmsregionen där 52 % ska gå till vägtrafiken och 48 % till spårtrafiken. Hälften av pengarna ska komma från regionen och hälften från staten. Pengarna används inte bara till att bygga nytt utan man konstaterar också i överenskommelsen att pengarna ska gå till att skapa en helhetslösning genom att också effektivisera redan existerande vägar och spår. Stockholmsöverenskommelsen har byggt Citybanan, Roslagsbanan, norra länken och ska även finansiera Förbifart Stockholm(Stockholm:2012c).

I rapporten från sammankomsten år 2007 konstaterar regeringen och Stockholm stad:

”Givet samma priser för att resa som idag kommer befolkningstillväxten och den ekonomiska tillväxten i Stockholmsregionen fram till år 2030 i sig att medföra att vägtrafiken ökar med upp mot 77 procent och resandet med kollektivtrafiken med 30 procent. Kollektivtrafiken kommer alltså att tappa andelar till vägtrafiken. Om inga åtgärder sker kommer trängseln på vägar och spår att bli mycket omfattande och allvarligt begränsa möjligheten för regionen att fungera ekonomiskt och socialt.”

Om hur åtgärderna påverkar stockholmstrafiken ytterligare står det:

”Investeringarna i infrastruktur, den utökade kollektivtrafiken och trängselskatten kan år 2030 halvera trängseln i vägnätet, mätt som antal bilpassager över trånga vägavsnitt, jämfört med om åtgärderna inte genomförs. Trenden med ökad vägtrafik leder däremot till att trängseln, trots åtgärderna, ökar över tid. Analysen visar att antalet bilpassager över trånga vägavsnitt kommer att öka femfaldigt på 30 år, trots trängselskatter i innerstaden, på Essingeleden och på en ny Östlig förbindelse.”

Rapporten avslöjar också de uträkningar som gjorts på de framtida koldioxidutsläppen:

”Koldioxidutsläppen minskar till följd av trängselskatten medan de ökade reslängderna ökar utsläppen. Sammantaget innebär detta en liten minskning av utsläppen av koldioxid. Dessa effekter är dock marginella jämfört med den beräknade utsläppsökningen på 78 procent som skulle bli fallet 2030 om vi då hade en fordonspark med samma egenskaper som idag och samtidigt en omfattning av vägtrafiken enligt vad som prognostiserats. För att uppnå klimatmålet borde istället koldioxidutsläppen minska påtagligt.”



Slutsatsen är att:

”Konsekvensanalysen visar tydligt att åtgärder som infrastruktur, kollektivtrafik och trängselskatter inte kan förväntas ge stora effekter på utsläppen av koldioxid. Det krävs kraftfulla åtgärder av annat slag. Ett beräkningsexempel har konstruerats för att visa en åtgärdssammansättning som kan ge en reduktion av utsläppen av koldioxid från vägtrafiken med 30 procent från dagens nivå fram till 2030. Bedömningen är att ett sådant scenario inte väsentligt förändrar behovet av de åtgärder i infrastruktur, kollektivtrafik och trängselskatter som finns i överenskommelsen. En viktig roll för att förverkliga ett sådant scenario har de offentliga aktörerna och politikerna bl.a. genom sin möjlighet att skapa incitament för en utveckling mot bränslesnåla fordon och alternativa tekniker.”(Regeringen:2007)

År 2007 var förhoppningarna på trängselskatt och miljöbilar stor. Sedan dess har både trängselskatten och miljöbilarna visat sig inte vara lika effektiva som man trott vilket till och med politikerna har medgett. Trots detta fortsätter planeringen efter Stockholmsöverenskommelsen med en planerad ökning av vägtrafiken med 77 % och ökning av koldioxidutsläppen med 78 %. Samma år går Stockholm stad ut med en framtidsplan vid namn ”Vision 2030”. I denna vision beskriver man hur Stockholm ser ut år 2030. Det är en förskönad version av överenskommelsen med regeringen. Sådär beskrivs stockholmstrafiken i ”Vision 2030”:

”De nya förbifarterna väster och öster om staden, samt utbyggnaden av Norra länken och E18 har gjort det lätt att transportera sig i Stockholm-Mälardalenregionen. Regionen knyts samman av Citybanans utbyggnad och förlängningen av tvärbanan från Hammarby Sjöstad till Slussen och från Alvik till Solna och Kista.

Tunnelbanan löper numera från Odenplan till Karolinska sjukhuset, från Hagsätra till Älvsjö och från Kungsträdgården till Nacka och Tyresö. Spårväg City binder samman nordvästra Kungsholmen med den nya stadsdelen i Västan. Kollektivtrafiken fungerar prickfritt och allt fler väljer att använda sig av dessa färdmedel. Stora satsningar har gjorts på fler spårvägar och utbyggd el-och biogasdriven kollektivtrafik även till sjöss.

Transportsystemet utmärks av en miljöteknik och logistik som i princip neutraliserat koldioxidutsläppen. Satsningarna har kunnat genomföras tack vare en bred regional samsyn och nya finansieringslösningar i samverkan med staten och näringslivet. Infrastrukturprojekt går mycket snabbare att genomföra” (Stockholm:2012d).

Stockholm stad har med olika åtgärder försökt dirigera om trafiken i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen. Dessa åtgärder är exempelvis norra- och södra länken samt trängselskatt och omdiskuterade planerade ”Förbifart Stockholm”(Stockholms Fria:2008). Åtgärderna syftar främst till att omdirigera trafiken men just trängselskatten ska också fungera som ett incitament för invånarna att resa kollektivt.

Pengarna från tullavgifterna var tänkt att gå till forskning och utveckling av miljövänligt resande men det har inte riktigt fungerat som planerat(Transportstyrelsen:2010). Utöver dessa åtgärder har staden också satt upp flertalet mål och planer för stadens trafik och miljö. Först och främst har stockholmsstad ett miljöprogram som gäller hela staden och förnyas var tredje år. Miljöprogrammet för 2012-2015 innehåller 6 st inriktningsmål med 29 st detaljmål. Ett av de 6 inriktningsmålen är ”Miljöeffektiva transporter” där detaljmålen är:

- Miljöbelastningen från stadens transporter och resor ska minska
- Stadens egna fordon ska vara miljöbilsklassade och köras på miljöbränsle, och av stadens upphandlade transporttjänster ska miljöfordonsandelen öka
- Miljökvalitetsnormerna för luft ska uppnås
- Gång- och cykelresandet ska öka
- Kollektivtrafikens andel ska öka
- Nya personbilar som säljs ska till minst 50 procent vara miljöbilar. 10 procent av nyregistrerade tunga fordon ska vara miljölastbilsklassade. Försäljningen av miljöbränsle ska uppgå till 16 procent
- Trafikbullret utomhus ska minska(Miljöbarometern:2011c)

Stockholmsstad har också utarbetat en framkomlighetsstrategi som legat ute som remiss fram till 23 mars 2012 för organisationer och myndigheter att komma med ändringar. Förslaget har precis färdigställts och verkställts av politikerna nu under våren 2012. Framkomlighetsstrategin har fyra huvudinriktningar som är(Stockholm:2012e):

- Mer plats till bussar och cyklister
- Trafiken ska bli mer pålitlig(tidsmässigt)
- Gångtrafikanterna ska få bättre förutsättningar
- Minska de negativa effekterna trafiken kan ha på storstadslivet

Stockholmsstad har även en planeringsmetod vid namn ”Fyrstegsprincipen” för att hushålla med resurser och minska vägtransportssystemets miljöpåverkan. Möjliga förbättringar i transportsystemet prövas i följande ordning:

1. Utvidga transportbehovet och valet av transportsätt
2. Utnyttja det befintliga vägnätet effektivare, ge trafikanterna goda förutsättningar
3. Begränsade ombyggnadsåtgärder
4. Nybyggnad

Tyngdpunkten läggs på de två första stegen som handlar om att bearbeta attityder och lyfta fram hållbara rese val. (Stockholm:2012f)

Den 15e mars 2012 antog kommunfullmäktige ”Promenadstaden-Översiktsplan för Stockholm”. I planen ingår olika åtgärder för att göra Stockholm till en trevligare stad att leva i. Åtgärderna är(Stockholm:2012g):

- Koppla samman stadens delar
- Bygga tätare
- Värna om de fina kvaliteter staden redan har
- Bygga fler parker efter ett nytt parkprogram
- Ta fram en ny energiplan
- Ta fram en ny arkitekturstrategi vid namn Arkitektur Stockholm

## 2.2.4 Ett bilfritt Stockholm

När man läser om stockholmarnas resevanor och politikernas planerade åtgärder märker man ett glapp. Det finns en vilja att resa miljövänligt och bilen är inte längre lika förankrad bland stockholmarna. Trots detta vidtas inga omfattande åtgärder för att möta befolkningen, eller de problem inom trafik och miljö som börjar bli allt mer brådskande. Politikerna förlitar sig på gamla förslag om motorvägar som ska leda bort trafiken, trängselskatter som inte levererar resultat och miljöbilar vars teknik överskattats. Att läget är sådant börjar de flesta (inklusive politikerna) inse, och debatten om Stockholms framtid börjar allt mer komma upp till ytan. Vilken väg ska vi nu välja? Politikerna är överens på vissa punkter, på andra inte. I detta kapitel, och i en av mina frågeställningar, drar jag det så långt och föreslår ett bilfritt Stockholm.

Politikerna har än så länge byggt städer som förutsätter att befolkningen har bil för att vardagen ska fungera, och sedan bedriver de en politik som ska förmå människor att inte använda den bil de måste ha bland annat genom tullskatter. Detta blir dubbla budskap. Politikerna borde istället minska behovet av arbetspendling och inköpsresor med bil både genom bättre stadsplanering och med ett utbyggt kollektivtrafiknät (Åhlström:2008:123). I mitt tävlingsbidrag om ett hållbart Stockholm kom jag med ett förslag om en bilfri innerstad och ett utbyggt kollektivtrafiknät. För att lyfta fram fördelarna och möjligheterna med ett bilfritt Stockholm har jag valt att presentera ett utdrag ur mitt bidrag:

”Vägar tar upp en stor del av staden och med färre vägar får vi fler möjligheter samtidigt som vi minskar stadens koldioxidutsläpp. Småvägar tas bort och vägar med många filer blir mindre. Gator som Valhallavägen, Karlavägen och Ringvägen kan byggas om så att bara det ena körfältet används för biltrafik. Detta är idag möjligt då den nya tunneln vid Norra länken huserar lastbilarna från frihamnen. Viss biltrafik ska finnas kvar för räddningstjänsten, transporter av gods, postbilar, taxitjänst m.m. Men den privata bilismen stannar utanför tullarna på nybyggda infartsparkeringar där även Carpools ska finnas.

För att staden inte ska stanna upp och för att avlasta de redan överbelastade tunnelbane- och bussnäten kan man bygga ett Skytrain som går genom staden och ut till de kringliggande förorterna. Ett skytrain passar mycket bra i Stockholm med alla dess öar och vatten. Problemsträckor som Nacka och vidare norrut utan att passera söder löser Skytrainet och färdvägen över vattnet blir mycket vacker. Den nya marken en minskad bilism resulterar i ger nya möjligheter. Man kan bygga nya bostäder i form av passivhus eller liknande, på de befintliga byggnaderna täcks taken med solceller, fasaderna tätas och vertikala trädgårdar hängs på byggnadernas södra sida. Man kan skapa fler stråk för affärer och restauranger där befolkningen kan mötas. Bygga kooperativa urbana trädgårdar eller växthus där de som vill har möjlighet att odla mat. Man kan även bygga kulturcentrum där man kan ställa ut och presentera idéer, laga mat, ha seminarium och fira högtider.

I den brasilianska staden Curitiba hyllar och integrerar de den multikulturella befolkningen genom att omvandla obebyggda platser till parker tillägnade olika etniciteter där de kan fira sina traditioner och dela med sig av sin kultur. Detta ökar förståelsen och acceptansen för olika kulturer. De har parker vid namn Italian Wood, German Wood, Jerusalem fountain och Arab Memorial. Vore det inte häftigt att fira en högtid i Somalia Garden eller Spanish Corner?"

John Urry, brittisk sociolog, professor och framstående bilfrågasättare, skriver att en tänkbar framtida förändring som kan minska eller bryta dominansen av bilar är att börja i stadskärnorna där bilen ändå är ineffektiv. Infartsparkeringar och innerstadsfordon anpassade för just stadstrafik är olika lösningar Urry föreslår. Innerstadsfordonen ska vara eldrivna och kollektiva samt elektroniskt individualiserade för den som för tillfället använder dem. Urry menar alltså att det behövs en parallell form av bilism för att sätta den traditionella bilismen i gungning(Urry:2004). I Henrikssons doktorsavhandling som jag nämnde i inledningen visar undersökningarna att det finns flaskhalsar för de bilfria i innerstad och förortskärnor. Främst barnfamiljer har problem med att vara bilfria och lånar idag bil av en granne för att åka och storhandla eller tar taxi hem med möbler från IKEA. Henriksson pekar då på Urrys koncept och menar att det kan vidga flaskhalsarna för bilfrihet om vissa av de eldrivna kollektiva innerstadsfordonen har lämplig räckvidd och lastkapacitet. Men Henriksson skriver samtidigt att det kan krävas andra typer av förändringar som försvagar bilismen i städerna. Man kan exempelvis lösa barnfamiljernas problem med hjälp av ett större inslag av transporttjänster snarare än transporter man själv utför(Henriksson:2008:167-186).

Det handlar både om hårda frågor som ekonomiska styrmedel och att planera staden efter människan istället för bilen och skapa en blandstad där lågprisaffärer ligger mer centralt och inte kräver bil, och om mjuka frågor som våra vanor och vad som styr valen vi gör. I forskningsprojektet "Getting along without a family car" konstateras det efter enkäter och intervjuer att unga stockholmare som växt upp utan bil anser att tanken om att ägandet av en bil höjer livskvalitén är falsk och de ser inte heller bilen som nödvändig när man lever i stockholmsstad(Sandqvist, Kriström:2001:111). Det är trots allt de kommande generationerna vi utvecklar staden för och skyddar miljön för. I undersökningen framkommer det klart och tydligt att bilen är en vana och bekvämlighet som kommande generation inte anser är nödvändig. Det största problemet med bilismen i stockholmsstad kanske just handlar om den äldre generationen(som för närvarande styr) vars barndomsminnen och emotionella relation till bilen som gör det otänkbart att eliminera bilen i staden.

### **3. Teorianknytning**

När jag analyserar de olika partiernas syn på hållbar utveckling kommer jag att använda mig av humanekologiska perspektiv och teorier. Inom perspektivet hållbar utveckling finns flera teorier och begrepp. Dessa teorier kan te. x handla om hur vi ska uppnå en hållbar utveckling. Jag vill analysera de olika partiernas handlingsplan efter sådana teorier. De två huvudsakliga teorierna jag kommer att använda mig av är ekologisk modernisering och ytlig- och djup ekologi. Brundtlands rapport från 1987 öppnade upp för diskursen om hållbar utveckling. Brundtland definierade begreppet som "Development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs"(Bruntlandt:1987:2). Brundtland fick ta emot mycket kritik för att hon främst syftade till människans rättigheter och inte den övriga naturens rättigheter. En homogen global definition till hållbar utveckling finns ej än idag då begreppet fortfarande är mycket omdebatterat. Jag kommer i min undersökning utgå från att hållbar utveckling innebär hållbar ekologisk-, social- och ekonomisk utveckling där utvecklingens problem och möjligheter ses från flera olika perspektiv. Ekologisk hållbarhet innebär att man inte tar mer från naturen än vad som kan återskapas eller repareras och social hållbarhet innebär att vi behöver skapa en livsmiljö där alla människor trivs. Ekonomisk hållbarhet innebär att alla människor ska kunna försörja sig utan att det ska äventyra den ekologiska- och sociala hållbarheten.

#### **3.2 Ekologisk modernisering**

Joseph Huber grundade på 1980-talet teorin om ekologisk modernisering som enligt flera samhällsvetare idag dominerar det politiska och praktiska miljöarbetet. Ekologisk modernisering förklaras enkelt med meningen: "Den enda möjliga vägen ut ur den ekologiska krisen är att gå djupare in i moderniseringen". Huber menar att det moderna samhällets problem är att teknosfären(den industriella världen) har fått lov att dominera på sociosfären(livsvärldens) och biosfären(naturens) bekostnad. Huber betraktar detta problem enbart som ett designfel som är fullt möjligt att reparera genom en så kallad "ekosocial" omstrukturering av teknosfären. Det är denna process Huber kallar för ekologisk modernisering.

Enligt Huber ska ekologisk modernisering gå till på två sätt. Först ska man ekologisera ekonomin dvs. utveckla och implementera ny miljövänlig teknik. Med hjälp av denna teknik ska kopplingen mellan ekonomisk tillväxt och miljöproblem brytas. Denna teknik ska inte bestå av så kallade "end of pipe" lösningar där utsläppen renas utan innebära teknik som från början för en miljövänlig produktion. Efter denna ekologiseringen av ekonomin ska man ekonomisera ekologin vilket innebär att en prislapp ska sättas på naturen.

Aktiviteter som gör skada på miljön beskattas och miljövänliga aktiviteter ska stimuleras ekonomisk. Alltså ska ekonomiska styrmedel användas för att få samhället att agera rätt(Böhler:2004:24-30).

Miljösociologen Maarten Hajer som har studerat europeisk miljöpolitik menar att ekologisk modernisering är en strategi där man ser en teknologisk eller instrumentell väg ut ur miljöproblemen. Hajer beskriver strategins inställning till kunskap där merparten av dagens miljöproblem uppfattas bero på samhällets bristfälliga kunskap om hur naturen fungerar. Många miljöproblem tros därför kunna lösas med hjälp av den rätta kunskapen. På så sätt representerar ekologisk modernisering en strategi som ser möjligheten att överkomma miljöproblemen utan att ta till några större strukturella förändringar. Hajer skriver också om strategins syn på ekonomisk tillväxt. Miljökrisen verkar inte uppfattas som någon problematisk begränsning för dagens ekonomiska system utan tvärtom, samhällets bristande ekologiska anpassning betraktas som en viktig ekonomisk drivkraft. Att satsa på miljön betraktas som en satsning på industrin och som nästa stora marknad(Ibidem).

Ekologisk modernisering används både som samhällsvetenskaplig teori och som politiskt program i den industrialiserade delen av världen. Ekologisk modernisering är en av de idéerna som tillåter ekonomin att växa, och produktion och konsumtion öka därför förespråkas den av politiker och företagare som styr världen då de kan framstå som både gröna och fortsätta tjäna röster och pengar.

Ett exempel på ekologisk modernisering är miljöbilen. Istället för att förespråka minskad bilism, och tänka över vår livsstil, utvecklar vi biltekniken miljövänligt vilket resulterar i att vi inte längre behöver betala dyra oljepriser och slipper de farliga avgaserna. Denna effektivisering resulterar i sin tur till ökat bilanvändande. Mineralutvinningen till bilproduktionen ökar, energibehovet till tillverkningen ökar och de andra problemen bilen kommer med som buller, barriärer och olyckor kvarstår. Den miljöbilsteknik som finns idag orsakar också utsläpp där elen och biomassan produceras.

### 3.3 Ytlig- och djup ekologi

Begreppet djupekologi infördes i början av 1970-talet av en grupp norska miljöaktivister, med filosofen Arne Naess i spetsen. Uttrycket innebär att karakterisera ett sätt att tänka om miljöproblem som angriper från rötterna, dvs. hur de kan ses som symptom på de djupaste onda i dagens samhälle. Detta är en kontrast till ytlig ekologi – där man endast behandlar symptomen själva, inte orsakerna, genom teknologiska korrigeringar (som ekologisk modernisering).

Arne Naess och filosofen George Sessions fastställde sju punkter till en djupekologisk plattform år 1984. De sju grundläggande punkterna i djupekologi är (Rothenberg:1987):

1. Det finns inneboende värde i allt liv Förutom alla organiska processer, utvidgas termen liv till att omfatta den fysiska livslängden för ett ekosystem, samspelet mellan ekosystemen och det livet av jorden som helhet. Denna utbyggnad av begreppet "liv" kräver användning av relationella begrepp för att definiera och forma en bild av världen.

2. Mångfald, symbios, och därmed komplexitet förklarar livet i naturen. Mångfald avser de många olika typer av individer, arter och ekosystem som hela av naturen innehåller. I naturen finns det inte en mångfald av fristående enheter, utan saker som är bundna till varandra genom trådar av symbios - de är beroende av interaktion med andra för överlevnad. En sak inte existera utan dess relation till andra saker. Symbios och mångfald skapar tillsammans komplexiteten av naturen - en stor värld av relationer, anslutningar och möjligheter som visar hur många som kan ses som en. Det finns inneboende värde i varje del av denna komplexitet som vår art också är en del av. Förhållandet mellan begreppen komplexitet, mångfald och symbios kan anses vara kärnan av djupekologi - där tre idéer från vetenskapen ekologi tillämpas i en filosofisk ram.

3. Mänsklighetens makt innebär att vårt ansvar gentemot naturen är större än hos någon annan art. Alla individer i alla arter har en naturlig tendens att utforska sin omgivning och samtidigt fylla och skapa en ekologisk nisch. Definitionen för vår nisch har inneburit en större förändring av naturen än någon annan art. När denna förändring utförs på en massiv skala, separerar det oss från jorden, vilket varken främjar vår egen överlevnad eller välbefinnandet av planeten själv. Men kraften i vår art är mer än rätten att förstöra, den har också en potential för förståelse.

4. Vårt nuvarande samhälle ger oss många möjligheter. Vi har många val, men så många av dem verkar värdelösa. Vi har lärt oss att tänka på oss själva och världen som maskiner. En maskin har många delar, men ingen intern intelligens eller meningsfullt att styra. Delarna är inte medvetna om deras syfte och funktioner.



Man kan oftast hitta reservdelar till en trasig maskin. Men inte till den trasiga jorden. Att tänka som maskiner är bara ett steg från att leva som maskiner. En syntetisk livs-stil alienerar oss från jorden. För att lösa dessa djupt rotade problem behöver våra tankar och handlingar ändras. Det finns två identifierade riktningar vilket förändringar kan gå:

(1) Det pragmatiska målet för förändring bör vara ett respektfullt sätt att leva på jorden,

(2) Det idealiska-centrerade målet bör vara ett erkännande av vår egen art som en del av naturen.

5. Vi bör ändra de grundläggande strukturerna i vårt samhälle och den politik som styr dem. Idén med tillväxt behöver omdefinieras till ett användbart och positivt ord. Dess innebörd måste undersökas, noggrant övervägas, och omdefinieras så att det blir något faktiskt värt att sträva mot. Ekonomiska behov är de faktiska behoven för överlevnad. Bara levande varelser kan ha ett sådant behov, inte organisationer eller företag - dessa är endast instrumentella. Den nuvarande ekonomiska ideologin tenderar att värdera det som kan sättas på marknaden: materiella ting och flödet av varor och tjänster. Vi bör i stället tydligt identifiera de väsentliga behoven för människor och andra arter, och utveckla metoder att förverkliga dem. Vi lever i en värld som till stor del kontrolleras av massiva organisationer. Det är orealistiskt att anta att vi kunde fungera utan dem. Men för att främja tillväxt måste vi uppmuntra fler lokala deltagande strukturer.

6. På insidan måste vi söka livskvalitet snarare än högre levnadsstandard, självförverkligande istället för materiellt välstånd. Underliggande värden måste finnas där. Självförverkligandet är en process som förbinder individen till den större världen.

7. Nya typer av kommunikation bör finnas att uppmuntra till en större identifikation med naturen. Endast då kommer vi att se vår del i naturen igen. Det har funnits en vilja att mekanisera naturen. Det orörda ekosystemet är mycket mer perfekt och det finns mycket vi kan lära av det. Vi bör försöka skapa och förklara våra organisationer med strukturer med språk baserat från naturen. Tekniken, i dess bredaste mening, inklusive alla sysselsättningar i fantasin, kan uppmuntras att följa naturen i dess sätt att drivas. Ju mer vi lär oss av naturen, desto mer ser vi att vi inte kan acceptera vår samtid och farligt ofullkomliga värld(Ibid).

### **3.4 Avslutning av teorikapitlet**

Jag valde teorierna ekologisk modernisering och ytlig- och djupekologi därför att jag tycker att dem ställer sig bra mot varandra. Ekologisk modernisering passar bra tillsammans med dagens bilindustri, hur vi så kärt håller oss fast vid bilen trots att industrin är en av världens största miljöbovar. Vi vägrar att ändra våra vanor utan vill få det att fungera ändå. Det gäller många av våra lösningar på miljöproblem exempelvis nedfrysning av koldioxid. Men det behöver inte bara handla om den typen av teknologiska lösningar. Det kan också handla om förnyelsebar energiteknik som solceller och vindkraftverk.

Ytlig ekologi handlar om just det som ibland kan vara problemet med ekologisk modernisering – att man endast tar itu med symtomet och inte det grundläggande problemet. Sådana lösningar är oftast kortsiktiga. Djupekologi är däremot motsatsen. Att implementera djupekologi när man beslutar om bilen handlar om att gå till botten med problemet och tänka om hur vi lever. Jag kommer i min analys främst använda mig av teorin ytlig- och djupekologi när jag tittar på hur partierna tar itu med miljöproblem. Jag kommer alltså inte gå in på partiernas sätt att se människan i naturen då det varken ingår i mitt syfte eller i mina frågeställningar.

## **4. Datainsamlingsmetod och material**

Som material har jag valt att utgå från riksdagspartiernas hemsidor där de kortfattat presenterar sin politik samt att utföra respondentintervjuer med en politiker från varje riksdagsparti. Sverigedemokraterna kommer inte att vara med i min undersökning trots sin närvaro i riksdagen. Detta beror på att de varken för trafik- eller miljöpolitik(i alla fall inte offentligt på sin hemsida). Jag har varit i kontakt med en stockholmspolitiker från Sverigedemokraterna som kunde tänka sig att bli intervjuad men han återkom aldrig med material om deras trafik- eller miljöpolitik vilket var ett krav från min sida för att jag skulle kunna utföra en likvärdig undersökning på alla partier.

### **4.1 Partiernas hemsidor**

Som material använder jag mig av partiernas hemsidor. Alla riksdagspartier har en hemsida, de ser dock lite olika ut. De har alla en stockholmshemsida men endast en del av partierna redovisar den politik de för på denna sida. De andra presenterar istället sina lokala politiker med kontaktuppgifter mm. Detta betyder att jag använder mig både av nationella och stockholmslokala partihemsidor. Partierna visar sin politik på sina hemsidor samlat under olika kategorier. Partierna har inte likadana rubriker på sina kategorier men de är ofta likvärdiga. Exempelvis kan ett parti ha en kategori som heter ”Trafik och Miljö” medan ett annat har ”Bilism” men det står fortfarande samma typ av information under dessa kategorier.

Jag väljer därför många olika kategorier med olika namn från de olika partierna för att komponera ihop likvärdigt material från alla partier som deltar i min undersökning. Texterna fungerade också som förberedande material inför intervjuerna.

## 4.2 Samtalsintervju

Till skillnad från ett vanligt samtal har intervjun ett tydligt formulerat syfte och följer en bestämd struktur. Intervjun är en lämplig metod för att få in det material som passar till både beskrivande och analyserande syften. Som metod tillåter intervjun forskaren att se fenomenet som den andra uppfattar det. Det är en metod som kan ge social- och/eller kulturell kontext till det studerade fenomenet och likaväl ge ett ”inifrån-perspektiv”. Intervjun tillåter att följdfrågor ställs och det ger en mer levande och nyanserad bild av den som intervjuas engagemang. För mig kommer följdfrågorna vara mycket viktiga då det ger mig en möjlighet att leda in svarspersonen på lite djupare vatten när det kommer till mer filosofiska frågor om partiets verkliga naturengagemang. Följdfrågor gör också att man kan fånga upp aspekter man inte tidigare tänkt på (McCracken: 1988).

McCracken skriver om den kvalitativa cirkeln där forskaren först läser in sig på ämnen för att sedan kategorisera sin egen förståelse och åsikt om det han forskar om. Det underlättar för forskaren att ha förståelse av sin egen uppfattning om den han studerar. Under intervjun kommer det ofta upp nyckelbegrepp som man ska försöka gå vidare med så att innebörden av dem tydligt framkommer. Kategorierna man själv tagit fram kanske inte spontant dyker upp under intervjun. Då är det viktigt att intervjuaren är beredd på att vara mer aktiv och lyfta fram kategorierna i samtalet (Ibid).

Man kan tro att politiker ska betraktas som informanter och att samtalsintervjun därför inte passar. Men en informant ska endast fungera som ett vittne eller sanningssägare som berättar om hur någonting fungerar eller hur en viss händelse gick till. I respondentintervjun går man istället in på svarspersonernas åsikter (Esaiasson et al: 2012: 227). Trots att svarspersonen i mitt fall tillhör ett politiskt parti och skulle kunna fungera som en informant som berättar om partiprogrammet så är inte det meningen med mina intervjuer. Jag vill veta hur dem tänker kring dessa frågor, jag vill ha ett samtal, en diskussion. Meningen är att förstå hur politiker i de olika partierna, och därmed partierna, tänker om vissa frågor. Jag vill inte bara ha svartvita svar angående partiernas trafik- och miljöpolitik, jag vill också ha det som ligger bakom och hör till diskursen.

### 4.2.1 Intervjupersonerna

- Anders Åkesson(C) - Sitter i trafikutskottet i Riksdagen.
- David Lindberg(FP) – Arbetar i Stadshuset med. Han är ansvarig för hårda nämnder som exploatering, trafik, stadsbyggnad och bolag och sitter i trafiknämnden. 27

- Erik Slottner(KD) – Sitter i Stockholms stadsbyggnadsnämnd och polisstyrelse samt är vice gruppleddare för Kristdemokraterna i Stockholms stadshus. Han arbetar med hårda frågor inom miljö, trafikfrågor, skolfrågor, stadsbyggnadsfrågor och tillgänglighetsfrågor.
- Emilia Hagberg(MP) - Gruppleddare i Stockholms stadshus och Vice ordförande i Stockholms trafik- och renhållningsnämnd samt ledamot i Stockholms kommunstyrelse och i Stockholms ekonomiutskott. Sade nyligen upp sig från dessa uppdrag.
- Jessica Rosencrantz(M) – Sitter i trafikutskottet i Riksdagen. Har ansvar om Stockholmsfrågor då hon kommer därifrån.
- Tomas Rudin(S) – Oppositionsborgarråd i Stockholms stadshus samt Vice ordförande för Stockholms stadsbyggnadsnämnd.
- Anna Sehlin(V) – Arbetar i stockholmsläns landsting och i trafiknämnden med kollektivtrafik. Har jobbat som borgarrådssekreterare i stadshuset och suttit i exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och miljöansvarsnämnden.

#### **4.2.1. Genomförandet av intervjuerna**

Jag har använt mig av semistrukturerade respondentintervjuer med en intervjuguide. När jag hade bestämt mig för att göra intervjuer e-postade och ringde jag till de olika partiernas växel och förklarade att jag skrev ett examensarbete och önskade att intervju en person från partiet som var kunnig i miljö- och trafikfrågor i Stockholm. Jag trodde att det skulle bli svårt att få politikernas tid men överraskande nog fick jag snabbt svar och de träffade gärna mig för en intervju.

Jag tänkte mycket på vad som stod i Metodpraktikan om att det kan bli olika svar beroende på vem som intervjuar(Esaiasson et al:2012:267), så jag klädde mig neutralt och försökte vara så professionell och ofärgad i mina egna åsikter för att få så ärliga svar som möjligt.

Jag läste på noga om Stockholms situation och partiernas förslag och skrev sedan en intervjuguide. Guiden hade inte många förberedda frågor utan snarare teman som: Bilen, bilförbud, miljöbil, kollektiv- och cykeltrafik, vision och symbol. Jag spelade in intervjuerna efter att ha frågat om det och recitering var okej och transkriberade dem sedan i en sammanfattning.

### **4.3 Reliabilitet och Validitet**

Det som kan vara en svaghet med att vända sig till hemsidor är att mängden av text inom ämnet transport i Stockholm kan skilja sig mycket mellan de olika partierna. Finns det inte tillräckligt med material är det oklokt att dra slutsatser då de ofta blir felaktiga när tillräckligt material med material saknas. Just politiska partier brukar dock satsa mycket på internetbaserad information och välutvecklade hemsidor då hela deras rörelse går ut på att sprida sin politik och få röster. Så detta kommer inte bli ett problem. Ett problem jag stötte på med hemsidorna var att vissa sidor var uppdaterade så sent som år 2010. Men eftersom att jag också intervjuar politiker får jag även ta del av det senaste.

Den svaga sidan med att endast intervjua en person från varje parti är att resultatet kan se olika ut beroende på vem i partiet du intervjuar. Detta är en av intervjumetodens svaga sidor. Ska du intervjua många olika partier, finns det inte tid att intervjua flera inom varje parti. Om någon annan utför samtalsintervjuer med politiker från de olika riksdagspartierna får de inte säkert samma resultat. Men detta behöver inte bero på metoden det kan också bero på att jag undersöker politiska åsikter som med tiden ändras och inte alltid delas inom partierna. Det passar exempelvis inte att utföra en enkätundersökning i detta fall, intervjumetoden passar bäst. Dessutom är politikerna i samma parti och stad oftast tillräckligt eniga.

### **4.4 Analytisk metod**

Jag har valt att använda mig av kritisk diskursanalys som enligt Winther Jörgensen och Philips är ”ett kritiskt angreppssätt som är politiskt engagerat i social förändring” (Winther Jörgensen & Philips:2000:72). Med hjälp av den kritiska diskursanalysen vill jag inte bara synliggöra de olika riksdagspartiernas vision för bilen i Stockholmsstad utan också den underliggande diskursen om hållbar utveckling som bilen symboliserar. Jag vill belysa hur de olika partierna arbetar för att uppnå en hållbar utveckling och vilka teorier de medvetet eller omedvetet använder sig av när de för miljöpolitik. Diskursanalysen är den perfekta metoden att använda om man som jag vill gå bakom texten för att komma åt ideologier och politisk agenda som inte märks i första taget.

Men vad är egentligen en diskurs? Det kan enklast förklaras som ett sätt att prata eller handla som kan ge en förståelse för omvärlden. En diskurs är ett samtal inom ett gemensamt område och fungerar på så sätt också som en social interaktion. Olika diskurser används i olika sammanhang, en diskurs kan t. ex vara det byråkratiska språk myndigheter använder sig av.

Diskursen både ramar in och begränsar förståelsen för omvärlden. Diskursen är ett analysverktyg för forskaren men forskaren behöver göra en egen analysram, en diskurs som verkligheten kan analyseras igenom, för att det som faktiskt diskuteras ska kunna träda fram (Winther Jörgensen & Philips:2000).

Jag kommer att genomföra en diskursanalys för att få svar på mina frågeställningar. Politikens svar är ofta förenklade samtidigt som de är invecklade, man får sällan raka svar och det är svårt att veta om de har dolda agendor. Vad betyder det egentligen när ett parti säger att de arbetar för hållbar utveckling? Genom intervjuer och texter på hemsidorna kan man granska politiken för att få fram hur de vill gå tillväga. Kan partiernas tillvägagångssätt leda till hållbar utveckling? Vad är hållbar utveckling för dem och hur vill dem uppnå den? En teori för hållbar utveckling är ekologisk modernisering. Partierna som arbetar inom ramen för ekologisk modernisering förespråkar en teknologisk utveckling som ska föra oss bort från miljöproblemen in i en grön framtid. En annan teori är djupekologi där man tar hjälp av filosofin för att finna de grundläggande problemen.

Vad betyder det när en politiker förespråkar miljöbilar, cyklar, kollektivtrafik eller motorvägleder i miljöns namn? Är miljön nummer ett på agendan eller är den sekundär för andra intressen men fungerar som dragplåster för att få till politiska beslut? I stora och viktiga frågor som stockholmstrafiken är det viktigt att reda ut vad politikerna egentligen menar när de har makten att ta beslut som kommer att påverka framtiden i en så pass stor skala.

Men det handlar inte bara om att komma bakom diskursen i sina analyser och klargöra vad människor egentligen menar när de uttrycker vissa saker. Diskursanalytikerns utgångspunkt ska vara att diskursen i sig är föremål för analysen. Utifrån det som har skrivits eller sagts ska man försöka hitta de mönster som finns i utsagorna och undersöka de sociala konsekvenser som olika diskursiva framställningar av verkligheten skapar. Diskursanalysen är ett bestämt sätt att förstå världen och att tala om den (Ibid).

Jag kommer att använda mig av samma metod när jag analyserar texterna och intervjuerna. Med intervjuerna krävs det dock att man transkriberar och sammanfattar det som har sagts innan man utför analyssteget. McCracken skriver att i analysen ska de kategorier, relationer och antaganden som bygger upp svarspersonens förståelse av det aktuella fenomenet fastställas (McCracken:1988).

## **5. Hemsidor och intervjuer**

Jag har hämtat information från vardera riksdagspartis hemsida och sammanfattat den till en text som ska klargöra var partiet står generellt i mina frågor. Hemsidorna är menade att vara övergripande och de är inte heller ofta uppdaterade, därför har jag valt att transkribera och sammanfatta mina intervjuer för att gå på djupet med mina frågor. Med hjälp av hemsidorna och intervjuerna kan jag sedan i analysen besvara mina frågeställningar. Partierna presenteras i bokstavsordning.

### **5.1 Centerpartiet**

#### **5.1.1 Hemsida**

Centerpartiet skriver att de gillar bilar, men ogillar utsläpp. De riktar därför in sig på att bekämpa bilarnas utsläpp. De anser att bilen har en framtid i ett grönt och hållbart samhälle genom att de vill främja användandet och utvecklingen av miljövänliga bilar som drivs med bränslen som exempelvis el, etanol eller biogas. Centerpartiet skriver att Sverige vid regeringsskiftet 2006 hade den i särklass tyngsta och mest bränsleslukande bilparken inom EU och har därför genom alliansregeringen genomfört en rad åtgärder för att minska utsläppsnivåerna från bilparkerna bland annat genom miljöbilspremierna år 2007. Nu har man ersatt miljöbilspremierna med en fem års skattebefrielse för alla miljöbilar inklusive företagens. Centerpartiet skriver att det finns mycket att göra för att minska bilarnas utsläpp och klimatpåverkan och därför vill de medverka till ett samarbete mellan fordonsindustrin och staten syftande till att modernisera våra bilar. Genom satsning på forsknings och utvecklingsverksamhet inom fordonsindustrin vill de främja teknikutveckling och framställandet av alternativa drivmedel för att biltillverkarna och staten tillsammans ska ta ansvar för att få bort de gamla miljöskadliga bilarna från vägarna.

Inför kommande mandatperiod har Alliansregeringen satt upp en långsiktig prioritering att Sverige år 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Centerpartiet skriver att alliansens miljöbilspremie ledde till en rivstart för miljöbilsutvecklingen. Centerpartiets förslag om en supermiljöbilspremie på 40 000 kr ska under kommande mandatperiod genomföras som ytterligare en stimulans mot en fossilfri bilpark. Samtidigt ska Sverige verka för ökade krav och bindande EU-regler för personbilars utsläpp. Att öka efterfrågan på miljöbilar är enligt Centerpartiet viktigast, både i Sverige och inom EU. De skriver att när bilisterna köper miljöbilar får biltillverkarna incitament att tillverka bättre miljöbilar vilket i sin tur gör att bilisterna kan ta sitt miljöansvar. De tycker också att det är viktigt att vi satsar på forskning inom fordonsindustrin för att främja teknikutveckling.

På sin hemsida frågar sig Centerpartiet vad bilen har för roll i framtidens resande och svarar: ”En allt mer miljöanpassad bil kommer även fortsättningsvis att spela en mycket viktig roll i transportsystemet, inte minst på landsbygden. Hur finmaskiga kollektivtransportmedel som än byggs kommer bilen alltid att vinna på flexibilitet och anpassning till individens egna transportbehov. Bilen går inte att ersätta helt och hållet med spårvagnar, bussar, osv. Centerpartiet satsar istället stenhårt på miljöbilism. Tillsammans med fler miljöbilar välkomnar vi även en utveckling mot fler bilpooler, hyrbilar och andra modeller där man inte nödvändigtvis måste äga en egen bil” (Centerpartiet:2011a)

Men Centerpartiet vill även satsa på utbyggd kollektivtrafik, speciellt inne i storstäder. De skriver att i större städer kan kollektivtrafiken vara en blandning av tåg, spårvagn, tunnelbana och buss. Genom en fortsatt användning av trängselavgifter, särskilda bussfiler och genom att ställa tydliga krav på miljöfordon vid upphandlingar går det att få till stånd en snabbare utveckling av kollektivtrafiken och en begränsning av den utrymmeskrävande och miljöbelastande biltrafiken.

Centerpartiet vill utveckla kollektivtrafiken för att ge alla människor möjlighet till ökad rörlighet och möjlighet att ta del av större arbetsmarknadsregioner. De vill öka andelen kollektivtrafik genom att göra kollektivtrafiken attraktivare, turtätare och mer tillgänglig (Centerpartiet:2011b)

### **5.1.2 Intervju med Anders Åkesson(C)**

Anders Åkesson betonar vikten av att ha ett dynamiskt styrande där man tar beslut lokalt och inte på riksdagsnivå(där han själv sitter). Åkesson anser att extra viktiga politiska frågor i Stockholmsområdet är trafik frågorna som rör trängsel, dålig miljö och tillgänglighet för den som bor och lever där. Han tycker att det är viktigt att man skapar en god livsmiljö. Han tillsammans med Centerpartiet tror på bilen som ett av många transportslag. Åkesson säger att han älskar bilen men hatar utsläppen den gör. Men i städer är det inte bara utsläppen som är problematiska så en minskad bilism är enligt Åkesson nödvändigt. I täta miljöer som i Stockholm behövs andra alternativ lyftas fram för att undvika trängsel och luftföroreningar.

För att uppnå detta ska man ta till både ekonomiska styrmedel, stadsplanering och bygga ut alternativen till bilen. Han förespråkar främst positiva incitament för att få ner bilismen, alltså inte förbud utan styra bort bilen på ett positivt sätt.

”Du ska förstå att det är korkat att sätta sig i en bil.”

Åkesson vill utvidga trängselkatterna bland annat på Essingeleden och höja dem när det är som mest trafik för att jämna ut trafiken mer. Han poängterar att stillastående trafik gör stor skada på miljön. Han tycker också att höjda parkeringsplatser är ett bra styrmedel som föreslås av Centerpartiet i Stockholm.



Exempel på stadsplanering Åkesson förespråkar är att vi bygger staden på höjden. Bilen är en norm från USA där städerna fick växa på ytan istället för höjden. Åkesson tycker att vi ska förtäta istället och vara rädd om markytorna och bryta bilens dominans. Det leder i sin tur till bättre livskvalité. Han vill också införa in- och utfartsparkeringar.

De andra alternativen till bilen är kollektivtrafik i form av utbyggd tunnelbana och fler bussfiler samt cykel och gång. Åkesson förklarar att bussens medelhastighet i Stockholm är 6 km/h. Han anser att det är viktigt att få upp den hastigheten för att på så sätt göra mer attraktiv. Centerpartiet är för Förbifart Stockholm och när jag nämner att en bussfil inte är inritad på förbifarten säger Åkesson att Centerpartiet kräver kollektivtrafik på förbifarten och att bussfiler ska ritas in. Byte skapar oro och mentalt upplevs varje byte som 20 min därför tycker Åkesson att det är viktigt med effektiva rationella bytesplatser.

Säker cykling ska finnas som har vinterväghållning och är avskild från vägen. Många av stockholmarnas resor är under 10 km och det är en rimlig cykelsträcka som ska uppmuntras.

Åkesson tror att vi kommer öka resandet och menar att det är bra för människor att träffas. Men miljöutmaningen måste också klaras av. Han är inte för ett bilförbud så som det ser ut i dagsläget. Vi måste först kunna erbjuda annat. Men helt emot tanken är han inte då Stockholms befolkning väntas växa i rasande takt. Om man kan visa på att samma funktioner finns utan bilen, att samhället funkar, är bilen i sig inget självändamål.

Om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 säger Åkesson att det blir svårt att uppnå och betonar att vi både måste ställa om bilen och hur vi kör. Om det nya förslaget om en miljöbilsdefinition tyckte Åkesson att det verkade som att det skulle bli hårdare regler men säger att det beror kanske på vem och hur man tolkar. Oavsett transportslag vill Centerpartiet satsa mycket forskningspengar för att få fram bästa de transportmedlen som är bra för miljö, hälsa, samhället. Åkesson tror att biogas kommer att bli stort i Stockholm men att man aldrig kommer att hitta ett enskilt bränsle som ersätter bensin. Eftersom att Centerpartiet är emot kärnkraftverken är de inte lika övertygade på elbilar som andra partier då vi inte har tillräcklig ren el. Vi måste enligt honom blanda olika lösningar och även ta vara till möjligheten att blanda in icke fossila bränslen i bensin och diesel till äldre bilar.

Åkesson berättar att borttagandet av monopolet har varit mycket positivt och att alla nu kan starta ett företag som transporterar människor. Han berättar bland annat om taxiliknande minibussar med WiFi. Han tycker det är viktigt att bryta normen för att få fram smarta lösningar.

En smart lösning är enligt Åkesson bilpooler. Ett annat sätt att ställa om hur vi reser är också att utveckla IT – infrastrukturen. På sätt kan man minska resandet och arbeta mer på distansarbetsplatser. Åkesson vill höja upp IT som ett transportslag.

## **5.2 Folkpartiet**

### **5.2.1 Hemsida**

Folkpartiet skriver att:

”Stockholm är en del av en växande region och motorn i Sveriges ekonomi. En väl fungerande infrastruktur är en förutsättning för att den utvecklingen ska kunna fortsätta. Vår utgångspunkt måste vara att ta ansvar för miljö- och klimatfrågorna, att skapa smidiga transportlösningar med hög framkomlighet för människor och varor och att säkerställa en god trafiksäkerhet. Att underlätta för miljövänliga transporter, cyklister och flanörer är en central fråga. Därför är teknikutveckling, nya drivmedel oerhört viktigt, liksom strävan att färre ska vara beroende av bilen för sina transporter.”

Folkpartiet anser att det behövs en ordentlig utbyggnad av kollektivtrafiken och krafttag för att få trafiken att gå oftare och i tid. Byggandet av Citybanan – den tvåspåriga järnvägen i tunnel för pendeltåg genom Stockholm med två nya stationer vid City och Odenplan är ett av de viktigaste infrastrukturprojekten som görs i Stockholm enligt Folkpartiet. De anser också att Mäljarbanan måste byggas ut för att Citybanan ska få full effekt med ökad turtäthet och förkortad restid. Folkpartiet tycker att moderna spårvagnar är bekväma, snabba och kapacitetsstarka. De vill dra nytta av det även i innerstaden.

Folkpartiet skriver att det är en rekordsatsning på kollektivtrafik som ligger framför oss. Men också en satsning på vägar som ökar framkomligheten i Stockholm. Förbifart Stockholm, trafikleden som ska leda trafiken runt, istället för genom Stockholm ska förverkligas. Den ska gå från Kungens kurva i söder till Häggvik i norr och kommer att avlasta övriga förbindelser. Folkpartiet vill finansiera Förbifart Stockholm och andra vägprojekt genom att införa nya trängselskatter och höja avgifterna. För att möjliggöra detta ska trängselskatten justeras så att den följer inflationen när Förbifart Stockholm börjar byggas 2012. När Förbifarten öppnas för trafik 2020 kommer även en trängselskatt att tas ut på Essingeleden. Den sedan länge planerade och diskuterade ringleden runt staden vill de fullborda genom att Österleden och Klarastrandsleden byggas ut. Folkpartiet anser att när Stockholm växer måste också vägnätet utvecklas. Samtidigt är det nödvändigt att många trafikanter ställer om till miljövänliga bilar. Miljözoner är ett verktyg som de vill använda för detta. Miljözoner innebär att man har körförbud i ett visst område för fordon som inte uppfyller miljöbilskraven(Folkpartiet:2012).

Folkpartiet vill även göra Stockholm stad mer tillgänglig för gångtrafikanter och cyklister. De uppmärksammar att flera centrala platser, bland annat Odenplan och S:t Eriksplan har anpassats efter gångtrafikanterna och tycker att liknande initiativ bör tas i andra stadsdelar exempelvis behöver Fridhemsplan översyn, för att ge Kungsholmen en samlingspunkt. Stockholm borde också bli en ännu mer cykelvänlig storstad enligt Folkpartiet. Cykelvägar måste beaktas tidigt i planprocessen för nya bostadsområden. Cykel-vägnätets felande länkar måste åtgärdas, både i inner- och i ytterstaden och komplicerade trafikplatser bör förbättras ytterligare. Säkerheten för cyklisterna och gångtrafikanterna måste prioriteras högre. För att förebygga olyckor är det viktigt att cykelvägarna är ordentligt avskilda från övrig trafik och från gångtrafikanter. Trafikljus bör ställas om så att cyklister får en ”grön våg” likt man har gjort bland annat i Köpenhamn. Det bör också vara möjligt att tillåta högersväng mot rött ljus, antingen generellt eller med hjälp av särskild ramp till höger om ljusstolpen(Ibid).

Folkpartiet tar inte upp bilen mer på sin hemsida förutom att kort förespråka användandet av miljöbilar samt att ta upp problemet med bristen av parkeringsplatser. De anser att antalet parkeringsplatser måste öka, framför allt i nya garage som kan avlasta gatumarken. Längs många gator kan fler parkeringsplatser skapas, exempelvis genom snedparkering. Även bergrum bör kunna användas för parkering. Parkeringsplatser måste skapas när nya bostäder växer fram då parkeringsantalen måste motsvara behovet hos de boende(Ibid).

### **5.2.2 Intervju med David Lindberg(FP)**

Daniel Lindberg tycker att faktumet att Stockholm växer mer än någonsin tidigare är den största utmaningen just nu. Det är en positiv situation att befinna sig i då det är bra för utvecklingen och välfärden men det medför också många problem som snabbt måste lösas. De mest brådskande är enligt Lindberg bostäder och framkomlighet som också är tätt sammankopplade.

De mest effektiva åtgärderna för att lösa stadens trafik- och miljöproblem är enligt Lindberg att man främjar de transportmedel som är mest yt- och transporteffektiva. Dessa är kollektivtrafik, cykel och gång. Bilen tar mycket yta och måste därför bortprioriteras bredvid dessa. Lindberg vill jobba aktivt för minskad bilism samtidigt som man ska göra det mer attraktivt att resa kollektivt, med cykel och gå. Det hänger ihop. För att göra det mer attraktivt att resa med kollektivtrafik, cykel och att gå behöver man bygga ut nätet men också se till att det går att komma fram- alltså minska bilismen. Exempelvis har bussar låg genomsnittlig hastighet och måste därför få mer plats för att bli mer attraktiva.

Lindberg vill också använda ekonomiska styrmedel för att minska bilismen och berättar att Folkpartiet i sitt senaste trafikprogram föreslå högre trängselskatter och fler snitt inne i staden för att göra det mindre attraktivt att göra korta resor inne i staden. De vill också ha höjda parkeringsavgifter på högt belastade gator och reservera vägar åt kollektivtrafiken. Lindberg anser att vi behöver se till att folk struntar i onödiga resor så att när man väl behöver bilen går det lätt att ta sig fram.

Lindberg är för Förbifart Stockholm och blir förvånad när jag berättar att ingen bussfil är inritad. Han vill ha bussfil och har hört att det ska ritas in. Han tycker stadsplaneringen är viktig när det kommer till trafik- och miljöfrågor och tycker att vi ska bygga en mer blandad stad med kontor, kommers och bostäder tillsammans. Vi ser en sådan utveckling i Hammarby Sjöstad och Norra Djurgårdsområdet säger han. Befolkningen ska inte behöva ta bilen för att storhandla på ICA Maxi det är dock svårt att komma ifrån i vissa lägen då man i så fall måste riva mycket. Lindberg tycker att vi ska anlägga fler utfartsparkeringar där man kan ställa sin bil och hämta den när man väl behöver åka och handla.

Om en bilfri innerstad svarar Lindberg att det blir svårt idag men inte är helt omöjligt i framtiden. För att minska bilismen vill han inte sätta upp förbud, Folkpartiet är inte ett förbudsparti. Lindberg tycker att det är för lätt att man vill förbjuda och tror inte att det skulle vara varken bra eller populärt. Han menar att det är en kontroversiell och känslig fråga och tror att bilen kommer finnas kvar lång tid framöver då den står för bekvämlighet och frihet. Lindberg säger att det är viktigt att vi har kvar bilen som möjlighet men poängterar att det just i innerstaden inte är så effektivt och att han egentligen inte har något mot bilen, bara de som smutsar ner.

Då bilen kommer att finnas kvar är det viktigt för Lindberg och Folkpartiet att satsa mycket pengar på utveckling. Om den nya miljöbilsdefinitionen säger han att han inte kan den jättebra och inte vet exakt hur man har tänkt, men han har läst någonstans att det finns ett bra syfte med den. Lindberg tror inte att Stockholm kan få en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030. Men om man lyckas få fram riktigt bra elbilar tror han att man kan komma långt. Han säger dock att det hittills har varit svårt med elbilen och att det inte har gått så bra att byta ut stadens tjänstemäns bilar till elbilar då de har många begränsningar som inte fungerar inom vissa förvaltningar.

## 5.3 Kristdemokraterna

### 5.3.1 Hemsida

Förvaltarskapsprincipen är centralt för Kristdemokraterna. Inom trafikområdet innebär det att de vill utveckla en hållbar infrastruktur med omtanke om både människor och miljö. För att Stockholmsregionen ska lyckas utveckla ett hållbart transportsystem anser Kristdemokraterna att trafikpolitiken få en ny inriktning - från att tidigare i huvudsak ha investerat i infrastruktur för bilism till investeringar i kollektivtrafik. Framtidens transportsystem kräver ett stort mått av nytänkande inom flera områden. Stora investeringar är nödvändiga för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv, samtidigt som nya vägar behöver kompletteras med styrmedel så att trafikens klimatpåverkan kan reduceras, trängseln minska och tillgängligheten förbättras. Kristdemokraterna vill utöka systemet med trängselskatt för att få en bättre miljö- och trafikstyrande effekt. Merparten av intäkterna från trängselskatten ska gå till en utökad och förbättrad kollektivtrafik.

Kristdemokraterna vill bygga ut tunnelbanesystemet där det är samhällsekonomiskt lönsamt. Tunnelbanan är det transportmedel som har flest resenärer per dygn. Den behöver kontinuerligt rustas upp för att tillförlitligheten ska öka, kapaciteten höjas och antalet avgångar ökas. Genom förarlösa tåg, moderniserade signalsystem och smartare utformning av tågen kan antalet resenärer som åker med tunnelbana öka avsevärt. Kristdemokraterna skriver också att spårvägen är en viktig del i framtidens attraktiva kollektivtrafik då spårvagns kapacitet motsvarar tre bussar, medan kostnaden för en spårvägslinje är omkring en fjärdedel av kostnaden för motsvarande sträcka för tunnelbana. De vill ersätta flera av stombusslinjerna i innerstaden med spårvagn.

Kristdemokraterna ställer sig bakom Stockholmsöverenskommelsen och det enligt dem viktigaste vägprojektet Förbifart Stockholm. De skriver att Förbifart Stockholm minskar hela Stockholm - Mälardalens sårbarhet genom att den avlastar trafiken över Essingeleden. Tack vare Förbifart Stockholm kommer trafikflödet att förbättras och den långsamma trafiken i mer centrala delar av länet minska. Andra viktiga vägprojekt i Stockholmsöverenskommelsen är bl.a. Södertörnsleden, Norra länken, Förbifart Norrtälje och Skurubron. För att klara expansionen i Nacka/Värmdö kan på längre sikt en östlig länk bli nödvändig (Kristdemokraterna:2010).

Kristdemokraterna tycker att teknikutvecklingen är viktig för regionen. ”Med en miljöanpassad bilism kan vi kraftigt minska utsläpp av växthusgaser från trafiken. Framtidens bilar kommer att drivas med förnyelsebara bränslen. Utbyggnad av tankstationer för el- och biogasbilar bör uppmuntras. Stockholmsregionens aktörer bör samverka med energibolagen för att garantera utbyggnaden av infrastruktur för el- och biogasbilar. Bilfria stråk i stads- och regionkärnor kan bidra till att göra Stockholmsregionen mer attraktiv för dess invånare och besökare. 37

Kommunerna och landstinget i Stockholms län ska endast upphandla miljöfordon. Utsläppen av partiklar och buller behöver minskas med tyst asfalt och dubbfria däck”(Ibid:12)

Om cykeltrafik skriver Kristdemokraterna att ”Många av de resor som idag görs med bil- eller kollektivtrafik skulle kunna ersättas med resa på cykel. Resor med cykel ger både hälso- och miljövinster varför det finns goda skäl att uppmuntra och underlätta för cyklande. Ett av de största hindren för att välja cykeln är de brister som finns i cykel- vägnätet. Cyklister tvingas i många lägen trängas med bilister med stora säkerhetsrisker som följd. För att underlätta för cyklister ska högersväng med cykel tillåtas även vid rödljus där så är lämpligt”(Ibidem)

### **5.3.2 Intervju med Erik Slottner(KD)**

Enligt Erik Slottner är den största utmaningen i Stockholm att det är en växande region. Det ställer stora krav när det kommer till bostäder, framkomlighet och sociala frågor som att segregationen riskerar att bli ännu större. Slottner vill bygga en blandstad med små kvarter, torgytor, korsningar där stadsliv kan frodas. I sådana områden kör också bilen långsammare.

”Lyckas vi bygga stad kommer också behovet av bilen att minska.”

För att lösa bilismens problem tror Slottner på bränslesnåla bilar i form av elbilar och andra bränslen. Men i just Stockholm är också ytan bilen upptar ett problem. Slottner vill inte straffa bilister, han är för trängselavgifter men det räcker. Han vill istället att man bygger ut alternativen och möjliggör för befolkningen att resa med andra färdmedel. Exempelvis tycker han att det är viktigt att bygga ut cykelnätet och ha större utbud av låncyklar. När det kommer till både cykelbanor och kollektivtrafik anser Slottner att det är viktigt att bygga ut nätet på tvären i en väst – östlig riktning. Projektet Spårväg Syd tycker han är ett bra exempel. Han vill bygga ut spårvagnstrafiken då bussarna är igenproppade. Även tunnelbanan ut till Nacka är viktigt.

När det kommer till Förbifart Stockholm säger Slottner att den ökar trafiken men minskar trängseln i innerstan. Han vill inte att man har som strategi att köa bort biltrafiken och är bland annat därför för förbifarten men uttrycker vikten av bussfiler på den. Det blir en trevligare stadsmiljö om man slipper köerna och i takt med att Stockholm växer anser Slottner att det är viktigt att satsa på vägar som håller. Essingeleden avlastas genom förbifarten och när förbifarten är på plats vill Kristdemokraterna utveckla trängselskatterna på Essingeleden. Slottner kan tänka sig att även ha stationer inne i staden. Han kan också tänka sig höjd parkeringsavgift men inte för mycket för det ska inte drabba de som har det dåligt ekonomiskt ställt. De med pengar har råd med höjningarna. Kristdemokraterna har en social profil som då kan slå fel.

Slottner säger att människan är van vid bilen och han hoppas att detta är en generations fråga. Att de unga som är uppväxta i innerstan inte ser bilen som en självklarhet. Han tycker att stadens invånare ska lämna bilen i närförorten på en parkering och sedan ta cykeln eller kollektivtrafiken in till staden. Han anser att man måste få folk att inte resa med bil i onödan. Han vill komma åt onödiga resor men inte alla bilresor så idén om ett bilfritt Stockholm mottas inte väl av Slottner och Kristdemokraterna. Han säger att det inte bilen vi ska bekämpa utan det är utsläppen vi ska bekämpa. Han tycker inte Vänsterpartiets förslag om bilfri stad är bra. Det riskerar att skapa en obehaglig, otrygg spökstad.

”Tänk dig Sveavägen utan bilar. Ödsligt. Bilen skapar en livlig stad.”

Om Stockholm skulle femdubblas kan Slottner tänka sig en bilfri innerstad då staden i detta fall ändå skulle vara full av liv. Han tycker inte heller om idén att moralisera över folks liv. De som säger sig behöva bilen ska inte bli ifrågasatta. Vi kan inte bestämma vem som ska få köra och vem som inte ska få.

Om att regeringen har som mål att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030 svarar Slottner att det är optimistiskt beräknat. Han hoppas på att elbilen ska slå igenom och har svårt att tro att den inte kommer göra det men han vet inte när. Om var ren el till elbilen ska komma från svarar Slottner från kärnkraftverken. Slottner tycker att de ekonomiska styrmedel som finns till miljöbilar i form av premier och skattelättnader är bra och att de ska fortsätta att uppmuntra till att fler köper miljöbilar. Han tycker också att lånebilar i bilpooler är en bra idé. Om det nya förslaget till miljöbilsdefinitionen säger Slottner att vi får räkna med vissa utsläpp.

## **5.4 Miljöpartiet**

### **5.4.1 Hemsida**

Miljöpartiet vill att Stockholm år 2030 ska vara en stad fri från fossila bränslen. De vill att resandet i Stockholm ska vara effektivt och klimatsmart genom att göra kollektivtrafik, cykel och gång till de självklara förstahandsvalen. De vill minska bilismen då det i sin tur minskar utsläppen av koldioxid och luftföroreningar samtidigt som det blir mer plats för gående, cyklister och kollektivtrafik. Vissa delar av staden bör enligt Miljöpartiet vara bilfria. Egna filer för bussar, modern snabbspårväg och ökad satsning på spårburen trafik är exempel på metoder de föreslår för att skapa bilfria stadsdelar.

Miljöpartiet tar upp Stockholms växande befolkning och de redan idag stora trafikproblemen i form av miljöpåverkan och trängsel. De skriver att Stockholms län har de längsta årliga körsträckorna och att transportsystemet måste utvecklas så att resandet effektiviseras och klimatpåverkan minskar. De menar att en minskning av bilismen i staden är nödvändig för att uppnå detta. Samtidigt vill de också att staden ska stimulera användandet av el- och biogasbilar.

Miljöpartiet skriver att lösningen på trängsel och trafikproblem inte är fler motorvägar och de säger nej till Förbifart Stockholm. Enligt Miljöpartiet leder förbifarten endast till ökad bilism. Om förbifarten byggs ökar klimatutsläppen och belastningen på miljön och motorvägsbygget leder till en gles, utbredd bebyggelse och många bilpendlare. De skriver att en av partiets viktigaste framgångar är trängselskatten som enligt dem är ett effektivt styrmedel för att minska trängsel och köer. Miljöpartiet vill att trängselavgifterna ska göras om till en regional avgift som stockholmarna själva kan styra över och intäkterna ska satsas på kollektivtrafik, inte på Förbifart Stockholm eller andra storskaliga vägprojekt. De vill också utveckla systemet genom att ta ut avgifter på Essingeleden och andra vägar med mycket trängsel.

Miljöpartiet vill också effektivisera stadens parkeringar då parkeringsplatser tar upp stora ytor i Stockholm. Istället ska ytan användas för bostäder, bättre gatumiljö och framkomlighet för bussar, nyttotrafik och fordon för funktionshindrade. För att effektivisera stadens parkering vill Miljöpartiet att de som använder bilparkering ska i större utsträckning stå för parkeringskostnaderna så att de bilfria hushållen inte tvingas subventionera hushåll med bil. Staden ska också införa mer enhetliga regler för boendeparkering mellan ytter- och innerstaden men det ska vara skillnader i avgifternas storlek beroende på läget. Genom att också höja parkeringsavgifterna vid arbetsplatser kan staden styra så att fler åker kollektivt till jobbet. Miljöpartiet vill också att staden ska skapa fler cykelparkeringar och parkeringar för bilpoolsbilar som ska användas av många hushåll.

Genom bättre planering och fler omlastningscentraler ser Miljöpartiet en möjlighet att minska antalet varustransporter. De vill att Stockholms stad ska ställa tuffa miljökrav på transporter av de varor som köps in från andra länder (Miljöpartiet:2009a). Ekonomiska styrmedel exempelvis i form av höjd koldioxidskatt och införande av kilometerskatt för tunga lastbilar är enligt Miljöpartiet de mest effektiva verktygen för att påskynda utvecklingen av minskad bilism och transport. De föreslår också att affärer med mat, kläder, husgeråd och annat som människor behöver till vardags ska finnas där människor bor och lever, inte i industriområden längs med motorleder och i tätorternas utkanter dit det är svårt att ta sig utan bil.



Miljöpartiet menar att närhet skapar ökad trygghet och ökat intresse för de människor som bor runt omkring. Staden ska vara grön och sammansatt. Alla ska ha tillgång till ett rikt friluftsliv, naturupplevelser och ren luft. De problem som trafiken skapar i städerna med buller, utsläpp och otrygghet måste lösas och alla trafikens kostnader vill Miljöpartiet fördela på ett sådant sätt att miljö- och hälsopåverkan kan minska. Fler måste få möjlighet till att gå, cykla och använda kollektivtrafik på ett säkert och effektivt sätt.

Miljöpartiet vill(Miljöpartiet:2009b):

- Att kollektiva transporter ska vara normen för resande
- Satsa på ny teknik för att få fram mer miljöanpassade drivmedel
- Införa kilometerskatt för tunga lastbilar
- Att stadsplaneringen i våra städer ska vara så effektiv och resurssnål, för att föra människor närmre varandra och för att minska onödiga bilresor

#### **5.4.2 Intervju med Emilia Hagberg(MP)**

Emilia Hagberg säger att transport är en viktig del av klimatfrågan. Vi måste resa på ett annat sätt och använda andra bränslen då hållbart resande krävs i en växande stad. Just i Stockholm är frågan om luftkvalitén brådskande enligt Hagberg. Man måste utgå från hur många som kan ta sig fram på smartast möjliga sätt när man planerar staden. Bilen är då inte det smartaste sättet. Miljöpartiet har en prioritetsordning de använder sig av när de planerar trafiken i städer: Gång, cykel, kollektivtrafik, nyttotrafik och sedan bilen. De viktigaste åtgärderna för att lösa problemen som kommer med trafiken är enligt Hagberg att ge utrymme åt kollektivtrafik, cykel och gång samt att använda sig av ekonomiska styrmedel.

”Det går inte att byta från bil- till kollektivtrafik endast genom att bygga ut kollektivtrafiken och göra den mer attraktiv om man inte har piskan i andra änden.”

Exempel på ekonomiska styrmedel Hagberg föreslår är trängselavgifter och parkeringspolitik där man styr med kostnaderna då kostnaderna styr hur befolkningen reser. Idag är det billigt att parkera då parkering är subventionerat av staten. Det är enligt Hagberg inte rättvist att de med bil subventioneras och de som inte har bil också betalar för det. Gratis och billiga arbetsplatsparkeringar gör att många väljer att åka bil till arbetet, här ser hon ett område där man kan ändra mycket. Hon tycker också att trängselskatt på Essingeleden ska genomföras på en gång.

Hagberg är helt mot Förbifart Stockholm då den inte bara leder bort bilar utan också skapar mer trafik. Hon berättar om en ny rapport från trafikverket där det står att förbifarten kommer att leda till många problem, trots detta vill andra partier bygga den. Hon säger att det är som att de vet att den är dålig men bara vill ha det hela överstökad. Att det ser fel ut att backa från sin tidigare övertygelse. Pengarna vill hon istället satsa på cykel- och kollektivtrafik. Miljöpartiet förespråkar ett kraftigt utbyggt cykelsystem och har gjort ett förslag till en cykelplan med bland annat sammanhängande nät och cykelparkering. De har även lagt ett budgetförslag till cykeln på en miljard kronor, inget annat parti har lagt pengar åt det i sin budget säger hon. Även utbyggd kollektivtrafik är jätteviktigt. Hagberg tycker man ska satsa på att bygga ut kapacitetsstark kollektivtrafik där man får ut så mycket kollektivtrafik som möjligt för pengarna.

Om bilen säger sig Hagberg inte ha några känslor, det är ett redskap. Den har sin plats i vissa sammanhang men i många sammanhang idag har den inte en plats exempelvis i en storstad. Få behöver den ofta, många behöver den ibland. Det är inte hållbart att alla har en egen bil men alla kan ha tillgång till bil genom ett bilpoolsystem. En helt bilfri stad är alltså ingenting Hagberg förespråkar, det kan dock skilja sig lite inom partiet. Hon tycker att vissa områden kan vara bilfria och att det krävs en kraftigt minskad bilism och fler gågator men ett totalförbud uppfyller inte sitt syfte. Det finns enligt Hagberg personer som kommer behöva bil i vissa lägen, viktigast är att styra bort de onödiga resorna.

Om miljöbilsteknik och den målsatta fossiloberoende fordonsflottan säger Hagberg att tekniken inte kommit så långt som man trott. Elbilen(som förespråkas mycket av regeringen) går inte tillräckligt bra och det är då dumt att vänta på att något ska hända och fortsätta med business-as-usual. Även diesel, etanol och biogas har många problem och miljövänliga bilar löser inte de andra trafikproblemen som uppstår i en stad. Däremot säger Hagberg att det gick fort när man började ställa krav på bilindustrin, motorerna ändrades snabbt och detta är enligt henne bra att det går att ställa krav.

## **5.5. Moderaterna**

### **5.5.1 Hemsida**

Moderaternas drivkraft är att Sverige ska få ett transportsystem som sätter människan i centrum och skapar goda förutsättningar för tillväxt och företagande i hela landet(Moderaterna:2010a). De skriver att de genom utbyggd kollektivtrafik, miljöbilssatsningar och miljöstadsdelar har åstadkommit kraftiga sänkningar av koldioxidutsläppen i Stockholm. Men partiet vill nu gå ännu längre och halvera koldioxidutsläppen till 2015(Ibid).

Moderaterna skriver att samhället slutar fungera utan resor och transporter och att ett väl utbyggt transportsystem ger större möjligheter på arbetsmarknaden och förenklar människors dagliga tillvaro.

Då transporterna står för en stor del av Sveriges utsläpp vill Moderaterna driva på för att minska transporternas klimatpåverkan. De skriver dock att det är utsläppen de vill bekämpa, inte bil- och godstransporterna. Moderaterna anser att det är en fråga för medborgarna och näringslivet att välja det trafikslag som passar bäst i den aktuella situationen och att den miljö- eller säkerhetspåverkan som finns borde regleras genom ekonomiska styrmedel och tekniska åtgärder(Moderaterna:2010b).

Moderaterna skriver att alla trafikslag rör sig mot målet att minska användningen av fossilt bränsle. På vägområdet finns idag redan fossilbränslefria fordon men utvecklingen av nya bränslen och fordon måste enligt partiet fortsätta. Först och främst vill de skärpa miljöbilsdefinitionen och att EU ska ställa tydliga krav på att minska personbilars och den tunga trafikens utsläpp. De tycker att landets politik måste fokusera på att stegvis öka energieffektiviteten i transportsystemet, bryta fossilberoendet och minska klimatpåverkan. Moderaterna har i Stockholm bestämt att alla kommunens bilar ska vara miljöbilar då de tror att det kommer att ge stöd och skjuts till en viktig bilmärnad vilket leder till att fler stockholmare börjar köpa miljöbilar. De skriver att vi redan idag kan se hur miljöbilarna blir all fler på Stockholms gator vilket de tycker är mycket bra(Moderaterna:2010b).

Moderaterna vill också satsa på kollektivtrafiken då den enligt dem har en rad fördelar bland annat är det bra för miljön och den underlättar tillgängligheten till arbete, utbildning, vård, kultur och fritidsaktiviteter. De skriver att för att uppnå bästa möjliga resultat måste kollektivtrafiken anpassas till de förändringar som äger rum i samhället, bland annat de större arbetsmarknadsregionerna. Moderaterna skriver att de under denna mandatperiod har arbetat med att modernisera lagstiftningen genom att göra det möjligt för länstrafiken att utveckla det regionala resandet över länsgränserna och därmed förbättrat förutsättningarna för ett ökat resande. Vidare kan de privata kollektivtrafikföretagen fritt etablera sig för att utföra kommersiell kollektivtrafik, alliansregeringen utestänger varken offentlig finansierad trafik eller kommersiell trafik. På så sätt vill Moderaterna öka dynamiken på kollektivtrafikmarknaden vilket enligt dem kan bidra till ett större utbud av kollektivtrafik och ökat resande(Moderaterna:2010c).

Moderaterna anser att cyklisterna måste få större utrymme inom trafiken i Stockholm vilket de arbetar med genom många av de större stadsplanerings projekten som pågår i staden för tillfället. Till exempel kommer cyklisterna få betydligt mer utrymme i ramen för nya Slussen, Norra Stationsområdet men även på Hamngatan och hårt belastade knutpunkter som exempelvis Tegelbacken. De verkar också för fler uppställningsplatser för stadens låncyklar(Moderaterna:2010d).

Moderaterna vill:

- Skapa förutsättningar för ett transportsystem som kännetecknas av hög säkerhet, kvalitet och punktlighet
- Att det skall vara en fråga för människor och företag att välja det trafikslag som är mest lämpligt för deras situation
- Att politiken fokuserar på att stegvis öka energieffektiviteten i transportsystemet, bryta fossilberoendet och minska klimatpåverkan
- Att utbudet och resandet med kollektivtrafikresor ska öka
- Att det ska vara enkelt att resa med kollektivtrafiken och att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla
- Ge cyklisterna större utrymme i trafiken

### **5.5.2 Intervju med Jessica Rosencrantz(M)**

För Jessica Rosencrantz är det viktigaste just bostadsfrågan, infrastruktur och kollektivtrafik då staden växer mycket snabbt. Det är viktigt att vi bestämmer var vill vi ta vägen. Rosencrantzs vision för Stockholm är en gemytlig innerstadskärna med mer plats för cyklister och gående. Men hon säger att det också behövs mer vägar och mer kollektivtrafik. För att lösa trafik- och miljöproblem tycker Rosencrantz att vi behöver tänka i parallella spår och kan alltså inte välja ena eller andra. Vi behöver bygga både vägar och kollektivtrafik.

Rosencrantz berättar att Stockholm under lång tid har råkat ut för underinvestering och att det därför händer mycket just nu exempelvis. Som exempel på det tar hon upp Förbifart Stockholm och citybanan samt cyklar. Moderaterna vill satsa en miljard på att bygga ett väl fungerande cykelnät. Hon säger att bilen inte kommer att försvinna på ett bra tag och att vi därför behöver arbeta med att omdirigera bort trafiken från staden. Men hon tycker också att vi ska arbeta med att ändra inställningen hos människor, att man inte måste ha bil i innerstan. Hon upplever ett perspektivskifte där bilen inte längre är lika viktig och detta tycker hon är sunt. En bilfri innerstad tycker hon låter som en utopi och menar att vi måste se till den verklighet vi lever i. Det kommer ta mycket lång tid enligt Rosencrantz innan Stockholm blir bilfritt. Hon är varken för eller mot bilen men tycker personligen inte att det är smart att ha bil i innerstaden.

Rosencrantz tycker att vi ska satsa på forskning för ny teknik då miljövänligt idag är dyrt. Om miljöbilsdefinitionen och en fossiloberoende fordonsflotta säger Rosencrantz att definitionen är knepig och att det behövs att vi utvecklar både bättre bränslen och samtidigt minskar bilismen. Hon tror mycket på elbilen och att bilpooler skulle kunna vara en bra lösning för de som behöver bil ibland. Hon vill ha färre bilar i innerstaden men tycker inte att den ska minska i övriga Sverige.

## **5.6 Socialdemokraterna**

### **5.6.1 Hemsida**

Socialdemokraterna vill lösa miljöproblemen med politiska beslut och investeringar i ny teknik. De vill ta ut avgifter på miljöskadlig verksamhet för att få en dubbel effekt. Avgiften styr bort den skadliga verksamheten och ger samtidigt pengar till nya investeringar. Socialdemokraterna anser att klimatförändringarna är en av de största utmaningarna som världen står inför och vill minska utsläppen av växthusgaser och bromsa den av människan orsakade temperaturökningen. De vill ställa om samhället till ett mindre fossiloberoende samhälle och poängterar att den som är snabb att ställa om samhället får bättre konkurrenskraft än omvärlden vilket också ger nya jobb. Partiet vill investera i hållbar infrastruktur, energieffektiviseringar, förnyelsebar energi och andra klimatåtgärder för att underlätta för människor och företag att göra klimatsmarta val samtidigt som fler jobb skapas(Socialdemokraterna:2011a).

Socialdemokraterna skriver att kollektivtrafiken på många punkter har slagit i kapacitetstaket. Varje dag reser 700 000 personer med Stockholms kollektivtrafik och i rusningstrafik när stockholmarna ska till och från jobbet åker 70 % kollektivt. Överallt är det trängsel och det nuvarande utbudet av kollektivtrafik räcker inte på långa vägar enligt Socialdemokraterna. De vill fortsätta bygga ut tunnelbanan och långsiktigt expandera kollektivtrafiken för att Stockholm ska kunna fortsätta växa och utvecklas.

Socialdemokraterna anser att SL behöver en nystart och vill införa en SL-taxa som lockar fler att resa med SL. De vill slopa zonerna och införa en enhetstaxa oavsett hur långt du reser. De vill också förbättra framkomligheten av bussarna och satsa pengar på underhåll av spår och signalsystem så att pendeln kan gå i tid(Kollektivtrafik). ”Det handlar om stockholmarnas vardag – och om möjligheten för Stockholm att utvecklas ekonomiskt, socialt och ekologiskt.”(Socialdemokraterna:2011b).

Socialdemokraterna vill(Ibid):

- Att Förbifart Stockholm ska byggas men i investeringen ska även en rejäl utbyggnad av kollektivtrafiken finnas med
- Se en ökad satsning på kollektivtrafiken i Stockholm
- Låta intäkter från trängselskatten gå till vägar och kollektivtrafik
- Bygga ut tunnelbanan, exempelvis en förlängning till Karolinska Institutet
- Genomföra Spårväg Syd
- Göra det enklare att tanka biogas- och elbilar i staden
- Ge alla gymnasieungdomar terminskort som även gäller kvällar och helger
- Bygga ut och förbättra cykelnätet för att få fler att välja cykel som transportmedel
- Öka trafiksäkerheten för de som rör sig på gatorna
- Att stockholmarnas exponering för trafikbuller ska minska
- Göra Stockholm till elbilens huvudstad

### **5.6.2 Intervju med Tomas Rudin(S)**

Tomas Rudin anser att de mest effektiva åtgärderna för att lösa de problem som kommer med stockholmstrafiken är trängselskatter i kombination med utbyggd kollektivtrafik. Han vill satsa stort på att bygga ut tunnelbanan och prioriterar just nu en förlängning ut till Karolinska sjukhuset samt till Nacka. I framtiden vill han dock att tunnelbaneringar ska byggas parallellt och i kontakt med varandra för att bli av med stjärnsystemet som finns idag där du behöver åka in till centrum för att ta dig ut till ett annat område.

För att bryta fossilberoendet och minska klimatpåverkan vill Rudin att vi ökar det kollektiva resandet och investerar i elbilar och andra typer av alternativa drivmedel. Han tycker att bilen är praktisk och att den hjälper oss att färdas långa sträckor smidigt. Dock blir det trångt i en storstad och så som det ser ut idag där människor åker en och en i bilarna är mycket onödigt. Rudin tycker att vi ska satsa på miljöbilen lika mycket som på att minska bilismen. Miljöbilen löser många av miljöproblemen men inte trängselproblemen och därför behöver bilismen minska. För att få bilismen att minska ska vi göra kollektivtrafiken mer attraktiv genom att göra det billigare. Samtidigt behöver vi också göra bilen mindre attraktiv, det ska vara dyrare att resa med bil än vad det är idag och det ska vara dyrare än att resa med kollektivtrafiken. För att göra bilen dyrare ska vi öka både trängselavgifterna, ha trängselavgifter på Essingeleden och även göra det dyrare att parkera sin bil inne i staden.

Ett bilfritt Stockholm är enligt Rudin inte realistiskt. Någon form av funktion kommer bilen – eller liknande fordon alltid ha men däremot så tror han att vi kommer att se smartare bilanvändning exempelvis i form av bilpooler.

Rudin är för Förbifart Stockholm då den leder trafiken utanför staden och vi får en ny väg över vattnet, men han tycker att det borde ha ritats in spår på den. Även körfält för bussar borde ritas in.

## **5.7 Vänsterpartiet**

### **5.7.1 Hemsida**

Vänsterpartiet vill under nästa mandatperiod påbörja arbetet med att göra Stockholms innerstad bilfri. När de talar om innerstad menar de området innanför nuvarande trängselavgifter. Med bilfri menar de att infartstrafik och genomfartstrafik förbjuds men boende i innerstaden med bil får fortsätta att använda sina bilar. Transporter, budbilar, utryckningsfordon, färdtjänst, buss och taxi undantas också från förbudet.

De skriver att förutom de hälsobringande effekterna tillkommer det också stora möjligheter för affärs- och kulturlivet i innerstan. När den privata biltrafiken minskar kommer också transporter, taxi, utryckningsfordon, bussar och färdtjänst fram snabbare. De vill börja med att skapa den bilfria innerstan etappvis och som ett första steg inför de bilfria söndagar i City. Nästa steg är att göra Gamla Stan helt bilfri liksom äldre delar av staden som Mosebacke och Mariaberget. Gågatan Drottninggatan och Västerlånggatan vill de utöka åt norr via Odenplan till Norrtull och det framtida Norra Stationsområdet och söderut via Götgatan till Skanstull. Bilfriheten utökas sedan från City och utåt i alla stadsdelar, gata för gata.

Vänsterpartiet vill att infartsparkeringar med smidig övergång till kollektivtrafik byggs för att locka bilister att ställa bilen på halva resan. Säkra cykelvägar och cykelparkeringar och väl fungerande och attraktiv kollektivtrafik ska locka människor att ställa bilen hemma eller inte äga bil. Alla stockholmare ska på sikt erbjudas medlemskap i bilpooler genom att de kommunala bostadsbolagen utarbetar system där privata värdar och bostadsrättsföreningar sedan kan ansluta sig. Alla bilpoolsbilar ska vara miljöbilar och/eller elbilar och ha reserverade parkeringsplatser/garage med laddstolpe.

För att underlätta för boende i innerstaden när bilförbudet successivt införs vill Vänsterpartiet att staden även ska erbjuda en transporttjänst där små miljövänliga budbilar kör ut möbler och tunga inköp till hushållen. Transporttjänsten ska även omfatta flytt. Vänsterpartiet beräknar en klimatvinst på 115 000 ton koldioxid. De skriver att en tredjedel av Stockholms trafikutsläpp sker i innerstaden och genererar utsläpp motsvarande över 230 000 ton koldioxid. Deras bedömning är att en bilfri innerstad under mandatperioden halverar biltrafiken.

Vänsterpartiet vill införa trängselavgifter på Essingeleden och höja och justera trängselavgifterna så att de uppfyller sitt syfte - att begränsa trängseln på vägnätet. Intäkterna ska gå till att bygga ut och förbättra kollektivtrafiken i hela Stockholms län. Partiet säger nej till Förbifart Stockholm och vill hellre satsa på kollektivtrafiken. De är starka motståndare till Förbifart Stockholm då de anser att det är ett dyrt, onödigt och klimatfientligt förslag. De vill spara de 28 miljarder som vägen beräknas kosta och investera dessa i kollektivtrafiken istället. De vill prioritera Spårväg Syd, tunnelbana till Norra Stationsområdet, dubbelspår mellan Västerhaninge och Nynäshamn samt fyrspar mellan Tomtebodavägen och Kalhäll. Vänsterpartiet vill snarast möjligt återinföra enhetstaxan, sänka priset och göra kollektivtrafiken gratis för alla upp till 17 år. De vill också införa öppna spårlinjer för smidigare byten och attraktivare kollektivtrafik(Vänsterpartiet:2010a).

Vänsterpartiet planerar att avsätta 100 miljoner kr per år i cykelsatsningar under kommande mandatperiod. De vill bygga ut systemet med låncyklar – Stockholm City Bikes – och skapa säkra cykelparkeringar i hela staden. De anser att potentialen för att öka cyklandet i Stockholm är mycket stor. Fyra av fem arbetsresor inom Stockholms stad är kortare än en mil vilket gör cykeln till ett mycket bra transportmedel. De vill ha ett heltäckande och säkert cykelnät för hela Stockholm. De anser att cyklisterna inte ska tvingas äventyra sina liv mellan parkerade bilar på den ena sidan och biltrafik på den andra. Cykelbanor och cykelfält ska därför dras innanför parkerade bilar. All trafikreglering vill de anpassa för cyklister och skyltningen ska vara heltäckande. Stadens gatunät ska anpassas för cyklisternas olika behov men kollektivtrafikkörfält ska dock inte minskas(Vänsterpartiet:2010b).



### 5.7.2 Intervju med Anna Sehlin(V)

Anna Sehlin tycker att de viktigaste frågorna i Stockholm är cykeltrafik och bilsamhället - att man bygger en stad för bilar istället för människan. Sehlin är för en bilfri innerstad och mot bilar då det är ett ineffektivt sätt att resa på i en stad. Hon vill inte att vi ska planera för att människor ska resa med bil. Hon berättar om en motion Vänsterpartiet lade fram med en plan där man tillslut når en bilfri stad. Nyttotrafiken ska få finnas kvar, men privatbilismen ska bort. Detta leder också till att varustransporterna och räddningstjänsten kommer fram snabbare- vilket bra för ekonomin och säkerheten. Men enligt Sehlin är det med nuvarande samhällsstrukturer svårt att få bort bilarna. Hon säger att det inte finns ett intresse från andra partier att radikalt förhindra folk från att ha bilar.

Åtgärder Sehlin tror på för att minska/eliminera privatbilismen i innerstaden är trängselavgifter på Essingeleden vilket billigt att implementera och gör stor skillnad, höja koldioxidskatten (skadar dock även dem på landet) och höja trängselavgiftskatterna i hela staden. Det ska inte vara avgiftsfritt på kvällar och helger och hon säger att det skulle kunna vara ännu högre avgifter när det är som mest trafik för att jämna ut trycket på vägarna. En annan viktig åtgärd är stadsplanering, att man inte bygger områden där folk inte kan ta sig kollektivt. Sehlin vill bygga mer tätt, bygga runt kollektivtrafikpunkterna, bygga fler spår, inte lika mycket glesa villaområden och få folk att cykla mer genom bättre cykelinfrastruktur. Det ska finnas fler rabatter till SL kortet och i framtiden vill hon ha skattefinansierad kollektivtrafik men så som ekonomin ser idag ut är det inte realistiskt.

Angående Förbifart Stockholm tycker Sehlin att det känns tungt att man 2012 satsar 30 miljarder kronor på en ny förbifart. Om man bygger Förbifart Stockholm satsar man på bilen. Tar man sådana beslut har man enligt Sehlin inte tagit till sig någonting av debatten utan kör på precis som vanligt. Beslutsfattarna tänker att det ordnar sig, någon annan löser det.

”Man planerar en infrastruktur där man vet att det inte kommer att gå med de nationella miljömålen, det är som att bita sig själv i svansen lite. Det finns ingen riktig lösning planeringsmässigt utan man förlitar sig på en privatindustri som utvecklar en miljövänlig bilflotta där vi ser att inte mycket har hänt mellan åren 2007-2012 utan det är fortfarande mycket dyrt med miljöbilar.”

Sehlin tror inte på miljöbilen då problemet med ytan kvarstår hur ren bilen än blir. Vi behöver då bygga fler vägar och utsätts fortfarande för partiklar och olyckor. Även om bränslet görs av raps tar man bränslet någonstans ifrån och det krävs en energikrävande produktion. Hon ser en utveckling inom området och det går åt rätt håll men det tar för lång tid och bilen blir nog aldrig det mest energieffektiva transportsättet. Dessutom går det åt mycket energi att producera metallerna till bilen och den industrin är helt baserad på fossilt bränsle som i så fall också måste ersättas. Sehlin ser inte heller hur vi ska få hela befolkningen att byta till miljöbilar så fort som det behövs.

”Det är prat om supermiljöpremier men det finns inte riktigt några konkreta strukturer för hur människor ska övergå till miljöbilar utan dem kör ju runt i sina bilar. Bilen har också en viss livslängd, människor köper inte en ny bil bara för att det har kommit en ännu mer miljövänlig bil.”

## 6. Analys

I min analys kommer jag att kort besvara mina frågeställningar utefter vad vardera parti har skrivit på sin hemsida och sagt i intervjuerna. Mina frågeställningar är:

- Vad tycker respektive parti om bilen?
- Vilken roll ska bilen ha i framtiden?
- Ska Stockholm satsa på utveckling av miljöbilar, eller på andra transportmedel?
- Vad tycker respektive parti om ett bilförbud i Stockholms innerstad?
- Inom vilka teoretiska ramar för hållbar utveckling kan man placera de olika partierna?

I detta kapitel försöker jag placera de olika riksdagspartierna inom ramen för de olika teorierna jag behandlar i kapitel 3. När jag menar att ett parti är ytlig- eller djup ekologisk syftar jag till Arne Neass teori om djupekologi men i en förenklad innebörd. Det handlar kanske inte så mycket om att just se sig som en del av naturen, utan snarare hur vi väljer att ta itu med de problem som uppstår. Om vi väljer att gå till grunden och förstå sambandet mellan natur och människa eller att ta itu med symptomen som uppenbarar sig.

### 6.1 Centerpartiet

Centerpartiet älskar bilen men hatar dess utsläpp. Bilen har en stor och viktig roll i framtiden och kan aldrig helt ersättas av andra färdmedel. Dock ser de att en minskad bilism är nödvändig i de större städerna och de vill använda sig av både ekonomiska styrmedel och utbyggd kollektiv- och cykeltrafik för att nå dit. Samtidigt är Centerpartiet för Förbifart Stockholm som enligt undersökningar från trafikverket kommer att öka biltrafiken i Stockholm med 77 %. Centerpartiet väljer också att satsa mycket pengar och retorik på miljöbilen. De hoppas på en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030 genom ny miljöbilsteknik. På hemsidan tror de starkt på elbilen men Anders Åkesson problematiserar också elbilen då partiet motsätter sig kärnkraftverk och det då blir svårt att driva elbilarna på grön el. Men partiet är också för blandbränslen, biogas och etanol. Ett bilfritt Stockholm tror de inte på inom en nära framtid. Man kan placera Centerpartiet inom teorin ekologisk modernisering och ytlig ekologi.

Partiet ser framför sig ett Stockholm med moderna gröna bilar och annan miljövänlig teknik. De säger sig vilja minska bilismen men det är endast på grund utav att miljöbilen inte löser trängselproblemet i staden och inte för att det är en annan möjlig väg att ta sig ur miljöproblemen.

## **6.2 Folkpartiet**

Folkpartiet har ingenting emot de bilar som inte smutsar ner. Bilen kommer vara en del av staden i framtiden då man planerar Förbifart Stockholm tillsammans med fler vägar för att bilda Ringleden. Detta kommer att leda till ökad trafik. På Folkpartiets hemsida skriver man inte om minskad bilism utan om att befolkningen ska bli mindre beroende av bilen vilket inte är riktigt samma sak. Daniel Lindberg talar däremot om en välbehövlig minskad bilism och vill uppnå detta genom både trängselavgifter och höjda parkeringsplatser. Men på hemsidan står det att de höjda trängselavgifterna ska gå till kostnaden av Förbifart Stockholm samt andra vägprojekt och att partiet även vill bygga fler parkeringsplatser i staden. Partiet verkar vilja satsa mer på kollektiv- och cykeltrafik än på miljöbilar. Men de ser miljöbilen som framtidens(år 2030) bil och bland miljöbilarna verkar elbilen vara den stora förhoppningen. Det framgår inte vart elen ska komma ifrån. Bilförbud är ingenting som nämns på partiets hemsida och inte heller stöds av Daniel Lindberg då Folkpartiet ”inte är så mycket av ett förbuds-parti”. Han tror inte heller att det är realistiskt med ett bilförbud idag men säger att det inte är helt omöjligt i framtiden(när nu det är?). Folkpartiet vill bryta normen med att bilen är en självklarhet och prioritera kollektiv- och cykeltrafik samt gång. Däremot har de ingen strategi för hur de ska minska bilismen utan bara hur de ska öka de andra transportsätten. Den stora frågan är om det räcker och det verkar inte vara någonting som oroar partiet då de verkar övertygade om att elbilen kommer att vara så pass utvecklad och använd av alla att det löser sig ändå. På grund av detta placeras Folkpartiet inom ramen för ekologisk modernisering och ytlig ekologi.

## **6.3 Kristdemokraterna**

Om bilen säger Kristdemokraterna att det inte är bilen de ska bekämpa utan det är utsläppen som ska bekämpas. Bilens roll ifrågasätts inte mycket av Kristdemokraterna på hemsidan, genom deras politik eller under intervjun. Erik Slottnér talar om att en minskad bilism är nödvändigt men vill använda få ekonomiska styrmedel för att eliminera det onödiga resandet utan hoppas istället på att utbyggd kollektiv- och cykeltrafik ska lösa problemet. Kristdemokraterna vill satsa på ny teknik inom alla olika transportmedel och tror starkt på miljöbilen. Då Kristdemokraterna är för kärnkraftverk blir elen inte ett problem enligt Erik Slottnér. Ett bilförbud betraktas som orimligt och kusligt. Eftersom att önskan om en minskad bilism inte grundas i en vilja att ta itu med de grundläggande trafik- och miljöproblemen placeras Kristdemokraterna inom ramen för ekologisk modernisering och ytlig ekologi.

## **6.4 Miljöpartiet**

Miljöpartiet tycker ingenting om bilen utan ser det som ett redskap som passar bättre på landsbygd än i stad. Bilen kommer ha en plats i framtidens Stockholm men de onödiga resorna har försvunnit och vardagspendlandet består till störst del av kollektivtrafik och cykling. Med hjälp av strikta ekonomiska styrmedel och utbyggd kollektiv- och cykeltrafik blir bilen mindre populär. Utan Förbifart Stockholm ökar bilismen inte ytterligare. Ett bilförbud är inte aktuellt då bilen fortfarande har en roll att fylla. Miljöpartiet vill satsa på miljöbilsteknik i alla dess former men som Emilia Hagberg uttrycker det så är miljöbilen ingenting man kan vänta på och under tiden fortsätta med business-as-usual utan vi måste ändra vanorna också. Detta gör att man kan placera Miljöpartiet inom ramen för djupekologi då det finns en förståelse för behovet att snabbt ta itu med det grundläggande problemet. Men Miljöpartiet är även miljöbil- och teknik förespråkare och vill inte göra sig av med bilen helt och hållet. Därför befinner de sig även inom ramen för ekologisk modernisering.

## **6.5 Moderaterna**

Moderaterna talar mycket om byggnationen av nya vägar vilket tyder på att de tycker att bilen är bra. Jessica Rosencrantz säger att hon varken tycker bra eller dåligt om bilen men att den inte passar bra i en stad. På Moderaternas hemsida står det ingenting om minskad bilism och det stora intresset för vägar visar istället på en önskan om ökad bilism. Jessica Rosencrantz tycker att förslaget om en bilfri innerstad verkar utopiskt men hon tycker dock att bilismen behöver minska i Stockholm och vill ta hjälp av både ekonomiska styrmedel och utbyggd kollektiv- och cykeltrafik. Hon tycker också att vi ska få folk att ändra inställning till bilen, att man inte måste ha en bil, men hon berättar inte hur och ingenting i Moderaternas politik hjälper till på den fronten. Det talas istället om miljöbilar, utveckling, tillväxt och nya vägar. Stora förväntningar läggs på miljöbilen och Förbifart Stockholm. Moderaterna vill lösa miljöproblemen med miljöbil och trängselproblemen med nya motorvägar. Här är det symptomen som lindras och därför placeras Moderaterna inom ramen för ekologisk modernisering och ytlig ekologi.

## **6.6 Socialdemokraterna**

Socialdemokraterna är bilförespråkare och Tomas Rudin ser bilen som ett praktiskt redskap. Dock är bilen inte effektiv i stadsmiljö då den tar mycket yta. Bilen har ändå en plats i Socialdemokraternas framtida vision för Stockholm. Ett bilförbud är inte realistiskt enligt Tomas Rudin då bilen – eller liknande fordon alltid kommer att fylla en funktion. Minskad bilism är däremot nödvändigt och partiet vill satsa lika mycket på minskad bilism som på miljöbilar. Ekonomiska styrmedel och kollektivtrafik ska göra bilen mindre populär. Pengarna de ekonomiska styrmedlen genererar går till utveckling av miljöbilar.

Då Socialdemokraterna vill bygga Förbifart Stockholm som kommer att generera mer biltrafik och vill minska bilismen på grund av trängselproblemen faller partiet inom ramen för ekologisk modernisering och yttlig ekologi.

### **6.7 Vänsterpartiet**

Vänsterpartiet tycker inte illa om bilen men anser att bilens nuvarande roll i staden är fel. Privatbilismen ska helt bort enligt Anna Sehlin men bilar i form av transport av varor och tjänster ska finnas kvar. De bilarna och bilarna i bilpooler som alla invånare ska ha tillgång till ska helt drivas på miljövänliga bränslen. Men att tekniken och produktionen är långt ifrån miljövänlig idag poängterar Anna Sahlin ofta och inte heller ägnas mycket plats åt miljöbilen på partiets hemsida. Vänsterpartiet talar om ett bilförbud, men förbudet ska successivt installeras, först krävs det ekonomiska styrmedel och utbyggnad av kollektiv- och cykeltrafik. De pengar som ska gå till Förbifart Stockholm vill Vänsterpartiet lägga på kollektivtrafik. Eftersom att Vänsterpartiet vill ta itu med Stockholms miljö- och trafikproblem från grunden placeras de inom ramen för djupekologi.

## **7. Slutsatser och reflektioner**

Alla riksdagspartier ser allvarligt på de miljö- och trafikproblem som finns i Stockholm. De tar också utmaningen med stadens växande befolkning mycket seriöst. Alla partier inser att en minskad bilism krävs, men alla delar inte anledning eller tillvägagångssätt. Majoriteten av partierna verkar ändå sätta stor tillit till miljöbilen och Förbifart Stockholm. Det är som att de väntar med spänning på att den fossilfria supermiljöbilen ska dyka upp och förbifarter och trängselskatter ska leda bort de värsta köerna. Men miljöbilen är ju faktiskt långt ifrån miljövänlig och bilismen kommer att öka med 77 % och koldioxidutsläppen med 78 % i och med Förbifart Stockholm. Vad händer med fyrstegsprincipen? Varför omvandlar vi inte staden vi har till en stad för människorna istället för att lägga 30 miljarder kronor på steg fyra? Betyder politiska riktlinjer, löften, undersökningar och varningar ingenting?

Personligen förlorar jag tillit till politikerna. De är medvetna om att det är nytt val var fjärde år så de pepprar sina hemsidor med fina ord om människan och miljön i centrum och klimatförändringarna som största utmaning. Men när man granskar politiken visar den annat. Inte ens politikerna själva tror på miljömålen de själva tagit fram i Riksdagen eller på att Stockholm ska ha en fossilfri fordonsflotta år 2030. Varför fortsätter de då skriva och prata om det? Det kallar jag falsk marknadsföring.

Inte heller tror jag att bilismen minskar till följd av fler vägar, trängselskatter och kollektiv- och cykeltrafik. Enligt ”rebound-effekten” kommer det bli ett nollsummespel. Rebound-effekten innebär att förbättringen som görs lockar fler. Den effektivisering vi kan tänkas uppleva i och med ovannämnda politiska beslut lockar fler bilister då det blir smidigare att resa med bil. Speciellt samtidigt som staden växer. Någon form av förbud krävs.

Jag menar inte att ett total-bilförbud är enda utvägen, och inte heller att det ska gå över en natt. Men inga beslut verkar komma från en djupare tanke där man frågar sig vad som är långsiktigt hållbart och vad som är ”quick-fixes”. Många av dem som sitter i trafikskott och miljönämnder saknar utbildning om hållbar utveckling och hamnade i den gruppen då en plats var ledig. Jag undrar hur Stockholm skulle se ut i framtiden om vi satte experter som Per Kågeson, Tony Davidsson och Lars Emmelin på politikernas poster.

Stockholm är en otroligt vacker stad, och Sverige är ett rikt och demokratiskt land i jämförelse med andra. Vi har alla förutsättningar som behövs för att vara lite radikala och visa vägen för resten av världen. Varför tar vi inte chansen innan det är för sent? Det kan bli en riktig hit.

## 8. Referenser och bilagor

### 8.1 Tryckta källor:

- Andersson E. B Hans et. al.(1997), *Trafik och Miljö – forskare skriver om kunskapsläge och forskningsbehov*, KFB Kommunikationsforskningsberedningen och Studentlitteratur
- Brugmann Jeb(2010), *Welcome to the urban revolution – How cities are changing the world*, Bloomsbury Press
- Brundtland Gro Harlem(1987), *Our Common Future: Report of the world commission on environment and development*
- Böhler Tom(2004), *Vindkraft, landskap och mening – En studie om vindkraft och människans rumsliga preferenser*, Göteborgs Universitet
- Esaiasson Peter. et. al.(2012), *Metodpraktikan*, Norstedts Juridik AB Stockholm
- Henriksson Greger(2008), *Stockholmarnas resvanor-mellan trängselskatt och klimatdebatt*, Doktorsavhandling vid Etnologiska institutionen Lunds Universitet, utgiven av Avdelningen för miljöstrategisk analys – fms, Skolan för arkitektur och samhällsbyggnad, KTH
- Ingmarsson Niklas(2004), *Bilkultur i Malmö – Hur en bilstad blir till*, Gidlunds Förlag Hedemora

- Kågesson Per(2007), *Vilken framtid har bilen? En analys av vägtrafiken*, SNS Förlag Stockholm
- Kågesson Per(2011), *Med klimatet i tankarna – styrmedel för energieffektiva bilar*, Rapport till Experstgruppen för miljöstudier 2011:1 Regeringskansliet Finansdepartementet
- McCracken Grant(1988), *The Long Interview*, SAGE
- Rothenberg David(1987), *A Platform of Deep Ecology*, The Environmentalist no 3
- Sandström Karin, Kriström Suzanne(2001), *Getting a long without a family car – The role of an automobile in adolescents' experiences and attitudes, Part 1. Inner city Stockholm*, Institutionen för individ, omvärld och lärande, Lärarhögskolan i Stockholm
- Stureson Lennart et. al(1998), *Den attraktiva bilen och den problematiska bilismen*, KFB Kommunikationsforskningsberedningen
- Urry John(2004), *The 'System' of Automobility*, Theory, Culture & Society, SAGE Journals
- Åhlström Per(2008), *Tänk kallt – kylig politik i varmt klimat*, Per Åhlström och Premiss Förlag

## 8.2 Otryckta källor

Centerpartiet 2011a, *Bilen*, hämtad 2012-03-30 från:

<http://www.centerpartiet.se/Centerpolitik/Politikomraden/Infrastruktur-och-trafik/Politik-A---O/Bilen/>

Centerpartiet 2011b, *Kollektivtrafik*, hämtad 2012-03-30 från:

<http://www.centerpartiet.se/Centerpolitik/Politikomraden/Infrastruktur-och-trafik/Politik-A---O/Kollektivtrafik/>

Davidsson Tony(2010), *En attraktiv bilfri stadsutveckling*, Blekinge tekniska högskola, hämtad 2012-03-24 från:[http://www.bth.se/fou/cuppsats.nsf/all/e8359bf29746dee9c12578600060b52c/\\$file/examensarbete\\_tony\\_davidsson\\_arkivex.pdf](http://www.bth.se/fou/cuppsats.nsf/all/e8359bf29746dee9c12578600060b52c/$file/examensarbete_tony_davidsson_arkivex.pdf)

Folkpartiet 2012, *Trafik*, hämtad 2012-05-025 från:

[http://www.folkpartiet.se/ImageVault/Images/id\\_18392/scope\\_0/ImageVaultHandler.aspx](http://www.folkpartiet.se/ImageVault/Images/id_18392/scope_0/ImageVaultHandler.aspx)

Kristdemokraterna, *Stockholm trafikprogram*, hämtad 2012-04-25 från:

[http://www.stockholm.kristdemokraterna.se/Var\\_Politik/trafikprogram](http://www.stockholm.kristdemokraterna.se/Var_Politik/trafikprogram)

Kågeson(2012), *Definitionen av miljöbilar halvmesyr*, hämtad 2012-05-24 från:

<http://www.dn.se/debatt/regeringens-nya-definition-av-miljobilar-ar-en-halvmesyr>

Miljöpartiet 2009a, *Transporter*, hämtad 2012-04-13 från:

[http://www.mp.se/templates/mct\\_177.aspx?number=176395](http://www.mp.se/templates/mct_177.aspx?number=176395)

Miljöpartiet 2009b, *Trafik och miljö*, hämtad 2012-04-12 från:

[http://www.mp.se/templates/mct\\_177.aspx?number=176394](http://www.mp.se/templates/mct_177.aspx?number=176394)

Miljöbarometern 2011a, *Stockholmarna och Miljön*, hämtad 2012-03-23 från:

<http://miljobarometern.stockholm.se/main.asp?mo=10>

Miljöbarometern 2011b, *Nya bilars klimatpåverkan*, hämtad 2012-04-19 från:

<http://miljobarometern.stockholm.se/sub.asp?mo=7&dm=7>

Miljöbarometern 2011c, *Stockholms miljöprogram*, hämtad 2012-04-19 från:

[http://miljobarometern.stockholm.se/content/docs/mp15/Stockholms%20milj%C3%B6program\\_2012-2015.pdf](http://miljobarometern.stockholm.se/content/docs/mp15/Stockholms%20milj%C3%B6program_2012-2015.pdf)

Miljöbarometern 2011d, *Resvanor*, hämtad 2012-03-25 från:

<http://miljobarometern.stockholm.se/sub.asp?mo=7&dm=2>

Miljöbarometern 2012a, *Trafikmätningar*, hämtad 2012-04-19 från:

<http://miljobarometern.stockholm.se/sub.asp?mo=7&dm=1>

Miljöbarometern 2012b, *Resvanor*, hämtad 2012-04-19 från:

<http://miljobarometern.stockholm.se/sub.asp?mo=7&dm=2>

Moderaterna 2010a, *Miljö*, hämtad 2012-04-25 från:

<http://moderaterna.net/blog/politik/miljo/>

Moderaterna 2010b, *Miljöbilar*, hämtad 2012-04-25 från:

<http://moderaterna.net/blog/politik/miljobilar/>

Moderaterna 2010c, *Kollektivtrafik*, hämtad 2012-04-25 från:

<http://moderaterna.net/blog/politik/trygg-kollektivtrafik/>

Moderaterna 2010d, *Cykelbanor*, hämtad 2010-04-25 från:

<http://moderaterna.net/blog/politik/cykelbanor/>

Naturvårdsverket 2010, *Miljömålen*, hämtad 2012-03-22 från:

<http://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer/978-91-620-1280-9.pdf>

Regeringen 2007, *Samlad trafiklösning*, hämtad 2012-03-20 från:

<http://www.regeringen.se/content/1/c6/09/47/70/f3df2c98.pdf>

Regeringen 2012, *Sveriges miljömål*, hämtad 2012-03-20 från:

<http://www.regeringen.se/sb/d/2055>

Socialdemokraterna 2011a, *Miljö*, hämtad 2012-04-20 från:

<http://www.socialdemokraterna.se/Var-politik/Var-politik-A-till-O/Miljo/>

Socialdemokraterna 2011b, *Kollektivtrafik*, hämtad 2012-03-20 från:

<http://www.socialdemokraterna.se/Webben-for-alla/Partidistrikt/Stockholm/Var-politik/Infrastruktur-och-kollektivtrafik/>

Stockholm 2012a, *Nu och i framtiden*, hämtad 2012-03-24 från:

<http://www.stockholm.se/TrafikStadsplanering/Trafik-och-resor-/Stockholmstrafiken-nu-och-i-framtiden-/>



Stockholm 2012b, *Buller och luft*, hämtad 2012-03-24 från:

<http://www.stockholm.se/TrafikStadsplanering/Trafik-och-resor-/Trafik-och-miljo/Buller-och-luft/>

Stockholm 2012c, *Stockholmsöverenskommelsen*, hämtad 2012-03-24 från:

<http://www.stockholm.se/TrafikStadsplanering/Trafik-och-resor-/Stockholmstrafiken-nu-och-i-framtiden-/Stockholmsoverenskommelsen/>

Stockholm 2012d, *Medborgarnas Stockholm*, hämtad 2012-03-25 från:

<http://www.stockholm.se/OmStockholm/Vision-2030/Medborgarnas-Stockholm/>

Stockholm 2012e, *Vad väntar I framtiden*, hämtad 2012-03-25 från:

<http://www.stockholm.se/TrafikStadsplanering/Trafik-och-resor-/Stockholmstrafiken-nu-och-i-framtiden-/Vad-vantar-i-framtiden-/>

Stockholm 2012f, *Hållbart resande*, hämtad 2012-03-25 från:

<http://www.stockholm.se/TrafikStadsplanering/Trafik-och-resor-/Stockholmstrafiken-nu-och-i-framtiden-/Hallbart-resande-/>

Stockholm 2012g, *Översiktsplan processen*, hämtad 2012-03-25 från:

<http://www.stockholm.se/Fristaende-webbplatser/Fackforvaltningssajter/Stadsbyggnadskontoret/Oversiktsplan/Processen/>

Stockholms Fria 2008, *Förbifarten förbi?*, hämtad 2012-03-25 från:

<http://www.stockholmsfria.nu/artikel/76016>

Trafikverket 2010, *Miljöbilar*, hämtad 2012-04-18 från:

<http://www.trafikverket.se/Privat/Miljo-och-halsa/Dina-val-gor-skillnad/Att-valja-bil/Miljobilar/>

Transportstyrelsen 2010, *Trängselskatt*, hämtad 2012-03-30 från:

<http://www.transportstyrelsen.se/Vag/Trangselskatt/>

Vänsterpartiet 2010a, *Bilfri stad*, 2012-04-12 från:

<http://www.stockholmsvanstern.se/blog/2010/10-steg-mot-bättre-klimat-bilfri-innerstad/>

Vänsterpartiet 2010b, *Cykelstaden*, 2012-04-12 från:

<http://www.stockholmsvanstern.se/blog/2010/10-steg-mot-bättre-klimat-stockholm-%E2%80%93-cykelstaden/>

### **8.3 Intervjuer**

Hagberg Emilia , 2012-05-09, 15.00

Lindberg David, 2012-05-10, 10.00

Rosencrantz Jessica, 2012-05-03, 14.30

Rudin Tomas, 2012-05-07, 14.00

Sehlin Anna, 2012-05-07, 12.00

Slottnér Erik, 2012-05-10, 14.00

Åkesson Anders, 2012-05-09, 16.30

## 8.4 Bilaga/Karta

