

# TRAFIKMAKT- ORDNINGEN

*Om den rådande trafikhierarkins  
negativa konsekvenser och drömmen  
om ett nytt tillgänglighetsparadigm*



# INNEHÅLL

**INTRODUKTION 3**

**AUTOMOBILITET 5**

**SOCIAL MOBILITET 7**

**TILLGÄNGLIGHET 10**

**GNÄLL INTE – ORGANISERA DIG 13**

**LITTERATURFÖRTECKNING 14**

# INTRODUKTION

*Man föds inte till bilist, man blir det.*

Mobilitet och klass är tätt sammanvävda. Inte bara därför att möjligheten till mobilitet hänger samman med ekonomiska resurser, utan även för att ett samhälle byggt efter dagens mobilitetsparadigm, automobilitet, direkt bidrar till ökade ekonomiska och sociala skillnader.

Alla kan vid en första anblick se att ett samhälle som prioriterar bilism gynnar bilister. Lika tydligt är det att andelen vita, högavlönade män är över-representerad bland bilister, precis som motsatsen gäller bland kollektivtrafikanter. Men ett samhälle som prioriterar bilism, och ser evigt ökande mobilitet som ett närmast magiskt framgångsrecept, ökar även skillnaderna mellan sina invånare och sina olika delar på andra sätt.

Trafikmaktordningen är en hierarki bland trafikslag, med bilen i toppen och kollektivtrafiken, fotgängarna och cyklisterna underst, och tar sig uttryck i att dessa färdmedel tilldelas olika mycket resurser och plats. Med bilen överst i trafikmaktordningen får vi ett samhälle byggt på automobilitet. En värld där våra liv i alltför stor utsträckning styrs av bilen.

Den här rapporten är skriven för att klargöra hur den rådande trafikmaktordningen ser ut och vilka konsekvenser den får: ett samhälle byggt på automobilitet är inte bara skadligt i ett ekologiskt perspektiv, det leder även till ekonomisk och social segregering. Genom att belysa problemen med dagens trafikhierarki och skissa på ett annat sätt att planera och hantera rörelse så tror och hoppas vi att vi också kan ge inspiration till lösningar på andra samhällsproblem.

Bilismen ställer oss mot varandra, vem har inte upplevt känslan av att sätta sig i en bil och helt plötsligt bli bilist? Att sätta sig i en bil verkar, för vem som helst, nästan per automatik leda till ett egoistiskt beteende där alla försöker tjäna något på andras bekostnad. Att sätta sig i en bil förvandlar ens medmänniskor (andra bilister, cyklister, fotgängare, kollektivtrafikanter) till hinder. Vem kan inte, med handen på hjärtat, känna igen sig i den aggressiva och konkurrerande självskheten som bilen producerar hos en? Eftersom detta beteende inte är något vi tycker bör uppmuntras, och eftersom vi är

övertygade om att man inte föds till bilist, utan att man blir det, anser vi att risken för att folk blir bilister måste minimeras.

Därför vill vi inte bara ändra på trafikhierarkin och putta ner bilen till botten, utan vi vill ha ett samhälle byggt på helt andra premisser. Ett samhälle där ingen tvingas in i bilism, varken aktiv eller passiv. Ett samhälle där människors tillgänglighet till det de behöver för att tillfredsställa sina behov och begär sätts i första rummet, ett samhälle vi bygger och lever tillsammans, ett samhälle av (lokal)samhällen.

# AUTOMOBILITET

*“Stockholm du har krossat mig igen,  
jag tar min cykel härifrån,  
precis som du tog den från mig.”*

—Moofish Catfish

Automobilitet är ett begrepp för att tolka och beskriva de institutioner och praktiker som organiserar, understödjer och formar bilens rörelse genom, respektive dess påverkan på, våra samhällen. Samtidigt som det är namnet på den diskurs som ger bilen legitimitet som samhällets motor genom att sammankoppla den med frihet, framsteg, rörelse, individualitet och självständighet. Automobilitet är, kort och gott, en av de principiella socio-teknologiska institutioner genom vilken moderniteten organiseras.

Automobilitet är en sammansättning av orden autonomi och mobilitet, samt något av en ordvits då auto även kan läsas som bil. Här ska det dock främst läsas som autonomi, och som ett begrepp för att beskriva vårt samhälles syn på mobilitet och autonomi. Du uppnår självständighet genom mobilitet och mobilitet kan bara uppnås självständigt. Idéer starkt sammankopplade med den liberala ideologi där vi alla är individer – fria att själva välja våra vägar och liv – och som i sin mest extrema form förnekar själva existensen av samhället. Men precis som att idén om den fria individen skapas och underhålls av en viss samhällsformation, kräver idén om automobilitet en enorm samhällelig produktion. Utan vägar, bilindustri, oljeindustri, så kan självfallet ingen ta bilen. Automobilitet är en självmotsägelse så till vida att bilister inte alls är fria att välja sina egna vägar, utan kör på vägar byggda och planerade av politiker, till arbetsplatser och från bostäder förlagda på specifika platser av politiska och ekonomiska skäl.

Det är synnerligen komiskt att bilen i så stor utsträckning har kommit att symbolisera nyckeln till frihet och individualitet, ja att den har blivit något av den moderna liberalismens heliga graal när den i själva verket är sammankopplad med en flora av offentliga och privata kontrollmekanismer. För att bilsamhället överhuvudtaget ska fungera så krävs det ett otal regleringsmekanismer: hur snabbt du får åka, vart du kan åka, åt vilket håll du ska

åka, var du kan stanna, hur mycket din bil får släppa ut och hur säker din bil måste vara är bara några exempel på de regleringar som omgärdar dig varje gång du sätter dig i bilen. För att detta ska fungera krävs en stor kontrollapparat för att disciplinera bilister så väl som icke-bilister till att underkasta sig dessa regler. Friheten på vägen har växt fram hand i hand med en fördjupning av kontrollen av rörelse.

Den nuvarande regimen av automobilitet bär på ett antal olösliga, inneboende, destruktiva mekanismer.

Massbilism är trängsel: automobilitet bygger på att samhället understödjer och uppmuntrar alla invånare att använda bilen, men om alla gör detta så förvandlas snabbt automobilitet till immobilitet. Köer, trängsel och trafikstockningar är inte bilsamhällets avarter utan dess logiska konsekvens. Massbilismen är sin egen värsta fiende. Bilistens frihet förutsätter massbilism, samtidigt som massbilismen inskränker bilistens frihet.

Massbilism är rovdrift: vårt klimat, våra naturresurser, vi själva, våra städer, ja hela det geopolitiska systemet har alla drabbats av akuta kriser på grund av massbilismen. Klimatförändringarna skenar i takt med motorernas brummande, våra städer äts upp av bilar och lämnar mindre och mindre plats till oss som bor i dem. Den ändliga oljeproduktionen och oljekrönet leder till geopolitiska kriser, till och med krig, för att upprätthålla tillgången till billig olja. För att inte tala om de över 1,2 miljoner människor som varje år dör som en direkt följd av bilolyckor.<sup>1</sup>

Det är viktigt att påpeka att ovannämnda problem med massbilismen inte är några tillfälliga störningar i ett annars väl fungerande system. Det är nämligen precis tvärt om: detta är systemets normalitet. Våra vägar och bilar som är byggda för att främja automobilitet, dödar över 3000 människor varje dag. Men när hörde du senast någon makthavare kritisera massbilismen som system? Att någon skulle drista sig till att förklara krig mot bilismen framstår i dagens politiska klimat som fullständigt osannolikt. Visst, i Sverige har vi "nollvisionen", en pappersprodukt som försöker råda bot på massbilismens symptom utan att ens våga diskutera dess orsaker. Bildöden tolkas uppenbarligen inte som ett politiskt problem, snarare råder det en total resignation inför dessa mördarmaskiner som svärmar över vår planet.

Det är tydligt att automobilitet inte är ett rationellt och i praktiken fungerande system för att organisera rörelse. Men inte nog med det – redan på ett konceptuellt plan är det, som sådant, en omöjlighet. Vad som framställs som ett system av frihet och oberoende bygger i själva verket på ett intrikat nät av kontrollmekanismer.

---

1 Böhm, Jones, Land & Paterson: *Against Automobility*, s. 9-10.

# SOCIAL MOBILITET

*“Jag vill fortfarande läxa upp Ronnie Peterson och Kenny Bräck och all världens racerförare och leksaksracerförare i sina blanka löjliga skitbilar som bara förstör och tar sönder och som kräver att få köra fort och överallt och hela tiden.”*

—Sara Stridsberg

Även om konceptet automobilitet är starkt sammankopplat med massbilismen är det viktigt att förstå hur dessa tankar påverkar även andra delar av vår samhällsplanering. Automobilitet utgår från en tolkning av bilsamhället, men kan och bör även användas för att förstå vårt sätt att se på individen och dennes möjligheter och rättigheter att förflytta sig. I vårt samhälle som är så bundet vid idén om den fria och självständiga (autonoma) individen, kan det vara svårt att se hur många av våra föreställningar det är som indirekt bär denna idéns prägel. Detta gör det ännu viktigare för oss att förstå denna fråga och applicera vår kunskap om automobilitet på samhällsplaneringen. Konceptet automobilitet är, rätt använt, ett fantastiskt verktyg för att analysera samhället och för att förstå hur vi, genom medveten samhällsplanering kan föra en radikal miljö- och rättvisepolitik.

För att med ett konkret och aktuellt exempel visa på hur automobilitet kan användas som ett radikalt tolkningsverktyg presenterar och tolkar vi ett förslag som i dagsläget mer eller mindre ofta förs fram som ett sätt att minska transportsektorns klimatfarliga utsläpp: spårbilar.

För att kort rekapitulera debatten kring spårbilar<sup>2</sup>: Vi ser ett problem, biltrafiken står för en ständigt växande del av våra globala utsläpp och bidrar stort till förslumningen av våra städer, motgiftet mot biltrafiken sägs vara kollektivtrafiken, men hur ska vi få folk att använda den? Ryggmärgsreflexen hos oss verkar ofta bli att för att få bukt med bilismen så ska vi anpassa kollektivtrafiken till bilistens behov – när det i själva verket är bilistens behov som är problemet. Spårbilar kanske, med betoning på kanske, lockar en del bilister att ställa bilen hemma. Men förändrar de hur våra städer är uppbyggda? Knappast!

---

<sup>2</sup> För spårbilsförespråkare, se ex. Nätverket KOMPASS: [www.podcar.org/kompass/](http://www.podcar.org/kompass/)

Att många miljöpartister, liberaler och spårbilsindustrin förespråkar spårbilar och därmed förstärker idén om automobilitet som något positivt är inte särskilt förvånande. Att frikoppla idén om individen från ett större sammanhang – samhället – är ett i grunden liberalt projekt. En vänster som vill någonstans måste dock ha som dygd att våga tänka ett steg längre. En vänster som utan diskussion ställer upp på de liberala premisserna kring automobilitet är inte en vänster som vill någonstans.

Precis som att idén om den fria individen med makt att styra över sitt eget öde är en produkt av en viss samhällsstruktur, så är idén om automobilitet beroende av en politik som skapar den, definierar dess gränser och maskerar dess inneboende antagonism. Nämligen att din automobilitet bygger på någon annans immobilitet. En bil är bara nyckeln till frihet så länge samhället räknas bort, härav alla bilreklamer som utspelar sig på öde bergsvägar. Istället för att bygga om kollektivtrafiken efter bilismens spelregler bör vi bygga ut den, istället för att individualisera den bör vi förstärka dess funktion som det sociala nav våra liv och i förlängningen vårt samhälle spinner kring.

Om vi, som en modern, radikal och grön vänster vill förändra något så måste vi ta itu med vårt arv av utvecklingsoptimism. Vi måste göra upp med förlegade idéer som det socialdemokratiska påfundet att en bil var skulle innebära rättvisa, och det oavsett om bilen går på väg eller på räls. Vi måste börja diskutera hur vi kan förändra våra samhällen i riktning mot ett minskat behov av mobilitet. Detta innebär självklart inte att vi ska sluta förflytta oss, men att det meningslösa, repetitiva resandet måste minska och att vi bör strukturera de resor som görs utifrån insikten att vi, alla tillsammans, utgör samhället.

En början är att inte bara acceptera, utan gladeligen affirmera det kollektiva i kollektivtrafiken.

Om vi nu har kommit så långt att vi lyckats identifiera ett stort problem i samhällsplaneringen, hur ska vi då gå vidare för att lösa detta? Till att börja med måste vi rikta om vår kompass för att gå bortom mobilitetsparadigmet och ersätta det med ett tillgänglighetsparadigm. Istället för att slå ihop ban- och vägverket till ett transportverk skulle vi kunna införa ett tillgänglighetsverk. Alltså en samhällelig instans som ser till att ny- och ombyggnationer sker på ett sådant sätt att de ökar tillgängligheten till både nödvändiga och önskvärda samhällsfunktioner för människor som bor i områden som berörs, till skillnad från våra nuvarande transportverk som utgår från att ökad mobilitet är något positivt i sig.

Detta är dock något som får genomslag först på lång sikt, och kräver stora förändringar så väl i planeringen av nya bostadsområden och arbetsplatser som ombyggnationer av nuvarande. Innan detta sker finns dock mycket att göra för att minska bilismen och öka andelen transporter som sker med kollektivtrafik, cykel och till fots.

Ett förslag som bland annat lagts fram av en kommission tillsatt av den amerikanska kongressen är att komplettera bensin/koldioxidskatten med en kilometerskatt, det vill säga att alla bilförare, oavsett typ av bil, betalar för den sträcka de kör.<sup>3</sup> Anledningen till att göra detta är att visa att det inte bara är utsläppen, utan även själva transporterandet som är problemet.

Ett bra exempel kommer från Köpenhamn där man kontinuerligt tagit bort parkeringsplatser och bilfiler, vilket lett till en minskning av biltrafiken och även gett bilisterna en rimlig chans att ställa om sina resvanor. Samtidigt som antalet bilar har minskat i stadskärnan har antalet fotgängare, cyklister och kollektivtrafikanter ökat. Man har minskat antalet parkeringsplatser med mellan två och tre procent varje år och använt den frigjorda ytan till platser för mänskliga aktiviteter, så som gågator, cykelfiler, torg och uteserveringar.<sup>4</sup>

Andra konkreta, billiga och relativt lättgenomförbara insatser för att minska biltrafiken är: kontinuerligt ökande trängselskatt (förutsatt att överskottet investeras i kollektivtrafiken), fler gågator, färre bilfiler och fler filer för buss, spårväg och cykel på övriga gator samt bredare trottoarer. Vi bör också hålla bättre koll på felparkerare och ge dem dyrare böter. Även systemet med låncyklar bör byggas ut för att kunna användas i hela staden inklusive dess förorter och kunna lånas och lämnas vid alla tunnelbane- och pendeltågsstationer.

Ett annat sätt som inte bara ökar kollektivtrafikens attraktivitet för bilister, utan även visar på hur kollektivtrafik, i sig, i mångt och mycket är själva antitesen till automobilitet är att göra den till ett verkligt offentligt rum. Där bilen är ett privat rum och varje ny bilist ett hinder för andra bilister så är kollektivtrafiken ett socialt rum som blir större och bättre ju fler som vistas i det.

Genom att göra kollektivtrafiken avgiftsfri och tillgänglig för alla så expanderar vi detta sociala rum. När vi betonar det kollektiva i kollektivtrafiken så gör vi det för att vi älskar att leva med människor omkring oss. Men också därför att ett levande offentligt rum är en förutsättning för att folk ska känna sig trygga och vilja ta del av det: den enskildes utsatthet minskar när hon är omgiven av andra människor. Kollektivtrafiken ska vara en integrerad del av det samhälle vi bor och vistas i, och således även spegla dess mångfald av sociala relationer samt vara tillgänglig och inbjudande för alla dess invånare.

---

3 National Surface Transportation Infrastructure Financing Commission: *Paying Our Way - Executive Summary*, s. 5.

4 Gehl & Gemzøe: *Public Spaces Public Life*, s. 40-41.

# TILLGÄNGLIGHET

*”Det finns inget att göra i den här trista förorten, det finns ingenting här för oss.  
Nä, ursäkta ja överdrev lite grann vi kan ju knarka, supa och slåss.  
Så har det alltid varit här ute, ingen jävel har brytt sig om oss.  
Man ska va som en zombie, va nöjd med sin lott och aldrig fråga om nåt.”*  
—Ebba Grön

Så, nu när vi både hittat felet med den nuvarande samhällsplaneringen och visat hur vi på kort sikt kan minska biltrafiken till förmån för klimatsmarta och sociala sätt att transportera sig på är det dags att ta tag i den verkligt stora frågan: Hur ställer vi om våra städer från att planeras för mobilitet till att byggas för att öka människors tillgång till såväl nödvändiga som önskvärda samhällsfunktioner?

Det viktigaste är att återerövra tron på politikens möjligheter. Så länge våra byggnadsnämnder inte kan sätta ner foten när privata intressen planerar byggen som förstör våra möjligheter att planera för en god samhällsstruktur så kommer vi inte att komma någonstans. Vad vi måste göra är att återuppliva de lokalsamhällen som så effektivt trasats sönder av massbilism, funktionsseparering, privatiseringar och segregering. Men utan tron på politikens förmåga att läka dessa sår kan vi inte ens börja drömma om en annan stad.

Ett viktigt steg är att på allvar integrera kollektivtrafiken och stadsplaneringen, eftersom båda dessa påverkar och påverkas av varandra. Genom att styra stadens rumsliga utbredning har vi möjlighet att minimera antalet nödvändiga resor, men också att göra kollektivtrafiken till ett alternativ för alla dess invånare.

Det talas mycket om “promenadstaden” idag, alla verkar överens om att innerstaden är i behov av förändring. Färre bilar, mer spårväg, fler cyklistar och ett uppfräschande av det offentliga rummet står på agendan. Inget ont i det, men varför är det bara innerstaden som ska göras mänsklig? I Stockholm lever trots allt de allra flesta av oss i förorter och det är där vi bor förändringen måste starta. Vad vi behöver är inte fler Jan Gehl-inspirerade omvandlingar av medelklassens innerstad – eller snarare – dessa kommer ändå ske så låt oss tänka på annat.

För att på allvar utmana mobilitetsparadigmet och börja bygga en stad

där allas tillgång till samhällets goda är grunden så måste vi starta i förorterna där vi bor. Självklart ska vi här dra lärdom från de goda exempel som finns på hur stadskärnor har omvandlats från bilghetton till mänskliga platser, men utmaningen i att göra våra förorter levande är så mycket större än att göra Hamngatan bilfri.

Exakt var vi ska börja är självklart en plats- och tidsspecifik fråga, men den handlar alltid om oss som bor i förorterna och våra behov och begär. Den senaste tiden har vi sett ett rejält uppsving för lokalorganisering och stadsdelskamp, i Stockholm kanske mest uppmärksammat i fallet med Aktionsgruppen Rädda Aspuddsbadet.<sup>5</sup> Att lägga ner Aspuddsbadet är en logisk konsekvens av ett samhälle besatt av förflyttning och bara ytterligare ett steg i avvecklingen av den service som gör våra förorter till något mer än sovplatser. Just därför är motståndet mot nedläggningen av badet så glädjande och inspirerande. Det handlar om så mycket mer än att rädda ett bad, exemplet skulle lika väl kunna vara en fritidsgård i Lund eller ett församlingshem i Göteborg: det handlar om att människor ska ha möjlighet att tillfredsställa sina begär och behov där de bor. Sett på detta sätt så blir aktionsgruppens arbete för att rädda Aspuddsbadet också en kamp mot automobilitet: ett nej till utvecklingen där lokal service stängs ned med hänvisning till att folk kan transportera sig till liknande service på annan ort med kollektivtrafik eller bil.

Självklart ska även vi förortsbor ha tillgång till bankomat, fritids och sjukvård utan att behöva transportera oss långa sträckor. Att fortsätta kämpa för små förbättringar i förorterna där vi bor kan vara ett första steg mot ett minskat transportberoende, men lika mycket som det handlar om mobilitet så är det en fråga om klass. Genom att återupprätta och utvidga närhetsprincipen för alla offentliga välfärdstjänster kan vi bryta den utveckling vi ser idag där kvalitet segregeras till innerstaden. Återinförs närhetsprincipen kommer det i förlängningen att leda till att den generella kvaliteten i välfärden höjs. De personer som har resurser att påverka välfärdstjänsterna ges då inte "valfriheten" att bruka en annan tjänst istället för att förbättra den befintliga. I klarspråk: De ekonomiskt svagare grupperna som bor i de efter-satta hyreshusen gynnas av att dela vårdcentral och skola med medelklassen i villaområdet precis bredvid, därför att medelklassen har större möjligheter att påverka och förbättra kvaliteten i välfärden.

Allt detta bidrar även till att göra våra förorter till platser som lever även de tider på dygnet då folk inte är på väg mellan jobb och hem. Levande förorter att bo i minskar vårt transportbehov och gör oss så mycket tryggare än vad ordningsvakter, stängda dörrar och övervakningskameror någonsin kan. Grunden för trygghet är att vi har människor omkring oss, svårare än så är det faktiskt inte.

---

5 [www.raddaaspuddsbadet.nu](http://www.raddaaspuddsbadet.nu)

Genom att fylla vår stad med öppna och välkomnande sociala rum så fyller vi vår stad med liv. Genom att fylla vår stad med liv gör vi varandra mer öppna och välkomnande. Förändringar i staden möjliggör förändringar i vårt beteende vilket medför förändringar i våra attityder gentemot varandra.

Istället för att se transporter som något enskilt, ett område för sig, så låter utgångspunkten i tillgänglighet oss förstå hur staden hänger ihop med vilka möjligheter vi har att leva våra liv. En stad söndertrasad av meningslös, påtvingad, rörelse trasar även sönder våra liv. En trasig stad splittrar upp våra liv i olika, disparata, delar och gör oss främmande inför varandra och oss själva. I ett samhälle där var sak tvunget ska ha sin tid och plats – sova, jobba, lära, handla, umgås – förminskas våra möjligheter att leva. Funktionsseparering må, precis som arbetsdelning, vara en planerares eller chefs dröm, men det är dags att inse att vi har låtit det gå totalt överstyr. För vem vill på allvar inte kunna leka, lära och arbeta på samma gång – och på samma plats?

# GNÄLL INTE – ORGANISERA DIG

*“Förflyttning i hög hastighet gör rörelsen socialt destruktiv. Valmöjligheter och sociala relationer kan bara uppstå där hastigheten är begränsad.”*

–Ivan Illich

Samhällsförändringar sker inte av sig själva. Om inte vi som berörs organiserar oss för att förbättra vår vardag så kan vi heller inte räkna med att den kommer att förbättras. Planka.nu organiserar pendlare i en strejk mot avgiftstrycket i kollektivtrafiken och arbetar för en mänsklig och rättvis samhällsplanering. Vi hoppas att denna rapport har varit inspirerande läsning och att du tar upp kampen där du bor! Nedan följer en lista med tips på organisationer för dig som vill arbeta mer med frågor likt de vi behandlat i denna rapport.

## **KLIMAX**

Miljöorganisation som finns i flera städer i Sverige vars huvudsakliga verksamhet

har skett genom aktioner, till exempel de i media mycket uppmärksammade klimatkrockarna där aktivisterna ockuperat en gata eller en korsning och hindrat biltrafiken.

<http://klimatet.org>

## **OCKUPANTSCENEN**

Ockupantscenen är ett samarbete mellan ockupanter i Sverige och fungerar som en mötesplats och forum för olika initiativ som kan kopplas till olika kamper i staden. En perfekt startsida för dig som vill engagera dig i den växande ockupationsrörelsen!

<http://ockupantscenen.se>

## **PLANKA.NU**

Vi organiserar kollektivtrafikanter och arbetar huvudsakligen för avgiftsfri

kollektivtrafik. Vi bedriver dels opinionsbildning, men framförallt genomför vi billigare kollektivtrafik direkt genom en bötesfond för folk som åkt fast i biljettkontroller i kollektivtrafiken.

<http://planka.nu>

## **SYNDIKALISTISKA**

### **UNGDOMSFÖRBUNDET (SUF)**

SUF är en ungdomsorganisation bestående av ett antal lokalklubbar utspridda över landet. De har varit mycket aktiva i ockupationsrörelsen och driver även frågan om avgiftsfri kollektivtrafik.

<http://suf.cc>

#### LITTERATURFÖRTECKNING

Böhm, Jones, Land & Paterson (2006): *Against Automobility*.

Gehl & Gemzøe (2004): *Public Spaces Public Life*.

Gorz (1973): *The Social Ideology of the Motorcar*.

[www.copenhagenize.com/2009/11/social-ideology-of-motorcar.html](http://www.copenhagenize.com/2009/11/social-ideology-of-motorcar.html)

Illich (1973): "Energy Crisis" ur *Energy and Equity*

[www.clevercycles.com/energy\\_and\\_equity/](http://www.clevercycles.com/energy_and_equity/)

National Surface Transportation Infrastructure Financing Commission (2009):

*Paying Our Way - Executive Summary*

[http://FinanceCommission.dot.gov/Documents/NSTIF\\_Commission\\_](http://FinanceCommission.dot.gov/Documents/NSTIF_Commission_Final_Report_Exec_Summary_Feb09.pdf)

[Final\\_Report\\_Exec\\_Summary\\_Feb09.pdf](http://FinanceCommission.dot.gov/Documents/NSTIF_Commission_Final_Report_Exec_Summary_Feb09.pdf)

Stridsberg (2004): *Döds kallt stål*

<http://www.tidskrift.nu/artikel.php?Id=2404>

#### TIDIGARE RAPPORTER FRÅN PLANKA.NU:


2009:1 *Till varje pris?*

2008:1 *Att resa ska inte kosta hela världen*

2007:1 *Highway to Hell?*

Samtliga rapporter finns att läsa på

[www.planka.nu/rapporter](http://www.planka.nu/rapporter)

 **planka.nu** arbetar för nolltaxa i kollektivtrafiken och organiserar avgiftsstrejkande kollektivtrafikanter i p-kassan, en bötesfond där medlemmarna betalar varandras böter.

Tel: 073-945 71 68

E-post: [sthlm@planka.nu](mailto:sthlm@planka.nu)

[www.planka.nu](http://www.planka.nu)