

Synpunkter på Stockholms översiktsplan vad gäller den s.k. Förbifart Stockholm

Låt oss inledningsvis slå fast vad alla inblandade – inklusive RTK – vet, sedan minst tioåret är: ”Förbifarten” är inte någon förbifart. Dess uppgift är att öppna Mälaren för exploatering. Den bör därför rätteligen benämnas Exploateringsled Väst.

Mycket har hänt under de 18 år som gått sedan Dennisavtalet undertecknades och åtskilliga nya fakta har tillkommit. I ljuset av de nya kunskaperna måste fundamentala frågor formuleras. Vi menar att en seriös Strategisk Miljöbedömning, SMB*, måste föregå planer av denna karaktär och omfattning. Först då blir det möjligt att avgöra

- om en ytterligare nord-sydlig förbindelse är motiverad,

- vilken sträckning den i så fall bör ha

och huruvida lösningen bäst utgörs av

- en väg eller en spårförbindelse

samt om avsedd funktion i stället kan uppnås med andra medel, förslagsvis ett

-förbättrat och utvidgat system för trängselavgifter.

I ett tidigare yttrande över ”Förbifarten” (<http://www.dlv.se/Trafik/NordSydlig.htm>, 2005-10-14) betonade vi två, vid den tidpunkten tämligen förbisedda aspekter på leden: dels behovet av en reduktion av utsläppen av växthusgaser, dels frågan om den framtida tillgången på energi. Utvecklingen under de tre år som gått har givit oss rätt på samtliga punkter – i själva verket är situationen ännu mycket allvarligare än vi förutsåg.

De gångna 18 åren har dessutom givit goda inblickar i Vägverkets sätt att hantera ekonomi-, miljö- och säkerhetsfrågor. Vi menar att det vore oansvarigt av staden att inte beakta denna information. Miljö och säkerhet får inte än en gång stryka på foten då kostnaderna skenar!

Vi utvecklar våra synpunkter nedan.

1. KOLDIOXIDUTSLÄPP

Sternrapporten (**The Stern Review on the Economics of Climate Change**) publicerades den 30 oktober 2006. I denna antages att en maximal koldioxidkoncentration av 550 ppm är klimatmässigt acceptabel. Rapporten diskuterar åtgärder och kostnader för att innehålla detta värde. Utvecklingen går emellertid hastigt:

I början av februari 2007 publicerades IPCC:s fjärde rapport (**AR4**). Här sätts gränsen vid 450 ppm koldioxid, med målet att begränsa den genomsnittliga globala uppvärmningen till 2 grader C.

-
- *EU-direktivet om strategisk miljöbedömning från 2001 skall tillämpas då en plan, ett program eller motsvarande kan befaras ge betydande miljöpåverkan. En SMB skall ge ett helhetsperspektiv på ett problem och anvisa alternativa lösningar. Den skall lyfta fram de mest relevanta miljöaspekterna och bedöma de olika alternativens konsekvenser och effekter. Huvudsyftet med en SMB-rapport är att visa miljöpåverkan av olika lösningar. Rapporten skall vidare vara lättförståelig och förmedla informationen på ett tydligt sätt.

Den 23 juni 2008 vittnade föreståndaren för NASA:s Goddard Institute for Spaces Studies och en av världens ledande klimatforskare, dr James Hansen, inför den amerikanska kongressen. Hansen inleder en sammanfattning med följande ord:

”Today I testified to Congress about global warming, 20 years after my June 23, 1988 testimony, which alerted the public that global warming was underway. There are striking similarities between then and now, but one big difference.

Again a wide gap has developed between what is understood about global warming by the relevant scientific community and what is known by policymakers and the public. Now, as then, frank assessment of scientific data yields conclusions that are shocking to the body politic. Now, as then, I can assert that these conclusions have a certainty exceeding 99 percent.

The difference is that now we have used up all slack in the schedule for actions needed to defuse the global warming time bomb. The next president and Congress must define a course next year in which the United States exerts leadership commensurate with our responsibility for the present dangerous situation.

Otherwise it will become impractical to constrain atmospheric carbon dioxide, the greenhouse gas produced in burning fossil fuels, to a level that prevents the climate system from passing tipping points that lead to disastrous climate changes that spiral dynamically out of humanity's control.”

Längre fram säger Hansen:

”The disturbing conclusion, documented in a paper [**Target atmospheric CO₂: where should humanity aim?** J. Hansen, M. Sato, P. Kharecha, D. Beerling, R. Berner, V. Masson-Delmotte, M. Raymo, D.L. Royer, J.C. Zachos, <http://arxiv.org/abs/0804.1126> och <http://arxiv.org/abs/0804.1135>] I have written with several of the world's leading climate experts, is that the safe level of atmospheric carbon dioxide is no more than 350 ppm (parts per million) and it may be less. Carbon dioxide amount is already 385 ppm and rising about 2 ppm per year. Stunning corollary: the oft-stated goal to keep global warming less than two degrees Celsius (3.6 degrees Fahrenheit) is a recipe for global disaster, not salvation.”

Den fullständiga texten finns på <http://www.columbia.edu/~jeh1/2008/TwentyYearsLater-20080623.pdf>

En annan ledande klimatforskare, Malte Meinshausen, menar att även 350 ppm innebär en betydande risk – över 25 procent - för att temperaturen skall stiga över 2 grader. För att vi skall vara helt trygga krävs förmodligen att atmosfären återfår den koldioxidhalt som den hade före den industriella revolutionen, d.v.s. omkring 280 ppm.

Dagens nivå är 387 à 388 ppm och ökningstakten är 2 ppm per år. Tiden rinner ut.

Vägverket har på oklara vägar bibringats en föreställning om att de svenska utsläppen av koldioxid bör i det närmaste halveras till 2050 . Detta är emellertid ett missförstånd eller en feltolkning av vad som krävs:

IPCC:s scenario B1 är det enda, som resulterar i en (förväntad) temperaturökning understigande 2 grader C (dock med en risk för ökning upp till 2.9 grader). För att realisera detta måste utsläppen börja minska inom en tioårsperiod – och siffran **50 procent syftar på den globala minskningen till 2050. För västvärldens högt industrialiserade och fossilberoende länder handlar det snarare om minst 90 procent.** Om James Hansen och hans medarbetare har rätt – och det mesta tyder på att så är fallet – finns inget utrymme för utsläppsökningar. Då måste kol i stället *absorberas* ur atmosfären.

I oktober 2006 avgav Fredrik Reinfeldt sin första regeringsförklaring. Om vi skall ta Reinfeldt på orden kunde regeringen inte ens för tre år sedan tillåta byggandet av nya växthusgasalstrande motorvägar som "Förbifarten". Första citatet står på sidan 12 i regeringsförklaringen:

"EU har ett viktigt uppdrag i att åstadkomma ett energisystem som minskar koldioxidutsläppen och hejdar växthuseffekten. Sverige skall driva på för att tydliga mål för att minska användningen av fossil energi sätts upp inom EU, och aktivt bidra till att de gemensamma mål som EU ställer upp nås."

Detta måste givetvis innebära att Sverige inte *aktivt* skall verka för att utsläppen *ökar* - vilket såväl regeringen som Vägverket vet att de gör med nya vägar.

Det andra citatet finns på sidan 14:

"En hållbar utveckling skall säkras. Naturens rikedomar skall brukas på ett sådant sätt att vi kan lämna över en värld som är i balans till våra barn och barnbarn."

Eftersom den globala uppvärmningen, orsakad av våra koldioxidutsläpp, redan leder till storskalig artutrotning och ekosystemkollaps, är ökade utsläpp oförenliga med en värld i balans. Redan med den temperaturökning som EU satt som mål, d.v.s. *två* grader, riskerar en fjärdedel av alla arter att utrotas.

Det är uppenbart att regeringen Reinfeldt inte kan tas på allvar i de kommande Köpenhamnsförhandlingarna, eftersom man med öppna ögon tillåtit ett projekt som inte bara bibehåller utan t.o.m. ökar koldioxidutsläppen.

2. ENERGISITUATIONEN

A. Oljetoppen ("peak oil")

I vårt yttrande till Vägverket av den 14 oktober 2005 skrev vi följande:

"Världens oljeutvinning kommer att nå maximum inom några år eller har rentav passerat det. Därefter väntar några decennier med avtagande produktion, ökande efterfrågan och kraftigt stigande priser. Detta innebär att den planering som skett de senaste hundra åren och som förutsatt obegränsad tillgång till billig olja för första gången i historien saknar materiell grund. Inga i dag kända energikällor kan nämligen ersätta dagens oljekonsumtion, vare sig i pris eller volym, se bilaga 1.

En Nord-sydlig förbindelse som den beskrivs av Vägverket kan, realistiskt sett, vara klar tidigast om 15 år. Vi lever då med en helt annan energisituation än idag och måste räkna med att dagens biltrafik har minskat kraftigt p.g.a samåkning och övergång till transportmedel med lägsta möjliga energiförbrukning (kollektiva, främst spårburna, trafiksystem).

Kortsiktigt kan nya projekt ge en ökad framkomlighet men innan några nya vägplaner presenteras måste Vägverket dock arbeta fram ett realistiskt framtidsscenario för energisituationen om tio år och för tiden därefter. Utan ett sådant kommer projekterade nya vägsystem endast att utgöra överdimensionerade monument över den gångna oljeepoken."

Vi tvingas konstatera att Vägverket fortfarande tycks se frågan om energitillgång som en icke-fråga. Det kan därför vara av intresse att betrakta frågans status i vår omvärld:

I WEO 2005 (World Energy Outlook, IEA:s årliga rapport) förutsågs oljekonsumtionen (vilken 2005 låg på c:a 85 miljoner fat om dagen (mbl/d)) år 2010 ligga på 92 mbl/d, för att 2030 ha stigit till 115 mbl/d. IEA skriver i rapporten:

”The world's energy resources are adequate to meet the projected growth in energy demand in the Reference Scenario.”

Vidare säger man:

”Cumulative energy-sector investment needs are estimated at about \$17 trillion [d.v.s. 17.000 miljarder dollar; vår anm.] (in year-2004 dollars) over 2004-2030, about half in developing countries.”

Tre år senare, i WEO 2008 – skriven före nedgången i världsekonomin – har tillgångsprognosen skrivits ner till 106 mbl/d år 2030. Av dessa beräknas ungefär 30 mbl/d komma från fält som är i produktion idag, c.a 25 miljoner från idag upptäckta men oexploaterade fält och ungefär lika mycket från ännu inte upptäckta fält tillsammans med s.k. EOR (Enhanced Oil recovery, d.v.s. metoder för att förbättra utvinningsgraden). Resterande drygt 30 mbl/d tänks komma från kondensat och s.k. icke-konventionell olja, d.v.s. tjärsand i Alberta (Canada) och tungolja från Venezuela. I förlängningen finns möjligen planer på att använda metanhydrat – åtminstone i Japan görs försök i den riktningen.

Det finns uppenbarligen många problem med detta. Några frågor, som genast inställer sig, är

- a. Finns det ens teoretiskt möjlighet att kompensera för den prognosticerade nedgången i produktionen av konventionell olja? Vad som behövs till 2030 är ju inte mindre än sex nya Saudiarabien.
- b. För att det skall löna sig att exploatera tjärsand, tungolja och djupvattenfynd krävs ett betydligt högre oljepris än dagens. På WEF i Davos förklarade OPEC:s generalsekreterare att organisationen vill ha \$ 75 – 100 per fat för råoljan; om detta inte uppfylls kommer produktionen att dras ner ytterligare. Hur inverkar detta på trafikprognoserna, vilka ju förutsätter tämligen billig olja under planperioden? (Exempelvis kalkylerar man på Vägverket med ett pris på \$ 76/bbl då ”Förbifarten” förväntas stå klar – d.v.s. i början av 20-talet. Förra veckan var priset uppe i \$ 73/bbl ...)
- c. IEA förutser nu ett investeringsbehov under tiden fram till 2030 på 26.000 miljarder dollar (en ökning med 4.000 miljarder jämfört med WEO 2007 och med 9.000 miljarder jämfört med WEO 2005!) – omkring 200.000 miljarder kronor. Finns det verkligen villiga investerare?
- d. Utvinningen av okonventionell olja från bl.a. tjärsand är synnerligen miljöskadlig och energimässigt ineffektiv (utvinningsprocessen drivs med fossilgas – i en framtid möjligen med kärnkraft – och producerar enorma mängder förorenat vatten) och möter växande protester från befolkningen. Det är oklart hur länge den kommer att tillåtas fortsätta.

Även IEA – tidigare synnerligen optimistiskt – är nu bekymrat. Vi citerar ur Executive Summary i WEO 2008 [vår övers.]:

”Världens energisystem befinner sig vid ett vägskäl. Nuvarande globala tendenser då det gäller tillförsel och förbrukning av energi är uppenbart ohållbara – miljömässigt, ekonomiskt, socialt.

... Vad som krävs är inget mindre än en energirevolution.

... För att förhindra en katastrofal och oåterkallelig skada på det globala klimatet fordras en massiv minskning av koldioxidutsläppen från världens energikällor. Om nuvarande utveckling fortsätter, kommer de energirelaterade utsläppen av koldioxid och andra växthusgaser att stiga obönhörligt och på sikt öka den globala medeltemperaturen med så mycket som sex grader.

... Tiden rinner ut och det är nu dags att handla.”

Robert Hirsch, huvudansvarig för rapporten ”**Peaking of World Oil production**” (2005) säger idag följande:

”The world has never faced a problem like this. Without massive mitigation more than a decade before the fact, the problem will be pervasive and will not be temporary. Previous energy transitions (wood to coal and coal to oil) were gradual and evolutionary; oil peaking will be abrupt and revolutionary.”

Dominic Waughray, chef för miljöfrågor vid World Economic Forum, skrev på Dagens Industris debattsida 2008-01-19 under rubriken ”**Kriserna är varningsklockor**”:

”**Vi står inför** ett miljösäkerhetsproblem som är djupare, mer fundamentalt och komplext och mycket mer systematiskt än den finansiella krisen. 2008 var bara en andeviskning jämfört med den perfekta ekonomiska stormen – olik allt som vi har sett förut – som vi annars riskerar att drabbas av.

De senaste 50 åren har vi skapat ett aldrig tidigare skådat finansiellt välstånd. Men vi har också kroniskt undervärderat riskerna i det sätt som vi har utnyttjat världens naturtillgångar på. Förbättringarna i vår levnadsstandard har finansierats genom en systematisk underprissättning av varor och tjänster baserade på jordens naturtillgångar.”

Waughray avslutar sin artikel med orden

”**I december ska** en uppföljning till Kyotoprotokollet förhandlas fram. För att klimatförändringarna ska bemötas framgångsrikt måste världsekonomin återhämtning kopplas ihop med det jobbskapande, den kompetens och de investeringar och teknologiska framsteg som står i samklang med ett lågenergisamhälle. 2008 gav oss tydliga varningssignaler om att allt inte kan fortsätta som vanligt. 2009 måste vi hitta de kreativa lösningarna för en värld efter krisen.”

Liknande uttalanden har gjorts av, bland andra, IEA:s chefsekonom, Fatih Birol, senast i en intervju i tidningen Independent i augusti 2009.

Insikten om jordens ändlighet börjar således sakta tränga igenom, även bland ekonomer. Förhoppningsvis är även borgarråd och stadsbyggnadstjänstemän mottagliga för fakta.

B. Alternativa bränslen och motsvarande

Sverige har, på ett sätt som torde sakna motstycke i världen, premierat etanoldrivna fordon. Så länge spriten tillverkas av brasilianska sockerrör med god EROEI (Energy Return on Energy Invested) – c:a 8:1 - och utan större fossila utsläpp, torde lösningen vara miljömässigt acceptabel. Ett problem är dock att den brasilianska spritens EROEI är exceptionellt hög; etanol från spannmål eller majs uppvisar långt sämre värden (enligt vissa forskare kräver den majsbaserade etanolen t.o.m. mer energi – huvudsakligen fossil (gas eller kol) – insatt i processen, än man får ut). Dessutom är produktionen begränsad och det är långt ifrån säkert att Sveriges efterfrågan kan tillgodoses i konkurrens med andra länder. Inhemsk etanoltillverkning i stor skala skulle kräva absurda odlingsytor och likväl bara kunna täcka omkring en tredjedel av efterfrågan.

I sina ambitioner att få se "Förbifarten" förverkligad, har Bil Sweden satsat på en elbilskampanj. Ett utbyte av dagens förorenande, bullrande och energimässigt mycket ineffektiva flotta av fossileldade fordon är i o f s högst önskvärd (Sveriges primärenergi kommer till mer än 40 procent från fossila bränslen (främst olja, men även fossilgas och kol); den politiska ambitionen sägs vara att undanröja vårt oljeberoende), men även denna lösning är förknippad med betydande problem:

- a. En bilpark på över 4 miljoner fordon kan inte ersättas över natten. En omställning kommer, som visats i bl.a. ovan nämnda rapport "**Peaking of World Oil production**", att ta åtminstone ett par decennier. Andra uppskattningar ger vid handen att kanske hälften av de svenska bilarna skulle kunna vara ersatta av elfordon vid mitten av århundradet. Miljöminister Andreas Carlgrens uttalade föreställningar om andelen elbilar på svenska vägar år 2020 är rena fantasier och önsketänkanden.
- b. El är inte en energiråvara, utan en energibärare. Den måste alstras på något sätt. Att bygga ut de orörda älvarna är inte att tänka på. Sol, vind och vatten (d.v.s. vågkraft) är självklara kandidater, men en storskalig utbyggnad kommer att ta lång tid. De senaste dagarna har det dessutom framkommit att vad som av de flesta – inklusive Kungliga Vetenskapsakademien - uppfattats vara regeringen Reinfeldts mål – 30 Twh vindkraft år 2020 – i själva verket bara avser *tillstånd* till en utbyggnad inom denna ram. Enligt KVA är ett realistiskt utbyggnadsmål i själva verket snarare 10 Twh. Den återstående möjligheten – om vi inte avser att i stor skala importera brunkolsgenererad elektricitet från Vattenfalls tyska anläggningar (om några decennier *möjligen* utrustade med - kanhända fungerande, men såväl ekonomiskt som energimässigt mycket kostsam - CCS-teknik) eller från Polen – synes vara kärnkraften med alla dess problem och kontroverser. Till de välkända problemen med kärnkraftens brist på lönsamhet, säkerhet och avfall kommer en avgörande svårighet: redan med dagens blygsamma användning (c:a 370 GW globalt, att jämföra med världens totala effektanvändning på över 13.000 GW – biobränslen oräknade), beräknas de brytvärda uranreserverna inte räcka i mer än 60 – 80 år. Möjligen kan 4:e generationens reaktorer (MSR, speciellt LFTR) utgöra en del av den långsiktiga lösningen – men de kan omöjligen utvecklas och byggas inom den erforderliga tiden.
- c. Batteritekniken för elbilar är fortfarande inte löst vare sig tekniskt (livslängd, köldtålighet) eller prismässigt eller vad gäller tillgång till råvaror – kommer t.ex. litiumtillgångarna att räcka? Och kommer Bolivia – där hälften av världens litiumreserver är belägna – att vilja leverera?

Vi finner god anledning att påminna om några (glömda?) uttalanden från det gångna seklet:

Den fortsatta satsningen på bilismen, som trafiköverenskommelsen [d.v.s. Dennispaketet; vår anm.] innebär, är inte förenlig med ett långsiktigt hållbart trafiksystem.

[**Miljö 2000, miljöprogram för Stockholm.** Antaget av Stockholms kommunfullmäktige 18.9.95]

Att minska biltransportbehovet är en av de mest angelägna åtgärderna för att komma närmare målet om ett långsiktigt hållbart samhälle. Det kan ske om fler människor bor och arbetar nära kollektivtrafikens stationer och knutpunkter.

[**Översiktsplan Stockholm.** Stadsbyggnadskontoret, 1997]

Det är uppenbart att en avsevärd volymtillväxt [av bilismen] inte är förenlig med ett bärkraftigt samhälle. [...] Om en bärkraftig utveckling eftersträvas, måste med andra ord transportvolymerna på något sätt begränsas. [...] Den övergripande slutsatsen i denna studie är att ett bärkraftigt transportsystem för Sverige, med ett något ökat fritidsresande jämfört med idag, förefaller möjligt att förverkliga till omkring år 2040. För att möjliggöra detta krävs emellertid en kraftig satsning på förbättrad teknik, samt att dagens trender med ökande transportvolym för godstransporter, arbets-, tjänste- och inköpsresor vänds.

[**FÄRDER I FRAMTIDEN. Transporter i ett bärkraftigt samhälle.** KFB-rapport 1997:7]

Även Vägverket har haft sina ljusa stunder:

Dagens bilism, som vi känner den, är ett "icke hållbart" system. Även med andra bränslen kan inte alla länder ha en bilism som västvärldens. Lösningen ligger delvis i teknikutveckling, men också i att resa förnuftigare, effektivare och kanske mindre.

[**Vart leder vägen.** Vägverket, sept. 1997]

3. ÖVRIGA FRÅGOR

Trots Friedrich Hegels välkända uttalande ”Det enda vi lär av historien är att vi ingenting lär av historien”, vill vi hävda att förverkligandet av andra delar av Dennispaketet kan ge värdefulla lärdomar om vad som kan förväntas hända om planerna på ”Förbifarten” (Exploateringsled Väst) faktiskt realiserar:

A. Ekonomin:

- a. I december 1991 uppgav Vägverket kostnaden för Norra Länken till 1.890 miljoner kronor (motsvarande cirka 2.500 miljoner i dagens penningvärde). Priset har stigit stadigt – med c:a 10 procent om året i fast penningvärde – och för några månader sedan uppgavs slutkostnaden bli 14.000 - 15.000 miljoner. Färdigställandet ligger fortfarande många år fram i tiden, så siffran kommer med säkerhet att revideras (uppåt). I de ursprungliga planerna skulle Stockholm inte bidra med några pengar, men enligt avtalet mellan staden och Vägverket skall stockholmarna stå för 25 procent av kostnaden. Då avtalet undertecknades innebar detta att stockholms skattebetalare skulle belastas med 1.600 miljoner; idag är summan uppe i minst 3.500 miljoner.
- b. Södra länken uppgavs ursprungligen (dec 1991) komma att kosta 2.200 miljoner; slutnotan hamnade på omkring 9.000 miljoner.
- c. Österledens prislapp var i december 1991 noggrant angiven: 2.560 miljoner. För fem år sedan var priset uppe i 14.000 miljoner (se artikeln ”**Ringens felande länkar**” av Hans Jenefors och Per Olof Sahlström i **Väg- och vattenbyggaren** nr 1, 2004)

- d. "Förbifarten" (vid denna tidpunkt av Vägverket benämnd Yttre Tvärleden/Västerleden) skulle gå lös på 7.200 miljoner; idag är den uppe i över 27.000 miljoner.

(För prisuppgifterna 1991, se skriften **Dennispaketet. Överenskommelse om trafik- och miljö i stockholmsregionen. En information från Stockholms stad, Stockholms läns landsting, Banverket och Vägverket.**)

En rimlig gissning, baserad på ovanstående data, är att notan för Exploateringsled Väst kommer att sluta på minst 100 miljarder – etthundra tusen miljoner! - kronor. En mindre del av detta kommer att under femtio års tid (två generationer!) komma från de trängselavgifter, som en gång infördes för att förbättra trafiksituationen i Stockholm.

B. Luftkvalitet och säkerhet:

a. I de ursprungliga planerna för Ringen (1991) fanns hårda krav på kvävedioxidhalt: 400 µg/kbm som takvärde (eg. 99.5-percentil). I miljökonsekvensbeskrivningen från den 23 december 1994 för Norra Länken räknade vägverket med 600 µg/m³ som maxvärde. Allt eftersom kostnaderna steg, sänktes kraven; efter några år var man nere på 400 µg per kubikmeter som *medelvärde* – en avsevärd försämring. Den 4 september 1995 godkände Stockholms kommunfullmäktige ett ramavtal mellan Vägverket och Stockholms gatu- och fastighetsnämnd där kommunen inte längre ställer några krav på en övre gräns för kväveoxidnivån. Idag vet Vägverket inte hur det skall bli (se citat nedan).

b. I utställningshandlingen 1993 till översiktsplanen för Norra Trafikbandet står att

“Rening av luften bör ske med bästa tillgängliga teknik. Utvecklingen inom området stoftrening och gasrening måste därför bevakas noga. Ringen utformas så att stoftrening kan införas när teknik finns tillgänglig. Det innebär att utrymme måste reserveras under mark för stoftreningsanläggningar i anslutning till tunnlarna.“

I det ovan nämnda ramavtalet avstår kommunen även från möjligheten till stoftrening. Idag planerar man inte ens in utrymmen så att en framtida stoftrening blir möjlig. Skorstenarnas höjder och antal minskas också.

c. Säkerhetsnivån sänktes: skenande kostnader fick Vägverket att avskaffa sprinklersystemet – detta trots att man planerar för transport av farligt gods ("hazmat") i tunneln, och trots dödsbränderna i bl.a. Mont Blanc-, Tauern- och Salangtunnlarna.

I november 2008 meddelade Verkets miljöspecialist, Marie Westin, i mejl följande:

”Inför att förfrågningsunderlaget för berörd installationsentreprenad går ut på räkning skall en underlagsrapport om Säkerhet och luftkvalitet tas fram i samarbete med berörda myndigheter. Arbetet pågår och kommer bland annat innefatta följande frågeställningar:

* Ventilationssystemets uppbyggnad

- Systembeskrivning av tunnelventilationen
- Fläktstyrning

* Säkerhet

- Dimensionerande förutsättningar
- Tänkbara åtgärder för att minimera risk i samband med bränder

* Miljö

- Miljökrav på tunnelluft
- Luftföroreningar i tunnelluft
- Emissionskrav på fordon

- Luftrening i bilar
- Hälsopåverkan
- Tänkbara åtgärder för att minimera risk för hälsopåverkan
- * Metoder för mätning av luftkvalitet
- * Handlingsplan - Säkerhet och miljö

Tydliggen skall luftkvalitet och säkerhet bestämmas först då bygget redan för länge sedan påbörjats – detta dessutom sedan kunskapen om luftföroreningars farlighet fördjupats avsevärt jämfört med situationen för 17 år sedan. Kan vi hoppas på en *skärpning* av kraven?

C. Miljö:

a. Utlovade bullerskydd nedanför Hjorthagen har – av kostnadsskäl – utgått ur planeringen. Besparingen, vilken kommer att beröra ett par tusen personer, rör sig om några tiotal miljoner – i ett projekt som nu är uppe i 14.000 – 15.000 miljoner ...

b. Miljökvalitetsnormer för partiklar och kväveoxid kommer inte att kunna innehållas i närheten av tunnelmynningarna. Vägverket sätter sitt hopp till kommande teknikutveckling och förordningar.

c. Merkostnaden för att ersätta en del av Norra länkens betongtunnel (byggd i schakt från ytan) med en 40 meter lång jordtunnel (vilken inte skulle skada Nationalstadsparken) uppskattades i maj 1996 av Vägverket till 20-30 miljoner. Från miljörörelsen uttrycktes tvivel på Verkets förmåga att klara uppgiften, men Birger Höök ryckte ut med lugnande ord (Svenska Dagbladet 15 maj 1996):

”Vi kommer inte att anta någon entreprenör som inte har den här kompetensen”.

En jordtunnelutredning gjordes av Vägverket sommaren 2003. Denna visade tydligt att Verkets projektering för dragningen genom Bellevue var orealistisk. Likväl valde man att gå vidare med planerna. Hösten 2007 visade sig den av Verket antagna entreprenören sakna den erforderliga kompetensen ...

Vägverkets (och entreprenörens) inkompetens har nu framtvingat en ändring i lagen om Nationalstadsparken (MB 4:7) och ändrade detaljplaner för Norra länken samt lett till en fördyring om minst 1.000 miljoner kronor.

D. Usla trafikprognoser

I billobbys värld finns alltid ett ”uppdämt transportbehov”, som måste tillfredsställas. Den, som är något förtrogen med grundläggande ekonomisk teori, vet att det finns ett ”uppdämt behov” (egentligen ett begär) av i stort sett allt. Varje konsument antages nämligen ha en s.k. sällhetspunkt (”bliss point”), en fulländad ”korg” med varor och tjänster. Denna ”korg” är emellertid i praktiken – d.v.s. p.g.a. budgetrestriktionen (plånbokens tjocklek) - ouppnåelig, varför man tvingas nöja sig med en mer blygsam ”korg”. Eftersom det i teorin dessutom är inbyggt som förutsättning att ”goods are good” och ”more is better” kommer konsumenten vid en inkomstförstärkning att eftersträva en ”korg” med minst samma innehåll av varje vara eller tjänst som före inkomstökningen. Transportbegär har ingen som helst särställning i denna föreställningsvärld.

Av det ovanstående följer att varje ny väg kommer att leda till ett ökat resande. I trafikplaneringstermer handlar det om ett par lagar och principer inom vägtrafiken:

Downs lagar:	1. <i>Bilvägens kapacitet sjunker då hastigheten ökar.</i> 2. <i>En ny motorväg kan under vissa omständigheter leda till värre köer och mer trafikchaos än någonsin.</i>
Pehrsons princip:	<i>Varje väg får den maximala trafik den är i stånd att avveckla.</i>

Ett konkret exempel ges av Södra länken: dimensionerad för 60.000 fordon per dygn har den redan omkring 100.000 f/d och förväntas, som framgår av Vägverkets eget material, om några år ha ännu många fler. Som SIKA konstaterade i **Storstaden och dess transporter**:

"Att lösa trängselproblemen i Stockholm genom utbyggnader av vägsystemet framstår alltså som orealistiskt."

E. Allt vilar dock i Vår Faders trygga händer:

Vi citerar från Alternativ stads hemsida:

"Norra länken i välsignat tillstånd

Så är då Norra Länken välsignad. Det skedde på torsdagen. På katolskt vis och med hjälp av Svenska kyrkan. Det var alltså inget försenat aprilskämt, som Vägverket haft på sin hemsida på senaste tiden om detta. Alternativ Stad var på plats i tunnelnarna och kunde förundrat höra prästen Fredrik Höggren be för både byggare och framtida trafikanter och förklara sig tacksam för att delta i detta "förskönande av Guds skapelse", alltmedan den katolska kollegan stänkte heligt vatten åt alla håll ur en flaska."

F. Mer om historiens vingslag:

Invigningen av Norra länken planeras nu ske 2017 i stället för ursprungligen avsedda 1997. Den främsta orsaken till den tjugoåriga förseningen är inte miljörörelsen, utan Vägverkets prestigedrivna obstruktion, väl dokumenterad i bl.a. nedanstående skrivelser:

"Yttrande över arbetsplan med MKB för Norra Länken, nov 1999, med komplettering sept 2000" (Förbundet för Ekoparken och Arbetsgruppen Rädda Djurgården – Stoppa Österleden, 13 nov 2000); se [http://www.stockholm.snf.se/urtidarleden/NLklagan\(RDSO\)010119.html](http://www.stockholm.snf.se/urtidarleden/NLklagan(RDSO)010119.html)

"Överklagande av fastställelse av arbetsplan med MKB för Norra Länken" (Förbundet för Ekoparken, 19 jan 2001) <http://www.stockholm.snf.se/urtidarleden/NLklagan010119.html>

"Överklagan av fastställelse av arbetsplan med MKB för Norra Länken" (Arbetsgruppen Rädda Djurgården - Stoppa Österleden, 18 jan 2001) [http://www.stockholm.snf.se/urtidarleden/NLklagan\(RDSO\)010119.html](http://www.stockholm.snf.se/urtidarleden/NLklagan(RDSO)010119.html)

Ingenting tyder på att Vägverket skulle tagit lärdom av sina misstag. Alltså kan vi förvänta oss att miljö och säkerhet i och omkring tunnelnarna kommer att offras då (inte om) kostnaderna för "Förbifarten" rusar i höjden. Alternativet att avbryta ett projekt som för länge sedan förlorat kontakten med alla rimliga samhällsekonomiska lönsamhetskrav finns nämligen inte i Verkets värld. Vem vill ha ett halvt håll?

SLUTSATS:

Innan energifrågan fått en tillfredsställande lösning – varmed avses tillgång till en långsiktig hållbar, icke förorenade energikälla – är det, i ljuset av dagens kunskaper, helt oacceptabelt att bygga nya fossilberoende anläggningar, antingen det handlar om hamnar, flygplatser eller motorleder. Projektet Förbifart Stockholm måste därför läggas ner.

Claes Trygger
Tekn Dr, v ordf i Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening (DLV)
Artillerigatan 78
115 30 STHLM

