

Till Regeringen  
 via Trafikverket  
 Ärendemottagningen  
 Planprövning  
 Box 810  
 781 28 Borlänge

## Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening (DLV) överklagar härmed TRV:s beslut rörande ärendenummer TRV 2012/80286 "Fastställelse av arbetsplan för väg E4 Förbifart Stockholm"

Diskussioner om, och planering för, en förbindelse väster om Stockholm har pågått under många år. I 1966 års regionplaneskiss, kallad **Storstockholm fysisk struktur år 2000**, visas tre kringfartsleder som i parallella cirklar omsluter Stockholm i väst. Inifrån räknat fanns Brommagrenen, därefter en förbindelse mellan Essingeleden vid Brännkyrka över Ålsten förbi Bromma flygplats och vidare mot norr, en sträckning som påminner om Diagonal Ulvsunda. Den yttersta och tredje kringfarten hade i princip samma sträckning som den nu planerade Förbifart Stockholm och kallades för Kungshattsleden. I Dennispaketet gick den under namnet Västerleden och utgjorde en del av Yttre Tvärleden. (Väster om dessa tre gick dessutom Dävensöleden i nord-sydlig riktning.) Stig Holmstedt skriver om planerna i sin innehållsrika bok **Ett halvsekel i Stockholmstrafiken. Politik, planering och utbyggnader** (Stockholmia förlag, 2012). Avsnittet heter *Rekordårens rekord i fartblindhet. Regionplaneskiss 1966*:

Trafiksystemets mål skulle vara att skapa en geografiskt sammanhållen arbetsmarknad som omfattade hela Stockholmsregionen, d.v.s. ge invånarna möjlighet att bo och arbeta var de ville. Detta bäddade, i kombination med en förväntad fortsatt kraftig befolkningsökning, för planer på ett trafiksystem som, i likhet med hela planen, bar tecken på fartblindhet.

Som man säger: *Historien upprepar sig inte - men den rimmar.*

Naturligtvis skulle det *aldrig* falla DLV in att ifrågasätta Västerledens/"Förbifartens" existensberättigande eller regeringens godkännande av densamma. Ett dylikt handlande är f.ö. förbjudet av Trafikverket, något som framgår av **fastställersedokumentet**, nedan kallat **arbetsplanen**, s 39:

Trafikverket vill nämna, att då regeringen har beslutat att ge tillåtlighet till E4 Förbifart Stockholm, med de tunnellägen som redovisas på karta till beslutet, behandlas skrivelser i vilka behovet av trafikleden ifrågasätts inte vidare.

För att ingen skall undgå budskapet, påminner TRV även om att **regeringens tillåtlighetsbeslut** varit föremål för rättsprövning i HFD. Om detta är inte mycket att säga: Högsta förvaltningsdomstolen hette förr Regeringsrätten och hade, som framgår av namnet, till uppgift att alltid ge regeringen rätt.

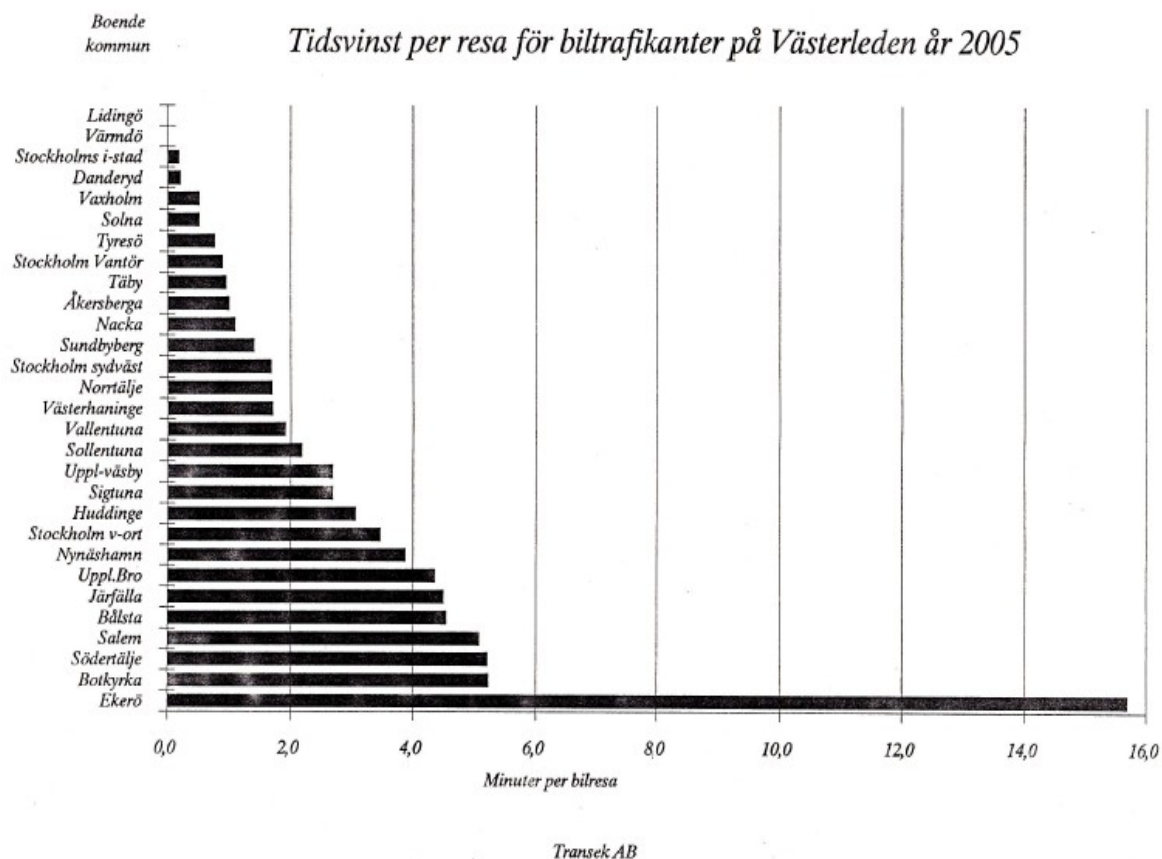
Att tillväxten oavbrutet måste stimuleras, på det att samhället ej måtte kollapsa, är en i vida kretsar erkänd sanning – och tillväxt kan ju, som känt, inte åstadkommas medelst satsningar på kollektivtrafik, bara med nya biler.

Vi dristar oss emellertid att ha (kritiska) synpunkter på vissa detaljer i projektet. Innan vi övergår till att behandla dessa, vill vi dock följa regeringens exempel och nostalgiskt vända blicken mot det förgångna – en långt lyckligare tid än den vi ser framför oss. Vi börjar med några citat ur skriften **Västerleden -92. 4 alternativ**. (Vägverket, mars 1992).

På sidan 4 sammanfattas Vägverkets officiella motiv för att bygga "Förbifarten":

- kortare restider och minskade fordonskostnader för trafikanterna
- minskad trängsel och bättre miljö i innerstaden
- förutsättningar för ökad regional ekonomisk tillväxt

Den första punkten illustreras på ett förtjänstfullt sätt av följande figur (ur Transek/Temaplans skrift **Tidsvinster med Västerleden**, Stockholm den 11 september 1992):



För samtliga trafikanter, utom de som bor på Ekerö, är tidsvinsten således högst 5 minuter. Vi ser fram emot en kommande enkätundersökning om hur trafikanterna bäst nyttjar den vunna tiden. Tankarna går osökt till ett annat, liknande, infrastrukturprojekt: tunneln genom Hallandsås. Fem väldigt värdefulla - eller åtminstone dyrbara - minuter ...

Punkt 2: Det är allmänt känt att "Förbifarten" kommer att ha en fullständig försumbar inverkan på trafiksituationen i innerstaden. Där är det helt andra åtgärder som behövs. I själva verket framgår det, som bekant, av Stockholmsförhandlingen ("Cederschiöldpaketet") att trafiken väntas öka med 80 procent till 2030 och att trängselsituationen detta år kommer att bli 5 - 8 gånger värre än idag om planerade leder byggs - men det är kanske för mycket begärt att Vägverket skulle kunnat förutse detta redan 1992. Verket har ju inte gjort sig känt för träffsäkra prognoser; ett någorlunda färskt exempel är trafikflödet på Södra länken: dimensionerad för 60.000 fordon per dygn fick den kort efter öppnandet 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** (på den tiden då det fortfarande var tillåtet att ifrågasätta nyttan av "Förbifarten"):

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

SIKA är numera nedlagt. Dess verksamhet har övertagits av de nya myndigheterna [Trafikanalys](#) och [Trafikverket](#). Förhoppningsvis kommer härigenom utbyggnader av vägsystemet för att lösa Stockholms trängselproblem att framstå som mer realistiska.

Vad den tredje punkten anbelangar finns en närmast rörande enighet om att fortsatt tillväxt är av godo - i alla fall till dess bubblan brister. Kanske kommer TRV inom kort att kunna åtnjuta det senaste i krishanteringsbranschen: negativ ränta?

I skriften uppskattas anläggningskostnaden för Västerleden till mellan 4,6 och 5,6 miljarder kronor, beroende på dragning (varianterna A1 och A2, mellan Kungens Kurva och Bergslagsplan (13 och 12,8 km) tänktes kosta 4,6 respektive 5,2 miljarder i den tidens penningvärde). Kostnaden för hela Yttre Tvärleden uppgavs i marknadsföringen av Dennispaketet till 7,2 miljarder. (Enligt rapporten **Dennisöverenskommelsens effekter**. Miljö, sid 11, beräknades Yttre Tvärleden i prisnivå januari 1992 dock kosta 7.650 miljoner. Kanske uppgavs olika kostnader beroende på den tilltänkta läsekretsen? Kanske hade det hunnit gå ett par månader mellan uppskattningarna?) Det var tider, det! På den tiden var både väg- och järnvägstunnlar så gott som gratis - i alla fall innan spadens satts i marken. Vi påminner om några exempel där dikt och verklighet nu kan jämföras:

- Norra länken skulle enligt Dennisförhandlingarna kosta 1.890 miljoner. För drygt halvtannat år sedan uppgav TRV kostnaden till 15 miljarder.
- Södra länken skulle, enligt Dennis I, kostat 2.260 miljoner, men slutade på knappt 8 miljarder.
- Norrortsleden uppgavs från början komma att kosta 500 miljoner; slutnotan blev 2,7 miljarder.
- Tunneln genom Hallandsås har (hittills) gått från 900 mkr till 11 mdr
- Big Dig i Boston började på USD 3 mdr men slutade på USD 24,2 mdr.

Fil dr Richard Murray, på den tiden chefsekonom på Statskontoret, gjorde 1993 en utredning om **Ekonomi i Dennispaketets motorvägar**, vilken redovisades i riksdagen 1993-10-27. Av utredningen framgick tydligt att mycket blygsamma ändringar av förutsättningarna om ränta, trafiktillväxt eller trafikprognoser skulle få ödesdigra konsekvenser: lånen skulle aldrig kunna återbetalas. Dr Murrays farhågor besannades ganska snabbt: kostnaderna skenade och paketet kollapsade.

Om mekanismerna bakom fördyringar av stora infrastrukturprojekt kan man läsa i professor Bent Flyvbjergs arbeten, exempelvis **Survival of the unfittest: why the worst infrastructure gets built - and what we can do about it**. (*Oxford Review of Economic Policy*, Vol 25, Number 3, 2009, pp. 344-367. Finns även på Nätet.)

1992 uppvisade leden (om uppgiften avsåg enbart Västerleden eller hela Yttre Tvärleden går inte att utläsa ur texten i **Västerleden -92**) en högst tillfredsställande samhällsekonomisk lönsamhet:

Restids- och fordonskostnadsvinst: c:a 5 mdr  
(uppgiften härrör ursprungligen från landstingets utredning  
**Dennispaketets regionalekonomiska effekter**, RTK 1990-12-17)

Miljö- och säkerhetsvinster: c:a 2 mdr

Ökad ekonomisk tillväxt: c:a 10 mdr

Ledens sammanlagda nuvärde (kapitalisering under 40 år) uppgick således enligt planerna till omkring 17 miljarder. Omräknat till dagens penningvärde svarar detta mot c:a 23 miljarder att jämföra med den aktuella prislappen för "Förbifarten": 31,5 miljarder kronor [**arbetsplanen**, s 14].

Med denna nyttovärdering innebär leden en uppenbar samhällsekonomisk förlust. Det är gott att veta att "Förbifarten" representerar högre värden än bara pengar!

I studien **Fakta om Västerleden - en sammanfattning** från Stockholmsleder AB (sept 1992) lyckas man lägga på ytterligare hela sju miljarder (drygt 40 procent) i form av restids- och fordonskostnadsvinster. Under punkten Konsekvensanalys (sidan 21) finner vi följande:

En nyttostudie som Vägverket lät göra under våren 1992 jämför konsekvenserna av två trafiklösningar. [...] Jämförelsen avser år 2005 då hela [Dennis]paketet skall vara genomfört. Med bl a de antaganden som gjorts ovan framgår det av studien att den sammanlagda nyttan av Västerleden i samhälls-ekonomiska termer kan kvantifieras på följande sätt:

- Kortare restid	10 mrd kr
- Minskade fordonskostnader	2 mrd kr
- Bättre miljö och säkerhet	2 mrd kr
- Regional utveckling	10 mrd kr
<b>TOTAL NYTTA:</b>	<b>24 mrd kr</b>

Den enda riktigt säkra slutsats som låter sig dras ur ovanstående kalkyler är, att man med lämpliga antaganden kan uppnå i stort sett varje tänkbart önskvärt resultat.

Som framgår av exemplen gör vi klokt i att förbereda oss på en slutnota för "Förbifarten" på åtminstone 100 mdkr. Att fyrtio års trängselavgifter inte kommer att räcka till finansieringen är uppenbart - här kommer hela Sverige att få ställa upp med skattemedel. Och att finansieringen av nödvändiga kollektivtrafikprojekt kommer att hamna i kläm är uppenbarligen inte TRV:s problem.

I bladet **Stockholmslederna. Nyheter om Stockholmslederna nummer 5 Maj 1992**, s2, kunde man läsa följande:

Eftersom det gäller att få affären att gå runt vill vi gärna att alla hjälper till att hålla nere kostnaderna. Det är för närvarande främst på Ringen som önskemål om ökad omfattning finns. (*Yttre Tvärleden blir inte dyrare hur vi än räknar - snarare tvärt om ...*) [Vår kursivering]

Somliga uttalanden framstår, i det historiska perspektivet, som mindre väl genomtänkta ...

Under dessa svunna, lyckliga dagar, då syftet bara var att baxa igenom projektet, fanns inte många problem. Exempelvis sägs på sidan 12 att

Vid tunnelmynningarna kan luften, enligt de bedömningar som gjorts, släppas ut utan olägenheter och utan att Naturvårdsverkets riktvärden överskrids.

Sprinkler installeras inte. Ledning för sprinklervatten ordnas dock, så att man senare kan installera sprinkler utan stora ombyggnader, om det blir aktuellt.

Tunnlarna spolas rena ungefär en gång i månaden. Spolvattnet, som blir starkt förorenat, samlas upp i tunneln och pumpas sedan vidare till Stockholms avloppsnät.

På den här tiden existerade förstas varken PM10 eller PM2,5 ( i vart fall nämns de inte i Vägverkets skrifter). Inte heller hade bränderna i Mont Blanctunneln den **24 mars 1999** då 39 personer dog och tunneln fick stängas i tre år, eller i Tauerntunneln den 29 maj 1999 då tolv människor omkom och delar av tunneln rasade in, ännu inträffat. Några andra uppmärksammade, vid denna tidpunkt ännu inte inträffade, tunnelbränder är branden i Stora Bälttunneln den 11 juni 1994, branden i Kanal-tunneln den 18 november 1996 och branden i Kapruntunneln. Verkets bedömningar torde således vid denna tid - precis som idag - baserats på bästa tillgängliga information. Så bra den nu var/är.

Av skriften **Tunnelstandard för Ringen**, utgiven av [Stockholmsleder AB](#) och Stockholms Gatukontor, framgår att tunnarna dimensionerats för en timmes brand med en högsta temperatur på 800 grader Celsius. Detta anses (i Stockholm – dock inte i Mont Blanc-tunneln, Runehamartunneln eller Memorial Tunnel i West Virginia) beskriva en oljebrand. Fläktsystemet skall tåla 250 grader under minst en timme. Villkoren anses tillräckliga för att alla tunnelresenärer skall hinna sätta sig i säkerhet.

I USA, där man har betydande erfarenhet av biltransporter, är sedan länge tunneltransport av "hazmat" - hazardous material - förbjuden. I **The Memorial Tunnel Fire Ventilation Test Program**, genomfört av Massachusetts Highway Department och Federal Highway Administration, har fullskaleförsök (med tämligen blygsamma bränder) studerats i en övergiven vägtunnel. Resultaten kan delvis beskådas på Nätet.

I den norska Runehamartunneln har fyra fullskaletest med olika långtradare genomförts med intressanta resultat. Bland annat registrerades världens högsta uppmätta värmeutveckling vid en tunnelbrand: mer än 200 MW med en brandgastemperatur i närheten av elden på över 1.350°C. För detaljer hänvisas till <http://www.sp.se/en/index/research/runehamar/sidor/default.aspx>.

Trots detta tillåts allt slags farligt gods - *hazmat* - gå i Norra länken. Det finns ingen anledning tro att detsamma inte kommer att gälla även "Förbifarten". Vi får hoppas att Vår Herre håller sin hand över bilisterna (precis som Han kommer att göra i den av katolska kyrkan, med bistånd av en präst från svenska kyrkan, välsignade Norra länken. Prästen bad för både byggare och framtida trafikanter och förklarade sig vara tacksam för att få delta i detta "förskönande av Guds skapelse", alltmedan den katolske kollegan stänkte heligt vatten åt alla håll.). Klart är, att vi inte känner oss nämnvärt lugnade av arbetsplanens ord (sid 36):

Prövningen av arbetsplanen omfattar inte någon detaljerad prövning av risk- och säkerhetsfrågor eller tekniska frågor i övrigt. Med beaktande av detta konstaterar Trafikverket att redan vidtagna och planerade åtgärder rörande E4 Förbifart Stockholms säkerhet är tillräckliga och inte utgör något hinder mot att arbetsplanen fastställs.

Inte blir man bättre till mods av att läsa tredje stycket på sidan 6:

Studier har visat att inte ens ett parkeringshus mellan Heron City och E4/E20 skulle ge någon större skyddseffekt vid en explosion. Att flytta byggnaden eller vägen bedöms inte heller som rimligt.

I stället för att betala kostnaden för en rimligt säker dragnings av leden är TRV således berett att låta de medborgare som besöker IKEA, Heron City, McDonald's m.fl. etablissemang vid Kungens Kurva riskera livet. Trafikverkets mentalitet är i sanning skrämmande. Sjuk, rent av. Är PPP okänd på Verket? För säkerhets skull friskriver man sig genom att lägga över ansvaret på andra:

En möjlig åtgärd vore att införa restriktioner för farligt gods på vägen. Detta är dock inte något som regleras genom arbetsplanen.

Därefter slår man sig helt lugnt till ro:

Samhällsriskenivån kommer således att fortsatt vara förhöjd längs vissa delar av E4/E20.

Trafiken på Lovö år 2015 uppskattades vid denna tid (1992) till 35.000 fd/dygn på Västerleden och 21.000 fd/dygn förbi Drottningholm om leden drogs förbi Kungens Kurva. Att jämföra med dagens prognoser för "Förbifarten" är givetvis något vanskligt, men oundvikligt: enligt arbetsplanen är den dimensionerande trafikmängden 140.000 fordon per vardagsmedeldygn år 2035. Trafiken förbi Drottningholm beräknas nu öka till 29.000 fd/dygn.

Några profiler för ledens dragning redovisades inte vid den här tiden. Det fanns därför ingen anledning att ifrågasätta broarna ur ett trafiktekniskt perspektiv. Vi framhöll dock - naturligtvis förgäves - deras suveränt bullerspridande förmåga. (Även svaga ljud kan höras på långa avstånd över vatten.) Verket valde att i stället framhålla broarnas övriga förtjänster:

Samtliga alternativ innebär till stora delar positiva upplevelser för trafikanterna genom utblickar över det vackra Mäljarlandskapet från de högt belägna broarna. Samtliga alternativ innebär också mindre upplevelserika delar i tunnlar. De flesta trafikanter kommer att uppleva tunnelsträckorna som enahanda, några få som obehagliga.

Man erinrar sig här osökt de planer som en gång framfördes för Österleden. Det är givande och lärorikt att meditera över följande utdrag ur artikeln **Motorvägsringen i Stockholm** (publicerad i **Väg- och Vattenbyggaren** nr 2 1992) av den f.d. projektledaren för Ringen, Hans Cedermark. I det citerade stycket behandlas trafikledsplanen från 1960:

För att belysa frågan om lämpligaste läge och utformning av en Österled anordnades en internationell tävling redan 1948. Det segrande förslaget avsåg en bro mellan Åsöberget och Beckholmen som länk i en inre ringled Ringvägen - Narvavägen - Valhallavägen. Trafikledsplanen redovisade emellertid en hängbro i ett betydligt östligare läge med motiveringen att det inre läget ej skulle kunna tillgodose biltrafikens standardkrav. Dessutom ansågs det östligare läget mer acceptabelt från stadsbildsynpunkt. Bron skulle placeras där farleden är som smalast. Österledens sträckning över södra Djurgården och Gärdet är något som idag inte ens är möjligt annat än som tankeexperiment. Konsekvenserna av biltrafikens störningar berördes över huvud taget inte.

Inte mycket hade under det gångna halvsekle förändrats i Vägverkets tänkande: En högbro i innerstaden var kanske inte att tänka på - men i ytterområdena gick det fortfarande bra. Idag, mer än tjugo år senare, är det fortfarande (även om det nu är Trafikverket, inte Vägverket, som svarar för tänkandet) legitimt att planera för omfattande bullerspridning i ytterstaden. Hjulstakorset är väl det mest flagranta exemplet: trafikplatsen beräknas få över 200.000 inkommande fordon per dygn! Till på köpet räknar TRV med att trafikplatsen trots detta är underdimensionerad [**arbetsplanen**, sid 8]. Merkostnaden för en tunnelförläggning vid Hjulsta uppskattas av Verket till 200 miljoner i ett projekt som, lågt räknat, kommer att kosta 31,5 miljarder (eller, om man frågar RUT, 61 mdkr). 0,65 procent (eller 0,35 %) av totalkostnaden, således! TRV anser inte att de boende i området är värda denna merkostnad. DLV har dock ett konstruktivt förslag: arkitektfirman BIG (Börje Ingels Group) vann tävlingen om utformningen av trafikplatsen genom att blanda en okritisk jury med en försilvråd, soldriven ballong med 100 meters diameter. Lyft ut "Stockholmsballongen" ur planerna och spara tiotals miljoner (samtidigt som juryn - möjligen - befrias från behovet att begå *seppuku*)!

Inte heller tunnlar är dock utan problem. Informationsbladet **Stockholmslederna. Nyheter om Stockholmslederna April nummer 4 1992**, sidan 2, innehåller en del av intresse. Vi citerar:

Ur "Tunnelstandard" av 1992-03-06 citeras följande:

"Med hänsyn till människans psykiska begränsningar och förmåga till orientering bör tunnlar vara så korta som möjligt. Även med hänsyn till säkerhet samt möjlighet till utrymning och bekämpningsinsatser t ex vid brand bör tunnlar inte vara längre än några kilometer. [...]

Frågan om tunnlar kan göras längre än fyra km kan nu anses besvarad.

Londonfirman Sedgwick James, som är specialist på "risk management", har fått frågan och därvid gjort en riskidentifiering i relativa termer. Svaret är entydigt. Två tunnlar om fyra km och mellanliggande sträcka om 1 km är betydligt säkrare än en sammanhängande tunnel om 9 km.

Brandscenariot har utarbetats i samarbete med Stockholms brandförsvaret för att utröna konsekvenserna av olika alternativ till utformning av Ringen i Nacka. Dessa har lett fram till att brandförsvaret inte kan tillstyrka alternativet med nio km sammanhängande tunnel. [...]"

"Förfartens" huvudtunnlar är 16,5 respektive 1,8 km långa ...

Vidare i texten i **Västerleden -92**: på sidan 38 behandlas bullerfrågan. Där redovisas t.o.m. antalet lägenheter som kommer att utsättas för ljudnivåer över 55 dBA i de olika vägdragningsalternativen:

A1: 40 lgh; A2: 35 lgh; B1: 129 lgh; B2: 124 lgh (A1 och A2 går via Kungens Kurva.)

Verket skriver: I samtliga alternativ utförs bullerskyddsåtgärder så att inga bostadshus får över 55 dBA orsakat av Västerleden. Detta bör jämföras med Trafikverkets skrivningar i **arbetsplanen**. Om antalet störda (personer eller bostäder? **Arbetsplanen** är otydlig på den punkten.) på sidorna 5, 7, 9, 10 och 11 summeras, finner man att åtminstone 1233 personer kommer att utsättas för nivåer vid fasad på mer än 55 dBA; av dessa utsätts c:a 150 för nivåer över 65 dBA. Att verket kommer att erbjuda fasadåtgärder för att sänka bullret inomhus till högst 30 dBA borde vara självklart - men hur kan det anses rimligt att Trafikverket på detta sätt skall få sätta sig över de nationella miljömålen? Och lågfrekvent buller nämns nästan inte alls i planen.

Gapet mellan vad som utlovas, då det gäller att driva igenom ett projekt, och vad som *de facto* levereras då man väl fått igångsättningstillstånd kan således vara betydande. (Detta är långt ifrån det enda exemplet på den saken.)

Rapporten **Dennisöverenskommelsens effekter. Miljö** (Banverket, Stockholms läns landsting, Storstockholms lokaltrafik, Stockholms stad och Vägverket, maj 1994) är intressant - och fortfarande relevant - läsning. I **Sammanfattningen: uppfyllelse av målen** (sid VI) skriver man

Målet att begränsa koldioxidutsläppen till 1988 års nivå vid sekelskiftet beror i hög grad på den ekonomiska tillväxten och den fordonstekniska utvecklingen. Vår bedömning är att vi både år 2000 och 2005 har koldioxidutsläpp i nivå med dagens, dvs riksdagens etappmål kommer inte att uppnås.

Verkligheten levererar facit. De nationella målen nås inte. Så skönt att miljömålen inte är bindande! Då behöver man ju inte bry sig om dem. Naturvårdsverket vet berätta att Sverige under perioden 1990-2010 har minskat utsläppen med cirka 9 procent, motsvarande 6,5 miljoner ton koldioxid-ekvivalenter. Detta motsvarar en årlig minskningstakt på knappt en halv procent. För att komma i närheten av en minskning med omkring 90 procent till år 2050 behövs en årlig minskning med åtminstone 6 procent under vart och ett av de kommande 36 åren.

Det bör dessutom observeras att vi flyttat en stor del av de inhemska utsläppen till bl a Kina. Enligt officiell statistik har stockholmarna låga utsläpp av växthusgaser: 3,5 ton *per capita* och år. Men som framgår av en rapport från London School of Economics, redovisad i SvD den 21 oktober i år, speglar den siffran långt ifrån hela verkligheten. Exempelvis ingår inte de utsläpp som stockholmarnas konsumtion – av bland annat importerade bilar – orsakar i andra delar av världen. Enligt en undersökning från SEI, Stockholm Environment Institute, ligger stockholmarnas *totala* utsläpp istället på 15,68 ton *per capita*. Vi låter oss vaggas till ro av falska men förföriska budskap.

Vidare i texten:

För att uppfylla det långsiktiga målet att minska utsläppen av koldioxid ytterligare krävs en övergång till icke-fossila drivmedel och/eller kraftigt minskad bränsleförbrukning hos fordonen, dvs en utveckling som fordrar agerande från statsmakternas sida.

Även i denna fråga har vi idag facit. Etanolen har, precis som vi för länge sedan förutsade, visat sig vara en återvändsgränd. (Se Bilaga 3.) Den svenska fordonsparken är även idag bland de törstigaste i Europa. Elbilarna är långt borta; inte ens TRV tror på något betydande inslag av dylika då "Förbifarten" öppnar. Så här skrev Riggert Andersson till undertecknad den 17 augusti 2011:

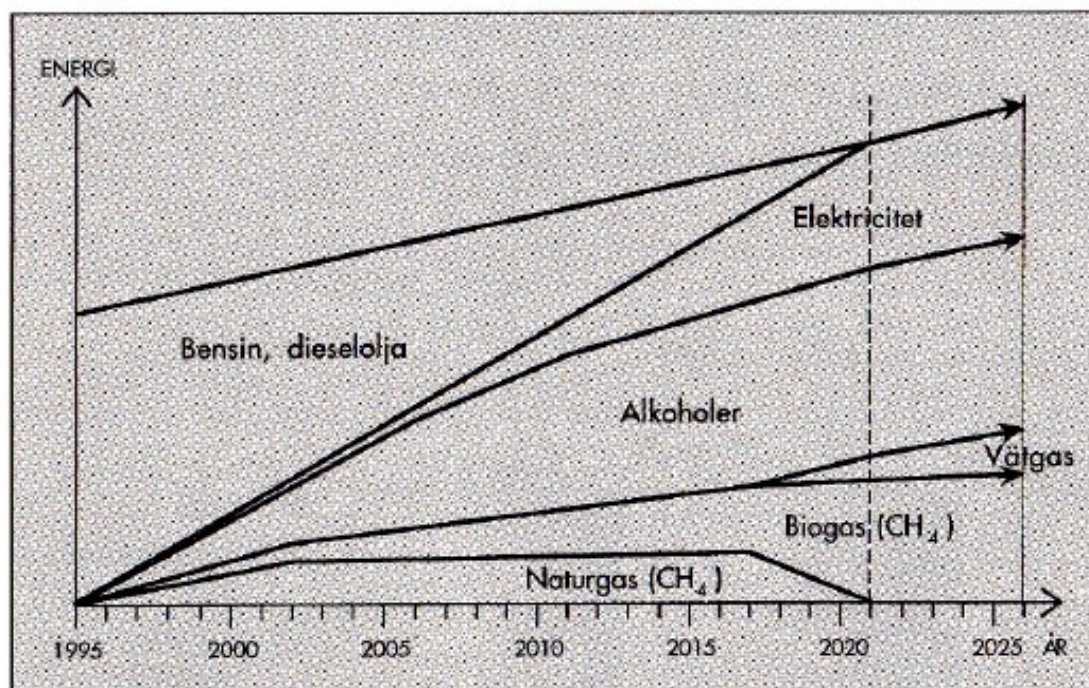
Eldrivna fordon kan delas upp i rena elfordon som enbart drivs med el och laddhybrider som utöver elmotor även har en förbränningsmotor som kan erbjuda en väsentligt längre räckvidd. Även för laddhybriderna bedöms största delen av körningen kunna göras på el. I Trafikverkets planeringsunderlag för begränsad klimatpåverkan<sup>1</sup> bedömer vi att eldrivna fordon kan stå för närmare 50 procent av nybilsförsäljningen till 2030 och att detta då skulle motsvara att 21 procent av personbilarnas körsträcka (inklusive gamla fordon) kan genomföras med eldrift. Detta stöds också av den rapport som EU Kommissionen kom med nyligen<sup>2</sup>. I denna har man bedömt antalet elfordon i Europa till mellan 20 och 90 miljoner till 2030 där det mest troliga scenariot är 50 miljoner. 2009 fanns det 236 miljoner personbilar i EU-27. Om antalet bilar skulle vara detsamma 2030 (som räkneexempel) skulle det innebära procentandelar på mellan 8 och 38 procent med mest troligt 21 procent alltså detsamma som Trafikverkets bedömning.

Litet perspektiv på svaret får man kanske genom att betrakta försäljningssiffrorna för elbilar: första halvåret 2011 såldes, trots stora (i vissa länder helt bisarra) subventioner, inte fler än 5.222 elbilar i hela Europa; i Sverige var antalet 111.

Något seriöst agerande från statsmakternas sida har inte synts till under de senaste tjugo åren. Möjligen kan vi hoppas på ett bonus-malus-system om några år, men det dröjer länge innan ett sådant får verkligt genomslag.

Det kan vara intressant (om också nedslående) att jämföra figuren på sidan 114 i **Dennisöverenskommelsens effekter. Miljö** med verkligheten nästan tjugo år senare:

Figuren nedan visar hur en utfasning av fossila drivmedel skulle kunna gå till.



*Utfasning av fossila drivmedel (från TFB-rapport "ett miljöanpassat transportsystem 1990")*



Rapporten har mer att säga om måluppfyllelsen, men vi nöjer oss med sista stycket:

Riktninganalysen visar att överenskommelsen i sig inte leder till målet om *uthållig utveckling*. Delar i överenskommelsen, t ex vägavgifterna och kollektivtrafiksatsningen verkar dock i positiv riktning. I stort innebär dock överenskommelsen en fortsättning på tidigare utveckling på trafikens område.

Tjugo år senare har ingenting förändrats. Statsmakterna har ingenting förstått och ingenting lärt. Färden mot avgrunden fortsätter i allt snabbare takt.

I september 1993 anmälde Vägverket ett ytterligare kapitalbehov för bl a tillkommande förbättringar av säkerhet och miljö. Ringen gick upp från 10.510 miljoner till 13.200 mnkr medan prislappen för Yttre Tvärleden steg från 7.650 till 8.300 mnkr. Det måste vara behagligt att vara en myndighet som kan rekvirera så mycket av skattebetalarnas medel som man anser sig behöva.

Vi rekommenderar kapitel 3 i rapporten till studium. För att inte trötta läsaren nöjer vi oss med ett par citat. Först om buller i grönområden:

För parker och tätortsnära rekreationsmark bör bullernivån inte överstiga 55 dBA. Motsvarande riktvärde är 40 dBA för sådana friluftsområden som är avsatta i kommunala översiktsplaner och där naturupplevelsen är en viktig förutsättning för nyttjandet.

Kontrasten mot arbetsplanen är plågsam:

Luftutbytesstationerna [det som på vanlig svenska, inte orwellskt nyspråk, går under beteckningen avgastorn; vår anm] förses med ljuddämpare så att Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller klaras. Trots det kommer det att uppstå ökat buller i närområdet. Eftersom det finns alternativa platser för rekreation bedöms inte människors möjlighet till avkoppling och rekreation påverkas nämnvärt.

Vid läsningen av detta påminns man om tidigare finanslandstingsrådets, Ralph Lédel (M), odödliga ord:

Vad ska vi med parker? Man kan väl ta bilen till landet om man vill se träd!

Uttalandet synes ganska väl sammanfatta den moderata miljö- och klimatpolitiken. Inställningen verkar även delas av Trafikverket.

Under punkten **Luftkvalitet i vägtunnlar (Dennisöverenskommelsens effekter. Miljö, s 18)** skriver författarna:

Något riktvärde för luftkvalitet i tunnlar har inte fastställts. Medicinsk expertis (IMM) har föreslagit att 400 µg NO<sub>2</sub> / m<sup>3</sup> används som riktvärde (antingen som takvärde eller medelvärde) för vägtunnlar i Sverige. Stockholms stads miljö- och hälsoskydds nämnd har rekommenderat att 400 µg / m<sup>3</sup> som takvärde ska gälla i vägtunnlar i kommunen.

Även dokumentet "Tunnelstandard" från 1992-03-06 behandlar luftkvalitet. I **Informationsbladet Stockholmslederna. Nyheter om Stockholmslederna April nummer 4 1992**, sidan 2, kan man läsa följande:

Institutet för miljömedicin vid Karolinska Institutet avgav 1992-04-08 sitt yttrande över tunnelstandard. Här citeras följande:

"För friska vuxna personer anser vi att 400 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> som dimensionerande medelvärde (98 percentil) år 2010 kan tillåtas i vägtunnlar eftersom uppehållstiden normalt är så kort.

Vi föreslår att personer med astma och andra luftvägskänsliga bör upplysas om riskerna att ofta åka genom tunnlar i högtrafik. Ett varningssystem som indikerar risk för höga halter av NO<sub>2</sub> i tunnlar bör utformas så att personer med astma kan välja andra vägar."

Sakkunskapens rekommendationer vägde dock lätt. Och partiklar nämns över huvud taget inte i rapporten. Kanske var de inte upptäckta år 1994 ...? Idag anser Trafikverket i vart fall att partikelkoncentrationer mer än 100 gånger högre än de på Hornsgatan, Stockholms mest förorenade gata, är förenliga med god tunnelstandard. Att några tiotal personer kommer att avlida i förtid p.g.a. "Förfartens" partiklar får inte Verket att fundera på om leden (eller dess utformning) verkligen är rimlig och acceptabel.

Buller:

För att uppnå god bostadsmiljö bör minst hälften av bostadsrummen i en lägenhet vara vänd mot en "tyst sida", dvs med högst 45 dBA vägtrafikbuller vid fasad.

Men detta var vad Vägverket m fl sade 1994. *Tempora mutantur - nos et mutamur in illis*. Idag vet vi bättre; nu har vi förstått att några måste offras för "det allmänna bästa". Trafikverkets hänsynslöshet kan inte beskrivas som annat än upprörande. Exempelvis skriver man på sidan 9 i arbetsplanen om situationen vid Hjulstakorset, där 200.000 fd/dygn väntas passera:

Bullersituationen kommer att bli mycket komplex med tre dominerande bullerkällor i omgivningen: E4 Förfart Stockholm, E18 och Bergslagsvägen. Eftersom bostäderna vid Hjulsta ligger högt i landskapet och omkringliggande vägar ligger på olika nivåer är det svårt att skärma av bullret på ett effektivt sätt.

I klartext innebär detta att de boende i området kommer att utsättas för höga bullernivåer från många håll. Att de boende skall ha någon behållning av utomhusvistelse är inte att tänka på. För en utomstående iakttagare är det uppenbart att TRV närmar sig problemet på fel sätt. I själva verket finns det minst tre möjliga åtgärder:

- Flytta trafikplatsen
- Gräv ner trafikplatsen
- Sänk hastigheterna

Det måste givetvis åligga Trafikverket att sträva mot att miljömålet om god bebyggd miljö uppfylls. Och enligt PPP - Polluter Pays Principle - skall naturligtvis eventuella merkostnader för att uppnå målet belasta bilisterna. Det är fullständigt oacceptabelt att de boende skall betala priset för att bilisterna skall kunna fara fram i 90 - 100 km/tim. Man frågar sig vilken vikt störningarna tillmätts i de samhällsekonomiska kalkylerna?

Om Verket finner de ovan listade åtgärderna alltför kostsamma finns bara en lösning: erbjud de boende lägenheter eller hus i något icke bullerstört område.

Men så länge inga ansvariga på Vägverket/Trafikverket och inga politiker bor i närheten av det planerade bullret så finns ju inga problem med överskridanden, eller hur?

Ur sidan 20 i rapporten **Dennisöverenskommelsens effekter. Miljö:**

Riksdagen har beslutat att samhällsbyggandet ska

- främja en god planering så att behovet av transporter minskas och att områden för friluftsliv och rekreation avsätts
- främja en långsiktigt förnuftig lokalisering av bebyggelse, anläggningar och infrastruktur samt utveckla en rik och levande stadsmiljö
- prioritera skyddet av mark för friluftsliv, främst runt våra tätorter

Uppenbarligen är inte heller detta avsett att tas på allvar. Man kan frestas att undra vilket existensberättigande riksdagen egentligen har.

Vårt nästa nedslag i historien sker i rapporten **Kontrollstation 96. Dennisöverenskommelsen**, utgiven i oktober 1996 av en samling tunga och - förhoppningsvis - kompetenta och trovärdiga aktörer, nämligen Banverket, Östra regionen; Stockholms Gatu- och fastighetskontor; Vägverket, Region Stockholm; AB Storstockholms Lokaltrafik samt Regionplane- och trafikkontoret. Sidorna 28 - 31 behandlar Västerleden:

Drygt hälften av Västerledens 60 000 fordon per dygn beräknas komma från Essingeleden och Centralbron. [Anm: troligen avser detta den prognosticerade trafiken vid ledens öppnande.]

Mycket hinner hända om man för ett ögonblick släpper uppmärksamheten och vänder ryggen till: nu beräknas Västerledens efterträdare år 2035 få 145.000 fd/dygn - 10 procent över kapacitetstaket. [**FÖRBIFART STOCKHOLM. Samrådsunderlag september 2009. Arbetsplan, Resultat trafikprognoser 2035.** Vägverket Region Stockholm, 2009.] Raskt marscherat! Trots denna uppsvullna dimensionering förväntas leden vara överbelastad redan 10 - 15 år efter den planerade invigningen. Trafikverket tycks med "Förbifarten" vilja ge medborgarna en handfast illustration till det alla trafikplanerare redan vet: ***köer kan inte byggas bort med nya leder.*** Mycket instruktivt - men en dyrbar läxa.

Långsiktigt kommer Västerleden att få ett stort influensområde.

Som framgår av exempelvis kartorna på sidan 7 i den tidigare omnämnda skriften **Västerleden -92** finns två expansionsmöjligheter för Stockholm: Nacka-Värmdö och Mälardöarna. Det framstår som närmast självklart att Lovön m.fl. kommer att exploateras - mest sannolikt med utbredda villamattor - om "Förbifarten" kommer till stånd. Enligt Stockholmsöverenskommelsen skall ju "Förbifarten" "utveckla förutsättningar för kompletterande bebyggelse" och enligt **Kontrollstation 96** ger Västerleden "ökade frihetsgrader för framtida markanvändningsplanering". Faktum är, att RTK redan för omkring femton år sedan tillstod att ledens syfte i första hand är just denna exploatering; någon förbifart handlar det egentligen inte om. Namnet "Förbifart" är bara ett ytterst framgångsrikt marknadsföringstrick, med vilket Trafikverket lyckats dupera många politiker, journalister och medborgare. Men mänskligheten älskar, som bekant, att låta sig bedras. Och, som P T Barnum konstaterade: "There is a sucker born every minute". Om ledens namn skall spegla dess syfte bör den döpas om, förslagsvis till Exploateringsled Väst.

Låt oss, efter denna historiska exposé, vilken vi välvilligt ställer till regeringens förfogande (kanske har den glömt historien, kanske var den alltför ung då allt började - det rör sig ju om närmare ett halvsekel), återvända till dagens verklighet. Vi har i skrivelser till alla berörda instanser kritiserat såväl "Förbifarten" som dess förutsättningar/antaganden och konsekvenser. Att upprepa argumenten vore meningslöst, inte minst med tanke på att regeringen naturligtvis grundligt satt sig in i ärendet före beslutet om tillåtlighet. Det här innebär följande:

Vi kommer inte att beröra det faktum att t.o.m. IEA numera tillstår att utvinningen av konventionell olja kulminerade 2006.

Vi kommer att tåga som muren om Hirschrapporten.

Inte heller kommer vi att diskutera de såväl energi- som miljömässigt katastrofala alternativen (tungolja, tjärsand, djuphavsborrning och olja från Arktis) eller intervjuerna med IEA:s chefsekonom Fatih Birol.

Att det med stor sannolikhet inte kommer att finnas någon olja att exportera år 2030 avstår vi finkänsligt från att nämna.

Fullt lika finkänsliga behöver vi inte vara då det gäller oljepriset (se exempelvis IMF:s Working paper av Michael Kumhof från den 17:e april), ty Trafikverket har ju numera kommit till slutsatsen att "Förbifartens" samhällsekonomiska lönsamhet, efter den senaste översynen, häpnadsväckande nog är i stort sett oberoende av oljepriset.

Vad gäller spriten – för några år sedan framställd som riddaren i nöden – avser vi inte att uppehålla oss vid dess välkända miljökonsekvenser eller dess i nästan samtliga fall katastrofalt dåliga EROEI. Vi bifogar dock en bilaga om saken. Inte heller vill vi uppehålla oss vid spritens moraliska dilemma (vilket accentuerats av felslagna skördar):

hur välja mellan full tank till bilen eller mat till en människa under ett år?

Att den globala och inhemska försäljningen av elbilen – Trafikverkets stora framtidshopp - hittills blivit ett fullständigt misslyckande bör vi naturligtvis inte fördjupa oss i.

Inte heller tänker vi tala om de allmänna analyser av batterier som gjorts, bl.a. av professor Tom Murphy, eller om att EV1 lades ner efter ganska kort tid och att Volt förefaller gå samma öde till mötes

Andra misslyckanden, som vi välvilligt avstår från att vällustigt vältra oss i, utgörs av Banverkets och Vägverkets extrema självöverskattningar, tydligt demonstrerade i det nu tjugoåriga bygget av tunneln genom Hallandsås och den utlovade jordtunneln genom Bellevue (där det även bör förtigas att Vv till på köpet påbörjade bygget i vetskap om att det troligen skulle komma att misslyckas).

Inte heller tänker vi tala närmare om Verkens totala inkompetens vad gäller kostnadsuppskattningar, t.ex. fördubblingen av kostnaden för tågtunneln under Stockholm, den tiofaldiga kostnadsökningen i Hallandsås eller ökningarna på flera hundra procent i fallen med Södra och Norra länkarna. ”Sådant måste man ju räkna med i den här sortens projekt” – i synnerhet om man, i likhet med Trafikverket, väljer planeringsmetoder i stort sett okända av det operationsanalytiska samfundet i stället för att luta sig mot sedan decennier etablerade metoder.

Att nämna slutsatserna i Riksrevisionens rapport **RIR 2012:7 Infrastrukturplanering – på väg mot klimatmålen?** vore oförlåtligt taktlöst av oss, så det kommer naturligtvis inte att ske.

Inte heller kommer vi att i samband med RIR:s rapport nämna rapporten

**Känslighetsanalyser av koldioxid i samhällsekonomiska kalkyler för väginvesteringar – en fallstudie** från trafikanalysföretaget Trivector.

Att tala om SvT:s **Uppdrag granskning**, som under åren tagit upp ”Förbifarten”, är knappast nödvändigt – programmen talar i sanning för sig själva..

Att påminna om Trafikverkets egen **Kapacitetsutredning** vore synnerligen smaklöst: dessa osolidariska renegater, dessa femtekolonnare som inifrån Verket självt dristar sig att dra ner brallorna på inte bara Trafikverkets GD utan även vissa ministrar! Som biter den hand som föder dem – usch! Sagans små sanningssägare, som upplyser allmogen om kejsarens nakenhet. Bäst att genast förpassa detta vedervärdiga dokument till glömskans hav!

Att påminna om att bilåkandet under flera år minskat i den industrialiserade världen ("peak car") kunde uppfattas som ett försök att kasta smolk i Verkets glädjebägare.

Likaså skulle det kunna uppfattas som ett skamgrepp att nämna bilindustrins djupa kris, så vi förbigår även denna med tystnad.

Det finns dock annat som behöver sägas:

**Byggandet av ”Förbifarten” handlar inte om rationella beslut om transportinfrastruktur, baserade på fakta och logiska resonemang. ”Förbifarten” handlar om drömmar, sagor och fantasier: drömmen om business-as-usual, drömmen om evig tillväxt i en ändlig värld, fantasierna om försvunna trafikköer och sagan om Stockholms ständiga expansion – nu med nyutrullade villamattor på Mäläröarna. Dessutom handlar ”Förbifarten” om tröghet: ett projekt som föddes för mer än ett halvt århundrade sedan och som sedan dess rullat framåt av sin egen tyngd, därtill stöttat av bil- och byggbranschernas mäktiga lobbyorganisationer och politikernas oförmåga att tänka om. Ett sådant projekt må vara stendött – likväl har det evigt liv.**

Men mot drömmar och fantasier står sig fakta slätt. Därför *måste* "Förbifarten" - rätteligen kallad Exploateringsled Väst – byggas, kosta vad den kosta vill. Decennier av trängselavgifter – som förmodligen inte ens kommer att materialisera sig då energin upphör att vara så gott som gratis – måste tillåtas passera "Förbifartens" svarta hål på sin väg till byggföretagens kassakistor. Vad som händer då kostnaderna som vanligt skenar, behöver inte *vi* bekymra oss om – det får, liksom resursuttömningen och klimatförändringarna, bli ett problem för våra barn och barnbarn.

Men även om leden själv är s.a.s. huggen i sten, har regeringen möjlighet att mildra åtminstone vissa av skadeverkningarna. Exempelvis skulle det vara möjligt att kräva att de nationella och regionala miljömålen avseende buller och luftkvalitet respekteras och att bygget inte får starta förrän TRV övertygande visat att man klarar att hålla en luftkvalitet i tunneln som i alla fall inte är sämre än luften på Hornsgatan. Allt detta är fullt genomförbart, ty regeringen har många gånger visat sin förmåga att tänka om i svåra frågor. Ett exempel är förstås tillåtlighetsbeslutet. Här har man helt djärvt och handlingskraftigt visat att man utan problem kan sätta sig över internationella avtal om man finner det gagneligt. Faktum är, att just denna fråga mycket tydligt illustrerar självaste regeringschefens flexibilitet:

I oktober 2006 avgav Fredrik Reinfeldt sin första regeringsförklaring. Vid den tidpunkten kunde regeringen uppenbarligen inte tänka sig att 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 tolkas som att Sverige inte *aktivt* skall verka för att utsläppen *ökar* - något som regeringen är väl medveten om (och godkänner) 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. Dagens lästips: <http://www.theguardian.com/environment/2013/dec/03/un-2c-global-warming-climate-change>

Idag har Fredrik Reinfeldt tänkt om och M har inte längre några problem med växthusgasutsläppen.

Länge såg det ut som om Dennisavtalet inte skulle bli undertecknat. Folkpartiet kunde på den tiden inte tänka sig Västerleden. Idag är FP en entusiastisk förespråkare för "Förbifarten". Flip, flop! "Att vara folkpartist är att vara kluven". Eller flexibel.

Centerpartiet är ett fall för sig. Kärnkraftsmotståndaren Torbjörn Fälldin kunde tänka sig att dagtinga med sitt samvete för att få leda en regering. Olof Johansson stödde en socialdemokratisk regering, Maud Olofsson en borgerlig. Annie Lööf framstår som mer moderat än moderaterna själva. Och Andreas Carlgren, en gång kommunalråd på Ekerö och uttalad motståndare mot Västerleden, fick värma miljöministertaburetten några dagar extra mot att han släppte igenom "Förbifarten". C - "Alliansens gröna röst" - är vad vi kallar ett utomordentligt flexibelt parti!

Vad kan man säga om Kristdemokraterna? För något tiotal år sedan hade Attefall och undertecknad en kortare mejlväxling. Attefall menade på den tiden att sänkt bensinskatt borde prioriteras framför hänsyn till Guds gröna natur. Det är nu länge sedan man hörde kristdemokraterna propagera för billigare bensin, så även KD är förmodligen flexibelt (även om naturen inte verkar spela någon framträdande roll i partiet).

Det är uppiggande och hoppningivande med politiker som inte envist håller fast vid det förflutna utan förmår tänka om då verkligheten ändras. Säkerligen kan en regering med sådana medlemmar tänka sig att tillmötesgå våra

## YRKANDEN:

Utgångspunkten vid all tillståndsgivning måste vara PPP - Polluter Pays Principle: Förorenaren betalar. Principen antogs i Rio de Janeiro 1992 och ingår i **Riodeklarationen**. I föreliggande fall utgörs förorenaren av bilisterna, vilka sprider NO<sub>x</sub>, VOC, PM, förorenat vatten och buller. Det är naturligtvis inte acceptabelt att de människor som bor i närheten av leden skall tvingas betala med sin nattsömn, sin hälsa eller t.o.m. sina liv. Leden måste ges en sådan utformning att tredje man inte drabbas. Detta borde vara självklart i en marknadsekonomi.

Ett annat sätt att uttrycka saken är, att tillåtna lösningar måste vara Paretoeffektiva: ingen skall få en försämrad situation som följd av att någon annan får det bättre.

Vidare måste all planering ske med hänsyn till miljömålen. Att uppnå - eller ens närma sig - dessa är en utmaning. För närvarande tycks det inte möjligt att uppnå mer än *ett* av målen inom utsatt tid. Samhällsplaneringen kan inte tillåtas försämra möjligheten att nå målen.

Konkret innebär detta att planeringen inte får leda till att några befintliga eller planerade miljö-kvalitetsnormer eller riktvärden överskrids. (Exempelvis sänks 1 januari 2015 EU-normen för PM<sub>2,5</sub> till 20µg i tätbefolkade områden, samtidigt som den lagfästs. Denna information - och motsvarande inom andra områden - måste arbetas in i arbetsplanen.) Detta gäller såväl luftkvalitet som buller; i det senare fallet måste såväl "normalt" buller (mätt som dBA) som lågfrekvent buller (dBC), impuls ljud och singeltoner beaktas. Jmf villkor 3 i **tillåtighetsbeslutet (PM 2009-09-03** från regeringskansliet) och första stycket sid 4 i beslutet. **Arbetsplanen** uppfyller i nuvarande form inte regeringens krav.

Regeringens påstående på sidan 5 i **tillåtighetsbeslutet** (punkten *Boendemiljöer skyddas mot störningar*) är, som vi ovan visat (Hjulsta), rent nonsens. Att basera ett beslut på uppenbart oriktiga påståenden är oacceptabelt.

Vidare måste skyddsavstånd för farliga transporter respekteras. Dessa är inte tillkomna för ro skull. Ändå åsidosätts de ständigt i samhällsplaneringen i Stockholm. Måste en katastrof inträffa innan frågan tas på allvar?

Det ovanstående avser området utanför tunnlarna. Inuti tunnlarna måste luften vara av sådan kvalitet att man utan stängda fönster och specialfilter kan passera genom dem utan fara för hälsan - även om man är yrkeschaufför med täta besök. Ett rimligt minimikrav är, att luften i vart fall inte är sämre än luften på Hornsgatan - Stockholms mest förorenade gata. En uppenbar åtgärd här är att sänka hastigheten i tunnlarna från 90 till 70 km/tim, något som enligt Trafikverket skulle ha en marginell inverkan på den samhällsekonomiska lönsamheten. Åtgärden skulle, enligt TRV, minska halten PM<sub>10</sub> med 50 %. Långt ifrån tillräckligt, men likväl ett steg på vägen. Partikelfilter, liknande dem i den norska Granfosstunneln, utlovades redan 1993 i planerna för Norra Trafikbandet (bl.a. Norra länken), men utgick av kostnadsskäl. Det är anmärkningsvärt att utvecklingen på området,

enligt Verkets bedömning, stått och stampat de senaste tjugo åren. DLV kräver att partikelfilter installeras innan leden öppnas för trafik. Detta innebär bl.a. att utrymmen i tunneln redan i arbetsplanen måste reseveras för dylika.

Att förlita sig på frivillig minskning av dubbdäcksanvändningen är inte tillräckligt. Antingen måste dubbdäck helt förbjudas eller också måste de beläggas med en kännbar avgift eller skatt. Grundläggande är, att hastigheten skall anpassas till väglaget. Dubbdäck tenderar att driva upp hastigheterna.

Vidare måste det säkerställas - sannolikt genom förbud mot transport av *hazmat* i tunnlar - att sannolikheten för och konsekvenserna av storskaliga tunnelbränder är väsentligen försumbar. Trafikverket måste redovisa konsekvenserna av en kedjekrock med brand under rusningstrafik och hur en sådan kan hanteras med självutrymning. Verket måste även redovisa konsekvenserna av en olycka med brand med farligt gods, "worst case", med temperaturer uppemot 1300 grader och hur en sådan olycka kan hanteras. Arbetsplanen uppfyller inte på långa vägar villkor 6 i **regeringens tillåtlighetsbeslut**.

Trafikverket måste åläggas att, medelst oberoende experter, säkerställa att det ovanstående är genomförbart *och även kommer att genomföras* innan byggstart får ske. Att skjuta på frågorna i hopp om en framtida lösning är inte acceptabelt. (Jmf villkor 3 i regeringens **tillåtlighetsbeslut**.)

Det vore förvisso trevligt om framtidens bilar kunde fås att gå på förnybart bränsle, men detta är en ouppnåelig fantasi. Etanolen har visat sig vara en återvändsgränd: all sprit utom den brasilianska sockerörsetanolen har extremt låg EROEI och innebär väsentligen att fossila bränslen konverteras till etanol. (Se **Bilaga 3** för en utförligare diskussion.) Biogas kommer aldrig att produceras i sådana mängder att den kan göra ett betydande avtryck. Utvecklingen på elbilsfronten har hittills varit mycket nedslående och ingenting tyder på substantiella förbättringar i framtiden.

Det handlar dock inte bara om drivmedlet. Att producera en bil kräver mellan 30.000 och 70.000 kWh, svarande mot 3 - 7 kubikmeter olja. Ungefär samma mängd drivmedel förbrukas under 3 - 7 års drift. Planering som inte beaktar den kommande bristen på energi saknar realism. Vi vill här hänvisa till vårt **Yttrande över Färdplan 2050** (finns på regeringens hemsida) och **föreläsningen vid SU den 18/9 i år**. Att bygga en väg dimensionerad för en växande fordonsflotta, vilken aldrig kommer att materialiseras, innebär en gigantisk förgävesinvestering, fullt i klass med Göta kanal, Sveaborg eller Karlsborgs fästning. Förbifarten måste planeras för en minskande bilflotta, i stor utsträckning driven av dagens drivmedel, inte för en hypotetisk framtida fordonspark.

.....

Claes Trygger, tekn dr, v ordf DLV  
Artillerigatan 78  
115 30 STHLM

## **BILAGOR:**

**Bil 1: Synpunkter från Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening på plansamråd/detaljplaner för den s.k. Förbifart Stockholm (2011-10-07).**  
Bifogas. Finns även på DLV:s hemsida [www.dlv.se](http://www.dlv.se)

**Bil 2: Överklagande av Stockholms kommunfullmäktiges beslut 2013-06-10 om antagande av 12 detaljplaner för Förbifart Stockholm (2013-07-08)**

**Bil 3: Underlag till MOTION RÖRANDE ETANOL till KLIMATAKTIONS ÅRSMÖTE**

Härutöver vill vi påminna om vårt **Yttrande över Färdplan 2050**, vilket finns att läsa på regeringens hemsida.

Slutligen bifogas (endast elektroniskt) bildmaterialet till en **föreläsning om energi och klimat**, vilken övertecknad höll vid Stockholms Universitet den 18:e september i år.