

19 mars 2014

Till Näringsdepartementet
103 33 STHLM
Att: Ämnesrådet Elisabet Bodin
103 33 Stockholm

RE. Överklagande av Trafikverkets beslut om fastställelse av arbetsplan för väg E4 "Förbifart Stockholm" i Huddinge, Ekerö, Stockholm, Järfälla och Sollentuna kommuner, Stockholms län

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening (DLV) har i skrivelse den 28:e februari 2014 beretts möjlighet att, senast den 24:e mars 2014, kommentera TRV:s beslut att fastställa rubricerade arbetsplan.

Så som Föreningen uppfattar TRV:s sammanfattning av vårt sextonsidiga överklagande, är Verket fortfarande i total avsaknad av läsförståelse. Så här skriver Verket:

Så som Trafikverket uppfattar överklagandet motsätter sig föreningen E4 Förbifart Stockholm i sin (sic!) helhet.

TRV borde inse det olämpliga i att anförtro yttranden över skrivelser till analfabeter. Redan på första sidan i vårt överklagande skrev vi, för att undvika alla liknande missförstånd, följande:

*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.

Längre ner på sidan klargör vi än en gång vår inställning:

Vi dristar oss emellertid att ha (kritiska) synpunkter på vissa detaljer i projektet.

Därefter övergår vi till att precisera och motivera vår kritik av nämnda detaljer. Medelst en historisk tillbakablick konstaterar vi att Trafikverket (och dess föregångare Vägverket) under åtminstone de senaste tjugo åren varit föga framgångsrikt i sina prognoser vad gäller såväl trafikutvecklingen som byggkostnaderna. Här kan det vara på sin plats att erinra om att RRV för ett antal år sedan fann att Vv i genomsnitt överskred budgeten med 86 procent. Vi visar i vårt överklagande att överskridandena vid ett flertal tillfällen i själva verket uppgått till flera hundra procent.

Vidare diskuterar vi frågorna om säkerhet, buller och planens bristande hänsyn till Sveriges miljö- och klimatmål samt - med stöd av åratals studier av energifrågor - bristen på realism i TRV:s prognoser om en fossiloberoende fordonsflotta.

Vi har full förståelse för att Verket ogärna ser att - de fortfarande olösta - problemen med tunnlarnas luftkvalitet lyfts fram, men DLV tar sig friheten att prioritera hälsofrågor framför rätten att ha dubbdäck och att framföra fordon i överdrivna hastigheter.

På sidorna 11 och 12 i vårt överklagande till regeringen förtecknar vi ett tjugotal områden vilka vi finkänsligt, för att inte störa regeringens eller Trafikverkets djupa sömn, väljer att inte närmare kommentera. Vår utgångspunkt är, att regeringen och Verket redan - eftersom projektet givits tillåtlighet - är väl insatta i dessa frågor, men av olika anledningar valt att ignorera dem.

På sidan 13 understryker vi än en gång att det motstånd mot projektet, som TRV tycker sig ana i vårt yttrande, är ett svårbegripligt missförstånd:

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 Mälaröarna. 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.

Kan det sägas tydligare? För säkerhets skull upprepar vi det än en gång:

Därför måste "Förbifarten" - rätteligen kallad Exploateringsled Väst – byggas, kosta vad den kosta vill.

Trafikverkets förvrängning av vårt yttrande är, mildt talat, häpnadsväckande. Men, som sagt, det finns möjlighet att ändra detaljer även om prestige kräver att leden byggs:

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.

Vi fortsätter med att ge några exempel på regeringens avsevärda flexibilitet och förmåga att ändra gamla, förlegade ställningstaganden och avslutar med att än en gång prisa regeringen:

Det är uppiggande och hoppningivande med politiker som inte envist håller fast vid det förflutna utan förmår tänka om då verkligheten ändras.

Till slut framför vi våra (synnerligen rimliga) yrkanden, av vilka inget utgör något krav på nedläggning av projektet (men om ett hänsynstagande till fakta skulle nödvändiggöra nedläggning är det inget vi skulle motsätta oss eller beklaga):

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_x, 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 försämrå 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_{2,5} 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), impulsljud och singeltoner beaktas. Jmf villkor 3 i **tillåtlighetsbeslutet (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 **tillåtlighetsbeslutet** (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 PM₁₀ 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.

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 tunnlarna - 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.*

Det vore passande om Verket bemötte vår sakliga och välgrundade kritik och våra yrkanden med fakta och argument i stället för att helt svepande påstå att DLV skulle motsätta sig leden i *dess* (inte *sin*) helhet. Som Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening uppfattar TRV:s sammanfattning av vårt yttrande, saknar emellertid Verket trovärdiga svar på kritiken liksom även vilja att vidtaga de efterfrågade åtgärderna. Fri och öppen debatt och intellektuell hederlighet har aldrig utmärkt den patetiska avstjälpningsplats som tidigare hette Vägverket men numera benämns Trafikverket. Där gäller i stället deviserna **Störst går först** och **Makt är rätt**.

Och förmågan att läsa innantill kommer förstås att visa sig sedvanligt bristfällig då det gäller uttolkandet av ovanstående rader.

Trafikverkets förvrängning av Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförenings överklagande är synnerligen allvarlig och graverande. Faktum är, att det handlar om en ren förfalskning. Eftersom vi ogärna vill misstänka Verket för att särbehandla DLV - detta skulle väl närmast utgöra tjänstefel om detta begrepp fortfarande varit levande - leds vi till att misstänka att fler - kanske rent av alla - överklaganden förvrängts av Verket.

Vi kräver därför att samtliga skrivelser, inklusive bilagor - i av TRV obearbetat skick - tillställs regeringen, på det att den icke må fatta beslut på helt felaktiga grunder.

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

Skrivelsen skickas till Näringsdepartementet med såväl mejl som snigelpost