

Mark- och miljödomstolen
Nacka Tingsrätt
Box 1104,
131 26 Nacka strand

Yttrande från Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening (DLV) över stadsjuristens utlåtande/synpunkter/invändningar daterat den 27 mars 2015 i mål nr P 487 - 14 m.fl.

Vi har nu tagit del av stadsjuristens "**Underlag för muntlig framställning**" av den 27/3 (**aktbil 63**) - och vi är förbryllade. Som vi förstår saken, anser sig stadsjuristen på sidorna 1 och 2 bemöta de fakta och synpunkter som framförts av Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening, DLV. Vi har dock utomordentligt svårt att urskilja någon koppling mellan innehållet i vår framställning och stadsjuristens text.

Eftersom DLV varit engagerat i frågan om "Förbifarten", tidigare känd som Kungshattleden och Västerleden/Yttre Tvärleden, sedan början av 1990-talet, känner vi naturligtvis väl till de utlåtanden och beslut stadsjuristen hänvisar till. Dessa är emellertid av flera skäl irrelevanta. Hr stadsjuristen tycks leva i föreställningen att juridikens lagar och länsstyrelsens och regeringens godkännanden väger tyngre än naturens lagar, men så är naturligtvis inte fallet. *Nature bats last*. Länsstyrelsens och alliansregeringens beslut - vilka, som vi visat, strider mot såväl Sveriges klimat- och miljömål som mot vissa av regeringens egna villkor för att godkänna "Förbifarten" - kommer blott att försena den oundvikliga anpassningen till verkligheten och därutöver göra omställningen mer kostsam och plågsam än den skulle behövt vara.

Eftersom hr stadsjuristen törhända hade viktigare saker för sig än att avnjuta vår presentation, vill vi i föreliggande inlaga mycket kort sammanfatta våra främsta invändningar, vilka i stor utsträckning delas av Naturvårdsverket, Stockholm Resilience Center, Riksrevisionen, Statens Institut för Kommunikationsanalys (numera nedlagt, eftersom institutets forskningsresultat inte passade regeringen), Unesco, Riksantikvarieämbetet, NASA Goddard Space Center, Hadley Center, International Energy Agency, Energy Information Administration m.fl. icke helt okända instanser.

Innan vi ger en kort sammanfattning önskar vi dock göra en mindre utvikning, för att visa på ihålligheten i stadsjuristens påståenden om att alla beslut fattats i god och laga ordning.

En ruttens grund är ingenting att bygga på. De något äldre bland oss, vilka ett antal gånger hunnit erfara med vilka metoder projekt drivs från start till mål, är väl förtrogna med processen: i förhandlingar bakom lyckta dörrar - s.k. förhandlingsplanering - enas byggindustrin och "ledande" politiker om ett projekt. Därefter vidtar en föregivet demokratisk process, med s.k samråd där bl.a. allmänheten anses vara delaktig. De fakta och synpunkter som framkommer ignoreras regelmässigt. Någon saklig prövning av projektet förekommer således inte. Därefter godkänns planerna genom beslut i diverse nämnder och av regeringens förlängda arm, d.v.s. länsstyrelsen. Avsikten är givetvis att ge ett sken av legitimitet åt processen. Kortsiktigt fungerar metoden utmärkt; på längre sikt är den - i kombination med sådana innovationer som "politiskt sakkunniga", politiskt tillsatta borgarrådssekreterare m.m. - förödande för tilltron till myndigheterna. (Förtroendet för politikerna är sedan länge i stort sett obefintligt.) Konsekvenserna av detta blir uppenbara först längre fram.

För den som till äventyrs betvivlar riktigheten i ovanstående beskrivning ger vi tre exempel:

1. Samrådsprocessen om Nya Slussen var en bisarr fars och ett demokratiskt lågvattenmärke. Den absoluta majoriteten av de över tusen inlämnade samrådsyttranden gick direkt i papperskorgen på grund av en teknikalitet, nämligen fel adressat. Juridiska/administrativa formaliteter var således viktigare än vad medborgarna faktiskt ansåg om förslaget. Stadsbyggnadskontoret förmådde (eller önskade) inte hantera resterande yttranden på ett normalt sätt. I stället representerades allt inlämnat material i form av en matris, där det för personen NN framgick huruvida han/hon haft en synpunkt på en viss fråga, t.ex. framkomligheten eller utsikten. *Vilken* denna synpunkt var, kunde inte utläsas ur sammanställningen. Detta spelade emellertid ingen praktisk roll: staden valde nämligen att bortse från samtliga yttranden - utom ett: fastighetsägaren Atrium Ljungberg uppskattade inte att utsikten från det s.k. Glashuset skulle försämrats av den planerade bebyggelsen på Slussen. Atrium Ljungberg övertalades därför senare av staden (läs: Sten Nordin och Regina Kevius) att mot en ersättning av några hundra miljoner av skattemedel acceptera försämringen. Länsstyrelsen hade inget att invända mot handläggningen. Så fungerar den svenska "demokratin".

2. Enligt den officiella mytbildningen kollapsade Dennisprojektet 1997 efter Regeringsrättens utslag rörande Norra länkens dragning genom Bellevue. I själva verket har paketet dock aldrig varit avskrivet. Detta framgår bl.a. av det anförande dåvarande gatu- och fastighetsdirektören Olle Zetterberg höll den 24 april 2001 på Stockholms Näringslivskontor. Han redogjorde där för ett antal stora motorledsprojekt i regionen, och förklarade att *huvuddragen i Dennisprojektet kommer att genomföras*. [vår kurs.] Den här gången skulle det dock inte göras i paketform, utan varje del skulle byggas för sig. Att inhämta synpunkter från allmänhet eller politiker skulle uppenbarligen inte komma i fråga. Vi kan, 14 år senare, bara konstatera att Södra länken sedan länge är byggd, att Norra länken snart är färdig, att "Förbifarten" ligger långt framme i planeringen och att alliansregeringen som en av sina sista åtgärder i strid med praxis bröt ut ett enskilt projekt ur planeringen och anslog 2 miljarder för projektering av Österleden/Östlig förbindelse. På detta sätt fungerar den svenska "demokratin".

I **Ett Stockholm i världsklass** (ä.k.s. Visionsbilaga 3 till **Vision 2030**) kan man inhämta bl.a. följande:

"År 2030 är demokratin fördjupad på samhällslivets alla områden. Demokratin i Stockholm uppehålls genom ett högt valdeltagande men också genom en ständigt pågående process i vilken Stockholmare deltar efter egen kraft och förmåga. Genom att allas åsikter respekteras på lika sätt stärks sammanhållningen och Stockholm blir en stad med tätare kitt mellan människor."

Den konkreta uttolkningen av dessa ord framgår av punkterna 1 och 2 ovan. Eller skall vi förvänta oss en total sinnesförändring under de kommande 15 åren?

3. Bakgrunden och en delförklaring till det föregående får man av Stockholms s.k. **Vision 2030**.

Först ett utdrag ur **Kommunstyrelsens Utlåtande 2007:82 RI (Dnr 311-4678/2005, 109-4181/2006)**:

Ett Stockholm i världsklass – Vision 2030

– Strategisk inriktning

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Förslaget till Ett Stockholm i världsklass - Vision Stockholm 2030 antas, bilaga 1.

2. Kommunstyrelsen ska beakta visionen vid upprättande av förslag till budget för 2008.

3. Samtliga nämnder ges i uppdrag att utgå från visionen i sin långsiktiga verksamhetsplanering och vid framtagande av strategiska planer, program och policys. [vår kurs.]

4. Stockholms Stadshus AB uppmanas att ge samtliga bolagsstyrelser i uppdrag att utgå från visionen i sin långsiktiga verksamhetsplanering och vid framtagande av strategiska planer, program och policys. [vår kurs.]

5. Kommunstyrelsen ges i uppdrag att ta fram en kommunikationsplan och genomföra kommunikationsinsatser för Ett Stockholm i världsklass - Vision Stockholm 2030.

6. Uppföljning av Ett Stockholm i världsklass - Vision Stockholm 2030 sker inom ramen för det integrerade systemet för ledning och uppföljning av stadens ekonomi och verksamhet (ILS).

7. Kommunstyrelsen ges i uppdrag att göra samlad utvärdering av stadens och alla viktiga samarbetspartners arbete i visionens riktning genomförs en gång per mandatperiod.

8. Ett Stockholm i världsklass - Vision Stockholm 2030 överlämnas till Stockholms Läns Landsting, regionplane- och trafiknämnden, med anledning av arbetet med en ny regional utvecklingsplan för Stockholms län.

Som framgår av punkterna 3 och 4 har således stadens samtliga nämnder och bolagsstyrelser beordrats att s.a.s. gå i takt. Härav följer att remissyttranden o.d. kommer att ha samma lydelse, oberoende av vilken nämnd eller styrelse som avgivit dem. Någon självständighet kan inte komma i fråga. Hänvisningar till att samtliga nämnder uttryckt en viss uppfattning blir härigenom helt innehållslösa - allt bestäms av kommunstyrelsen. Eller, rättare sagt: som framgår av nedanstående utdrag ur **Kommunstyrelsens Utlåtande 2007:72 RI (Dnr 309-4342/2006) bestäms allt av kommunstyrelsen och Stockholms Handelskammare i harmonisk förening:**

Aktionsplan för tillväxt och utveckling 2006 - 2015

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Stockholm Business Region AB anmodas att följa upp hur aktionsplanens föreslagna åtgärder återfinns i stadens konkreta politiska beslut under de närmsta åren.

2. Stockholm Business Region AB ska ansvara för att samordna strategiarbetet för hur staden och Stockholms Handelskammare gemensamt ska agera för att nå aktionsplanens uppsatta mål. [vår kurs.]

3. Alla nämnder och bolag som är berörda av aktionsplanen uppmanas att arbeta i enlighet med intentionerna i planen.

4. Aktionsplanen ska kontinuerligt följas upp och utvärderas vid det årliga Stockholmsmötet.

Av ovan nämnda aktionsplan från Stockholms stad och Stockholms handelskammare i harmonisk förening (s.k. symbios), vilken bifogas (Bil 1), framgår bla att byggstarten för Förbifart Stockholm skulle ske senast 2011 och att byggstarten för en östlig förbindelse skall ske under planperioden.

Anm: KF beslutade givetvis i enlighet med ovanstående direktiv. Så fungerar den svenska "demokratin". (Om "fungerar" är rätt ordval.)

Vi övergår nu till att, till stadsjuristens uppbyggelse, kort sammanfatta de fakta och synpunkter vi framförde vid den muntliga förhandlingen. På ett par punkter ger vi dagsfärska kompletteringar:

En klimatkatastrof är oundviklig om vi inte mycket snabbt lägger om våra levnadsvanor. I detta ingår att minska koldioxidutsläppen med mellan 6 och 8 procent om året, inte att öka dem.

Alliansregeringen bröt, genom tillåtlighetsbeslutet, mot Sveriges klimatmål. Dessutom innebär regeringsbeslutet att man satte sig över ett flertal av Sveriges miljömål. Dessa är tydligen inte avsedda att tas på allvar. Kanske vet regeringen mer om klimatet och vilka ytterligare utsläpp det förmår hantera än 99,7 procent av klimatforskarna?

Det är inte helt lätt för en juridiskt oskolad person att förstå hur beslut som strider mot inte endast naturens lagar utan även mot svenska nationella och globala åtaganden såväl som mot de uttalade villkoren för besluten kan betraktas som lagliga.

Planeringen utgår inte - som den enligt lagen skall göra - från *fyrstegsprincipen*. Som framgår av bl.a. rapporten **Här finns den lediga kapaciteten i storstadstrafiken** av Anders Gullberg (Rapport april 2015 från KTH Centre for Sustainable Communications, ISSN: 1654-479X, TRITA-SUS-2015:1), sammanfattad i DN 2015-04-12 av Anders Gullberg och Anna Kramers under rubriken **Så kan köerna försvinna – utan dyra vägbyggen**) skulle i själva verket vägnätet med enkla medel kunna utnyttjas långt mer effektivt än idag. Av okänd anledning önskar regeringen något annat. Är regeringen över huvud taget medveten om att nya vägar oftast genererar ny trafik - s.k. inducerad trafik?

Varken Trafikverket eller någon annan instans har den minsta aning om hur man skall hantera den undermåliga tunnelluften. Här ett utdrag ur **Mälare Tidning** den 2 maj 2015:

"Farlig luft i tunneln

Men hur påverkas de som kommer att köra i tunnlar? Och de som bor vid trafikplatserna? Mycket negativt, menar forskarna.

– För de som kommer att åka i tunneln varje arbetsdag ökar dödsrisken med ungefär tio procent enligt våra beräkningar, säger Bertil Forsberg, professor i miljömedicin vid Umeå universitet.

Det gäller i huvudsak för alla som åker hela eller större delen av den nästan två mil långa tunneln. Men riskerna för att utsättas av höga halter av kväveoxider, sot och ultrafina partiklar ökar även för de som bor intill tunneln och dess mynningar.

– Det blir ungefär samma belastning som de mest trafikbelastade adresserna i Stockholms innerstad. Bland de som kör i tunneln kommer vi att få 20–25 fler dödsfall per år. Det är konstigt att investera 28 miljarder i ett projekt som kan ge fler dödsfall. Oftast investerar man ju för att undvika det."

Trots detta driver regeringen och TRV projektet vidare. Att det inte är i de framtida trafikanternas intresse är uppenbart. Så vem gagnas?

Varken länsstyrelsens eller regeringens tillåtlighetsbeslut är grundade på fakta. Det handlar om ett spel för galleriet, där slutsatsen - bygg "Förbifarten" - är den givna utgångspunkten och det endast gäller att hitta mer eller mindre krystade argument för att rättfärdiga beslutet.

Den dag "Förbifarten" eventuellt står klar, kommer tillgången på flytande bränsle att vara långt sämre än idag. Utvinningen av konventionell olja nådde maximum 2005; nu minskar den med 5 à 6 procent om året. Enligt vissa experter kommer all export av olja att ha upphört år 2030. Artikeln **Beyond Petroleum' - Fracking's Collapse Heralds the Arrival of Peak Oil** av Paul Mobbs (publicerad 6 maj; se <http://www.resilience.org/stories/2015-05-06/beyond-petroleum-fracking-s-collapse-heralds-the-arrival-of-peak-oil>) - en av oräkneliga på samma tema - sammanfattar situationen.

Peak car är ett faktum. Framtidsorienterade städer satsar på kollektivtrafik och cykling, inte på fortsatt bilism. TRV:s förhoppningar om en omfattande elektrifiering av bilparken saknar, som vi visat, verklighetsförankring.

TRV och länsstyrelsen ignorerar, trots god kännedom om ett flertal tunnelkatastrofer under senare år, de säkerhetsproblem som förknippas med transport av farligt (explosivt, brännbart, giftigt) gods.

All erfarenhet, såväl inhemsk som utländsk, visar att "Förbifarten" kommer att bli långt dyrare än vad Trafikverket ställt i utsikt. Dessutom kommer den monetariserade intäkten att bli betydligt mindre än vad TRV förespeglar politiker och medborgare. Den föregivna samhällsekonomiska lönsamheten kommer därför hastigt att förbytas i en betydande förlust. Detta strider mot kravet på god hushållning med skattemedel.

En rykande färsk illustration till vad som kommer att hända då bygget av "Förbifarten" väl startat, ges i artiklarna http://www.svd.se/nyheter/inrikes/nya-karolinska-tio-miljarder-kronor-dyrare-att-bygga_4539858.svd och http://www.svd.se/nyheter/inrikes/kostnaderna_4539860.svd. *En rent kriminell hantering av allmänna medel*, är väl den karakterisering som ligger närmast till hands. Och samma scenario upprepas, som vi visat, gång efter gång.

Som visas i den färska rapporten **Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles** av S. Gössling och A. Choi (kort sammanfattad i SvD 1 maj 2015 under rubriken **Ny studie: biltrafik en stor förlustaffär för samhället**) är storstadsbilismen i själva verket utomordentligt kostsam för samhället, medan en satsning på cykling vore mycket lönsam, något som för länge sedan noterats i mer framtidsorienterade städer som Köpenhamn, Paris och Portland (Oregon). Ingressen till artikeln i SvD ger en god bild:

"Varje mil du kör bil kostar samhället och dig själv 50 kronor, på grund av bland annat miljöpåverkan och negativa hälsoeffekter. Att ta cykeln kostar bara en sjättedel, visar en ny forskningsstudie från Lunds Universitet - som slår fast att investeringar i cykelvägar är en ren vinstaffär för tätorter."

De medel, vilka - i strid med resultatet av folkomröstningen om trängselavgifter - öronmärkts för "Förbifarten" t.o.m. åtminstone 2057, borde i stället användas för investeringar i tunnelbanor och spårvägar och till åtgärdande av det grovt eftersatta underhållet av kollektivtrafiken. Samtliga politiska partier tycks nu, sent omsider, ha vaknat till insikt om kollektivtrafikens behov. Låt oss hoppas att de drar den korrekta slutsatsen: **Lägg ner planerna på "Förbifarten". Använd pengarna där de gör störst nytta.**

Avslutningsvis vill vi erinra om att "Förbifarten" beslutats av dagens politiker och byggbolag, men dess finansiering kommer att belasta våra barn och barnbarn mer än fyrtio år framåt. Med vilken rätt intecknar dagens politiker på detta sätt våra efterkommandes framtid? Våra barnbarn skall döma våra gärningar. Och, med författaren Niklas Rådströms ord, "Pissa på våra gravar".

Eftersom upprepning är inlärningens moder, upprepar vi citatet från John Michael Greer:

"Why did we do it? Given that our entire civilization had plenty of warning, and that ten minutes of unprejudiced thought ought to have been enough to demonstrate to anybody the absurdity of expecting to get away with infinite economic growth on a finite planet, why didn't we do what must, to the eyes of the future, look like the obviously right decision, and downshift to a less energy- and resource-intensive steady state economy while we had the chance? Why, instead, did we keep on lurching blindly forward on a one-way street headed straight to history's compost bin, all the while angrily shouting down the few that tried to warn us of where we were going?"

Claes Trygger, v ordf DLV