

Till Trafikverket

Yttrande från Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening (DLV) över Trafikverkets rapport Åtgärdsvalsstudie - Tillgänglighet för Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö (TRV 2013/15692)

En åtgärdsvalsstudie bör – om den skall tas på allvar – vara i möjligaste mån objektiv och förutsättningslös. Relevanta begränsningar/bivillkor måste beaktas. Kritiska begrepp bör vara väl definierade (gärna även vedertagna). Detta är inte uppfyllt i den aktuella rapporten:

1. Systemgränsen (i föreliggande fall geografisk) är vald så att den omöjliggör en förbindelse mellan Lidingö och Danderyd/Djursholm alternativt Bogesundslandet. Utan motivering har Trafikverket härigenom uteslutit ett av alternativen i **Förstudie Östlig förbindelse**. Vi citerar ur **Yttrande över förstudien för östlig förbindelse i stockholmsregionen** från Förbundet för Ekoparken och Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening (2004-11-23):

Vad som återstår är alltså ALTERNATIV E. Här ser vi - åtminstone i den östra dragningen - en sträckning av leden, som berör de områden i stockholmsområdet, där bilberoendet är som störst: Nacka/Värmdö, Lidingö och Djursholm/Danderyd. Detta är det enda av alternativen som äger någon trafikteknisk logik: här leds trafiken mellan sydostsektorn och nordostsektorn verkligen *utanför* innerstaden.

Alternativ E innebär inte - som Alternativ D - att leden blir en matarled till innerstaden, med tillhörande allvariga trafikproblem på stora delar av Östermalm och Gärdet. Den har dessutom den stora fördelen att planerna på Norra Länken kan skrinläggas. Norra Länkens ojämförligt viktigaste funktion (bortsett från att generera arbetstillfällen på Vägverket och vinster åt byggföretagen) är nämligen att betjäna Lidingö. Eftersom trafiken från Lidingö enligt uppgift inte har start eller mål inne i Stockholm, utan är en ren förbifartstrafik, skulle en dragning enligt Alternativ E vara betydligt mer effektiv. (Den resterande trafiken på Norra Länken är väsentligen hamntrafik. I och med att såväl container- som petroleumhanteringen snart flyttar från Stockholm bortfaller stora delar av hamntrafiken. På något längre sikt kan även finlandstrafiken förväntas flytta till uthamnar. Då kan Lidingövägen förvandlas till en lokalgata, helst med Tvärbanan på egen banvall.)

Alternativ E kan således vara intressant, under förutsättning att medborgarna, lyhört representerade av sina politiker i stat och kommun, anser det väsentligt att ge motorvägar en ökad bit av den offentliga kakan, på bekostnad av värden, skolan och omsorgen. Alternativet förutsätter givetvis att man väljer att bortse från effekterna av ökad trafik, ökad trängsel, ökad drivmedelsförbrukning och ökade utsläpp med tillhörande hälsorisker och klimatproblem.

Möjligen kan man tänka sig, med hänsyn till Stockholms förväntade expansion, att Alternativ E skulle kunna bytas mot ett Alternativ F, där förbindelsen dras ännu längre österut, mellan Värmdö och Bogesundslandet (givetvis med anslutning av Lidingö). Denna lösning måste förstås utredas under det fortsatta arbetet. Det troliga är dock att någon större avlastning av innerstaden inte uppnås med vare sig Alternativ E eller F. En bättre utformning av Essingeleden skulle förmodligen leda till en betydligt större avlastning. Denna möjlighet bör därför, om Vägverket trots allt framhårdar i att utreda förbindelsen, tillföras utredningen som Alternativ G.

2. Planeringsförutsättningar. För sextio år sedan skulle Sverige moderniseras. Svenskarna skulle ryckas från sina tegar, flyttas till civilisationen och lyckliggöras med såväl centralvärme, radio och stegräknade kök som stämpelur, lysrörsarmaturer och knapptelefoner. Mobilitet var ett honnörsord: landet skulle täckas av asfaltvägar och månghundraåriga stadskärnor utplånas för att ersättas med flerfiliga gator, stadsmotorvägar, parkeringsplatser och parkeringshus. Bensinstationer sköt upp som svampar efter ett höstregn och blydimman låg tät över landet. Liemannen hade skördefest på vägarna. Stadsplanerarna reste till Los Angeles och återvände stjärnögda: detta var framtiden. Sverige fick inte hamna på efterkälken.

Men 2013 är inte 1953 utom i TRV:s våta drömmar. Bilen har kommit till vägs ände. I den civiliserade världen har *peak car* inträffat för flera år sedan - vad än Bil Sweden försöker övertyga oss om. Bilen representerar inte längre vare sig modernitet eller frihet, tvärtom. Trafikforskarna är överens: köer och trängsel kan inte byggas bort med nya vägar. Bilen är här för att stanna - i köer. För att travestera billobbys slogan: **Med bilen stannar Stockholm**. Omkring tre miljoner svenskar är svårt bullerstörda, främst p.g.a. trafik. Allt fler rapporter visar att bullret medför hjärtproblem, försämrad sömn, försämrad arbetsförmåga och förtida död. Regeringens beredvillighet att ändra lagstiftningen för att öka bostadsbyggandet i svårt bullerutsatta lägen kommer att leda till att än fler drabbas, med stort lidande och stora framtida kostnader som följd. Hänsynslösa bilister framhärdar i att - till ingen nytta - använda dubbdäck inne i städerna, trots att halterna av små partiklar (*particulate matter*, PM) ligger långt över gränsvärdena. Bilen sprider avgaser, som fräter ner våra städer, förgiftar våra lungor, försurar våra skogar och sjöar och skadar våra skördar. Särskilt utsatta är barn, vilkas lungkapacitet tidigt försämras. Som framgår av en rykande färsk rapport från WHO, World Health Organisation, klassificeras numera luftföroreningar utomhus som cancerframkallande för människor. Partiklar (PM), vilka utgör en stor del av luftföroreningarna, klassificeras även de - separat - som cancerframkallande. Detta gäller samtliga områden i världen. Allt detta gör det nödvändigt att kraftigt begränsa bilismen, i synnerhet i städerna där möjligheterna att välja andra färdmedel är som störst.

Pehr G. Gyllenhammar, dåvarande VD för Volvo, deklarerade redan för många år sedan att bilen aldrig skulle kunna lösa storstädernas trafikproblem. Per Gillbrand, världskänd tidigare motorutvecklingschef vid Saab, hade hösten 1997 följande att säga om bilen som transportmedel i tätort:

Vi i branschen måste tala om vad bilen är bra på och vad den inte är bra på. Det finns områden där den inte passar och områden där den är det klart bästa alternativet. Vi på Saab anser att vi inte ska tillverka stadsbilar, av det enkla skälet att bilar inte passar i innerstäderna. Där är det trängseln, snarare än avgaserna, som är problemet. Det måste vi vara ärliga nog att säga.

Under punkt 77 i den så kallade vitboken om den framtida gemensamma transportpolitiken inom EU, utgiven i december 1992 - d.v.s. för mer än tjugo år sedan! - konstaterar EU-kommissionen:

Den nuvarande trafiksituationen i många stadskärnor och tätorter har snart nått sin yttersta gräns eller är nära att göra det. Ytterligare utbyggnad av väginfrastrukturen i sig kan knappast lösa problemet, hur nödvändig den än tycks vara i vissa områden.

I den aktuella rapporten nämns naturligtvis pliktskyldigast en hel del av det föregående - allt annat skulle varit omöjligt (se t.ex. sidorna 50 - 52). Att bara som hastigast beröra de negativa konsekvenserna räcker dock inte; TRV måste internalisera dem och från begynnelsen integrera dem i varje tänkt projekt.

Till allt det föregående kommer dessutom den ödesfråga, vilken inte många är beredda att på allvar ta till sig: de fossila bränslen, vilka driver över 95 procent av bilparken, förstör klimatet. Om vi fortsätter som hittills kommer temperaturen att stiga obönhörligt och stora delar av jorden inom en tämligen nära framtid att bli obeboelig. Som framgår av IPCC:s senaste rapport är detta numera ett okontroversiellt uttalande. Klimatdebatten är över och det brådskar att agera.

Sverige har såväl globala klimatåtaganden som nationella och regionala klimatmål. Detta är svårt att tro, då man studerar politikernas agerande, men så ligger det faktiskt till. Dessa mål och åtaganden måste respekteras och utgöra de ramar inom vilka samhällsplaneringen - inklusive trafikplaneringen - får bedrivas. En uppenbar konsekvens är, att inga nya infrastrukturprojekt får medföra ökade (netto)utsläpp av klimatstörande gaser. **Detta är inte förhandlingsbart.**

3. Begreppet **tillgänglighet** spelar en central roll i rapporten. Bland annat sägs på sidan 10 att Trafikverket (TRV) önskar ta ett bredare grepp om tillgänglighetsfrågan i den östra regiondelen. Trots detta letar man förgäves i rapporten efter en definition. I stället bjuds man en mängd olika förslag/antydningar/tolkningar:

På sidan 9 sägs att tillgängligheten i regionens östra del är otillräcklig eftersom det saknas direktförbindelser till viktiga målpunkter i regionen. Här är tydligen begreppet tillgänglighet relaterat till existensen av (kanske även antalet) länkar mellan O/D-par i regionen.

På sidan 16 skriver TRV:

Tillgängligheten för resande med start- eller målpunkter i regionens östra del (Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö) är idag inte tillräcklig vare sig i kollektivtrafiksystemet eller i vägtrafiksystemet, d.v.s. möjligheten är sämre än för många andra kommuner i länet att nå viktiga målpunkter i regionen.

Här är således tillgänglighet ett *relativt*, inte ett *absolut*, begrepp. Tillgänglighet (här tolkat som möjlighet att - utan kravet ovan på direktförbindelser - nå viktiga målpunkter i regionen) relateras till situationen i andra kommuner. Vad tillgänglighet än är, kommer den givetvis aldrig att bli helt lika i alla kommuner; TRV söker således här konstruera ett alibi för att alltid kunna hävda att en viss regiondel är eftersatt vad gäller tillgänglighet.

I fotnoten på sidan 16 görs ett - föga framgångsrikt - försök till definition:

I den här åtgärdsvalsstudien avser tillgänglighet en möjlighet att överbrygga geografiska avstånd för att möjliggöra arbete, service, fritidsaktiviteter och utbildning. Tillgänglighet är nära förknippad med transporter, även då nyttan inte ligger i transporten utan möjligheten att nå målet.

Tillgänglighet har nu reducerats till en möjlighet att överbrygga geografiska avstånd. I o f s rimligt, men inte så upplysande. Att tillgänglighet (för personer) är förknippad med transport av personer framstår för en utomstående iakttagare inte som någon epokgörande upptäckt; vilken nytta en transport utan möjlighet att nå målet skulle kunna tänkas ha är betydligt mindre uppenbart.

På sidan 64 är det själva farkosterna som tillskrivs egenskapen tillgänglighet:

För permanent trafik måste, enligt SjöVägen, nya anpassade båtar tas fram. Båtar med hög tillgänglighet och klimatsmart framdrivning.

Även infrastrukturen kan emellertid behöva byggas ut för tillgänglighetens skull (sid 64):

Även nya bryggor kan bli aktuellt om det behövs för att öka tillgängligheten.

För maximal tillgänglighet skulle förmodligen stränderna behöva utrustas med kajer/bryggor i hela sin längd.

Att TRV inte har någon riktigt klar uppfattning om vad man vill lägga in i begreppet framgår av sidan 65. Under rubriken **Tillgänglighet och resande** skriver Verket:

Särskilt för strandnära områden erbjuder en pendelbåt en snabb och effektiv kollektivtrafik eftersom SjöVägen ger kortare resvägar jämfört med resor på land.

Här är således den tillryggalagda sträckan den relevanta storheten.

På sidan 49 talas i svävande ordalag om andra tillgänglighetsaspekter som fysisk tillgänglighet, kommunikativ tillgänglighet och ekonomisk tillgänglighet. Utvikningen kan knappast ses som klagörande. Sidan bjuder dock på ett nytt försök till definition:

Med tillgänglighet menas möjligheten att kunna resa och ta sig till andra platser i regionen. Tillgänglighet innebär att invånare kan ta sig till sina arbetsplatser, skolor och fritidsaktiviteter samt att varor kan levereras och fraktas.

Ordagrant uppfattat, innebär detta helt enkelt att det skall vara möjligt att på ett eller annat sätt ta sig mellan varje startpunkt - O(rigin) - och varje målpunkt - D(estination). Denna binära (antingen/eller) definition är givetvis - medelst en kombination av olika färdmedel inklusive apostlahästarna - uppfyllt för i stort sett alla O/D-par i Sverige; undantaget är främst punkter inom skyddsobjekt. Det kan förmodas att TRV inte avsett att definitionen skall uppfattas bokstavligt. I nästa stycke övergår Verket nämligen äntligen till klarspråk:

När tillgängligheten bedöms för de olika åtgärderna i åtgärdsvalsstudien görs detta genom att studera hur restiderna i transportsystemet påverkas. En åtgärd som bedöms ge totalt sett minskade restider anses positiv i tillgänglighetssynpunkt.

En likartad beskrivning återfinns längst ner på sidan 46 (Projekt mål, Indikator och ett försök till definition). Meningarna på sidorna 46 och 49 är klagörande, trots att det fortfarande inte rör sig om någon definition:

Ökad tillgänglighet är för TRV synonymt med minskad restid, d.v.s. med högre hastighet.

Det är tydligt att valet står mellan en stad där människor utan ständig fara för livet kan flanera, cykla, resa kollektivt, andas fritt och samspråka i normal samtalston och en stad där det viktigaste är att man så snabbt som möjligt kan ta sig mellan olika punkter. Ytterst handlar det väl om meningen med staden - och om meningen med livet.

DLV:s inställning: Klimathotet måste tas på största allvar. Det räcker inte med en läpparnas beaktelse. I kombination med storstadsbilismens alla övriga negativa konsekvenser blir slutsatsen att bilismen i Stockholm måste begränsas kraftigt. (Vi hör redan en invändning: biobränslen, eldrift och vätgasbilar kommer att lösa problemen med avgaser (inklusive koldioxid) och buller. För den som, i likhet med DLV:s energigrupp, satt sig in i dessa frågor, är det emellertid uppenbart att så inte är fallet. Och trängseln kommer att bestå, så länge bilismen inte betalar sina verkliga kostnader.)

I stället för att ens överväga extremt dyra och klimatskadliga vägbyggen (främst "Förbifart" Stockholm, rätteligen kallad Exploateringsled Väst, och Österleden ("Östlig förbindelse")) måste TRV inrikta sig på utbyggnad av kollektivtrafiken - i första hand den spårburna. Tunnelbana från Centralen via Östra Södermalm och Lugnet till Nacka Forum, Orminge och Gustavsberg är ett projekt som borde initierats för länge sedan. Busstrafiken i Nacka-Värmdöområdet skall givetvis ha start och mål i dessa punkter, inte vid Slussen. Härigenom kan planerna på en bussterminal i Katarinaberget omedelbart skrotas. Redan idag är trafiksituationen på Stadsgårdsleden ansträngd; en bussterminal (*med vänstertrafik!*) i berget kommer inte att förbättra läget. Därutöver finns många förslag till nya tunnelbanelinjer; DLV anser sig dock inte ha mandat att rangordna dem. Vi nöjer oss med att konstatera att spårbusstrafik är ojämförligt mycket mer kapacitetsstark än vägbunden trafik, men att valet mellan pendeltåg, tunnelbana och spårväg (eller t.o.m. spårtaxi/balkbana) måste bestämmas av kapacitetsbehovet. I somliga relationer kan BRT (Buss Rapid Transit) med biogasdrift vara det rätta valet.

Spårväg City till Ropsten bör kompletteras med snabbspårväg på Värtabanan (ett krav som DLV länge drivit). Att dra snabbspårvägen under Saltsjön från Nacka till Djurgården kan omöjligt vara ett kostnadseffektivt alternativ. Lidingöbanan och Saltsjöbanan bör, som planerat, rustas upp och dessutom byggas ut med dubbelspår eller mötesspår. Blåbusslinje 4 bör så snart som möjligt förvandlas till spårvägslinje.

Historisk återblick: Mellan 1980 och 1994 öppnades nya spårvägar i 47 städer. Befintliga system byggdes ut på 78 platser. I Västeuropa fanns redan år 2000 spårvägar i ett sjuttioalstäder, framför allt i Tyskland. I Karlsruhe finns sedan ett tiotal år den så kallade duospårvagnen ("Karlsruhe-systemet"), som kan gå på såväl spårvägs- som järnvägsräls. Tack vare att byten kan undvikas har vagnen blivit en enorm succé med bestående resandeökningar på flera hundra procent. Trafiken har i första hand tagit marknadsandelar från bilismen. Ett liknande system öppnades 1997 i Saarbrücken. I Frankrike finns nya spårvägar i Nantes, Rouen, Strasbourg, Grenoble, Montpellier, Lyon och Caen. Framför allt spårvägen i Strasbourg har väckt stort intresse i andra städer. I delar av innerstaden minskade bilismen med 40 procent under tiden 1990 - 2000, samtidigt som kollektivresandet ökade med 43 procent.

Man kan inte bli annat än beklämd då man jämför med "utvecklingen" i Stockholm.

Befintligt vägnät bör utnyttjas mer effektivt med ITS (Intelligent TrafikStyrning). Exempelvis kan filer riktas om vid olika tider på dygnet. Bildandet av bilpooler bör uppmuntras och underlättas. Farten bör generellt sänkas, lämpligen till 30 km/tim i *hela* staden. Givetvis måste efterlevnaden säkerställas, kanske medelst drastiskt höjda böter eller ett system för automatisk farthållning. Övergångsställen måste höjas upp till trottoarhöjd för att underlätta för fotgängare och för att hålla nere bilarnas hastighet. Parkeringsavgifterna måste höjas rejält och Skatteverket måste se till att reglerna om parkeringsförmåner inte förblir tomma ord. Avskaffa skattesubventionerna på tjänstebilar - dagens system missbrukas. Trängselavgifterna måste höjas - snabbare än KPI. För närvarande sjunker avgiften (i reella termer). SL:s månadskort, däremot, håller långt mer än jämna steg med inflationen: sedan trängselavgifterna permanentades 2007 har månadskortet ökat i pris från 600 till 790 kronor idag - en ökning med 23 procent i reella termer (nominellt 32 %). Avgifterna måste med det snaraste införas på Essingeleden. Dessutom bör systemet förbättras rejält, så att avgiften blir starkt kopplad till de körda vägsträckorna och till bilarnas miljöegenskaper. I avvaktan på detta behövs en mer finmaskig indelning av staden (fler stationer för att mäta trafikarbetet). Trängselavgifterna måste - i enlighet med utfallet i folkomröstningen - användas till utbyggnad av kollektivtrafiken, inte till nya bilvägar. Bilfiler måste omvandlas till cykelbanor.

Allt det föregående syftar givetvis till att minska bilens attraktivitet för rena persontransporter och att öka framkomligheten för bussar, varutransporter, hantverkare, taxi m.fl., samtidigt som det gör staden mer attraktiv att vistas i. ***Staden skall byggas för människan, inte för bilen.***

Många kommer inledningsvis att uppfatta åtgärder enligt ovan som fruktansvärda ingrepp i den personliga friheten. Så har det varit varje gång samhället vidtagit åtgärder för att - i någon mån - hålla bilismens negativa konsekvenser inom rimliga gränser: hastighetsbegränsningar i stället för fri fart, trafikljus i stället för fritt flöde, obligatorisk användning av säkerhetsbälten i stället för rätten att förvandlas till en blodpalt vid en krock ... Människan är konservativ; alla förändringar är av ondo - åtminstone till dess man vant sig. Det är lätt att dra sig till minnes billobbyns hysteriska övertoner inför försöket med trängselavgifter; idag är en betydande majoritet av stockholmarna mycket nöjda med avgifterna. Ett annat exempel från senare tid är rökförbudet på krogen: hur många vill idag avskaffa detta förbud? Vad sägs om förbudet mot freoner? (Om vi lyssnat till kemiindustrin och låtit ozonhålet växa obehindrat, skulle vi alla idag troligen vandrat omkring blinda, med malignt melanom som grädde på moset.) Även åtgärderna ovan kommer efter ett tag att vinna acceptans; det gäller bara att politikerna vågar göra vad som krävs.

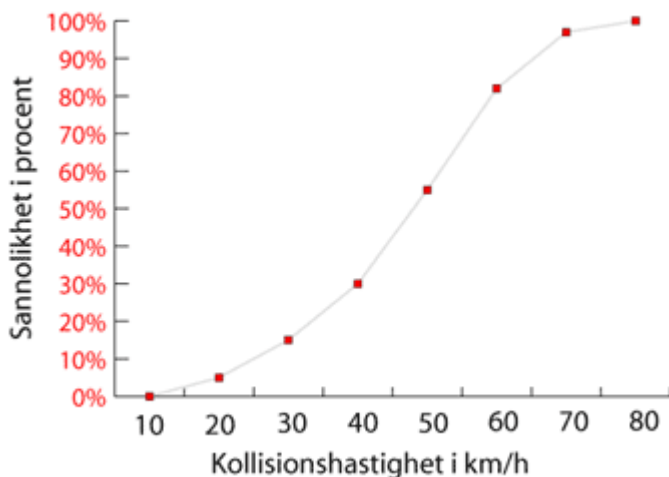
Att åtgärderna kommer att bli uppskattade är närmast självklart. Det räcker att se på Zürich, Paris, Portland (Oregon), Curitiba, Vancouver, Köpenhamn, Strasbourg eller Tokyo - och kontrastera dem mot trafiksituationen i Los Angeles, Bryssel, Sao Paulo, Beijing, New Delhi, Lagos eller Moskva.

Naturligtvis kan man inte bara försvåra för bilister, man måste även förbättra för kollektivtrafikanter och cyklister. Utbyggnader (nya linjer) har nämnts ovan, men de måste kompletteras med andra åtgärder: säkra infartsparkeringar, hög turtäthet, gärna enligt det danska systemet med orubbliga avgångstider (samma år efter år), hög komfort och enkla betalningsrutiner (givetvis måste alla färdmedel acceptera kontanter, men kontantkostnaden kan vara så hög att det inte blir ett attraktivt alternativ). Tidsdifferentierad taxa kan kanske vara värd att pröva.

Och kanske är det rent av så, som många hävdar, att nollltaxa skulle kunna vara en realistisk möjlighet. I vart fall borde man börja med öppen spärrlinje i kombination med tillräckligt många kontrollanter och en lämplig bötesnivå för gratisåkare. Det fungerar i Berlin och på flera andra platser; varför skulle det inte fungera i Stockholm? Trafiknämndens och SL-ledningens styvnackade konservatism blockerar allt nytänkande.

Under nittiotalet och början av 2000-talet drev Stockholmspartiet - under hårt motstånd från såväl de flesta övriga partier som stadens tjänstemän - frågan om cykelbanor/cykelfält. Vi ser nu hur framsynt denna satsning var: cyklingen har ökat starkt under senare år, trots dåliga, illa underhållna och ofta blockerade cykelbanor och trots undermålig snöröjning. Det är uppenbart att det här finns en betydande potential att värdera och vårda. Ty cykling lättar inte bara trycket på övriga färdmedel, det är även hälsofrämjande (förutsatt att cyklister slipper trängas med andra trafikantgrupper, främst bilister och busspassagerare men även fotgängare). En rejäl utbyggnad av cykelnätet, inkluderande säkra parkeringar, är därför en flerfald lönsam åtgärd.

I rapporten **Åtgärdsvalsstudie** oroar sig författarna på ett flertal ställen för oskyddade trafikanters säkerhet. Vi menar att oron är obefogad, förutsatt att de ovan föreslagna åtgärderna genomförs. Nedanstående figurer, hämtade från NTF torde inte vara okända på Trafikverket:



Bildtext: När det gäller fotgängare så beror sannolikheten för att dödas vid kollision med en bil mycket starkt på bilens hastighet. Vid hastigheten 80 km/h är sannolikheten nästan 100 % att fotgängaren dödas. Vid 50 km/h är sannolikheten ca 55 % och vid 30 km i timmen är den ca 10 %.



Dagens Nyheter 2013-10-12 ger en handfast illustration till figurerna ovan:

En man i 30-årsåldern har livshotande skador efter ett fall från en balkong i Överkalix på fredagskvällen. Mannen och en kvinna i 20-årsåldern lutade sig mot balkongräcket när det gav vika och de föll fyra meter ned i marken.

Man finner lätt att hastigheten vid nedslaget var mellan knappt 9 och 10 m/s, d.v.s. mellan drygt 32 km/tim och 36 km/tim, beroende på vilka antaganden man gör om tyngdpunktens förflyttning.

Inte heller torde VTI-rapporten **Hastighetsförändringar och trafiksäkerhetseffekter** av Göran Nilsson (VTI-notat 76-2000) vara okänd hos uppdragsgivaren (d.v.s. Vägverket).

Med en generell hastighetsbegränsning till 30 km/tim i Stockholmsområdet kan således antalet olyckor med allvarlig utgång förväntas bli avsevärt mycket lägre än idag.

Österleden. Det är svårt att frigöra sig från misstanken att den föreliggande rapportens främsta *raison d'être* är att rättfärdiga Österleden/Östlig förbindelse. En kort historik kan därför vara på sin plats:

Planerna på Österleden har i år gått in i pensionsåldern. En internationell tävling om Österleden anordnades nämligen redan 1948. På den tiden tänkte man sig en högbro över Djurgården, med anslutning till Valhallavägen vid Hakberget. Valhallavägen skulle kalhuggas för att ge plats åt körbanor såväl i öppet schakt som i marknivå. Till detta skulle komma broar och ramper. Lyckligtvis kunde projektet inte finansieras.

På 1980-talet bildade fyra företag inom områdena tunnelbyggnad, ventilation och bilförsäljning och med stora markinnehav i Nacka det s.k. Österledskonsortiet. Konsortiet erbjöd sig att - till en kostnad (år 1988) av 3,4 mdkr, vilka man tänkte sig få in på vägavgifter - bygga och driva Södra och Norra länkarna och Österleden. Efter 30 år skulle lederna skänkas till Stockholms stad.

I september 1992 undertecknade M, S och FP överenskommelsen Dennis II. Trots att varken Vägverket eller Stockholms gatukontor ville ha en Österled lyckades konsortiet, genom skicklig lobbyverksamhet, få med den bland Dennisöverenskommelsens vägprojekt. Leden planerades gå från Nacka till Borgen på Ladugårdsgärde. Anslutningen till vägnätet på Östermalm skulle ske via en 55.000 kvm stor trafikplats nedanför Borgen.

Samtidigt som det tilltänkta antalet användare av Österleden minskade från mellan 70 och 100 tusen till 45.000, steg den beräknade kostnaden. I december 1991 angavs anläggningskostnaden till 2.560 miljoner kronor, i september 1992 hade den stigit till 4.340 Mkr och ett år senare var summan uppe i 5.620 Mkr.

I rapporten **Effekter av kringfartsleder** (1987) från Landstingets trafiknämnd och Stockholms gatunämnd sägs att innerstadsringen dels skall ge förbifartsmöjligheter, *dels sprida trafiken från infartslederna till lämpliga centruminfarter*. Österleden var alltså tänkt som en matarled till Stockholm. Ringen (med Österleden) kommer således att bidra till att öka trycket på innerstaden. Denna uppfattning framfördes även av professor Jan-Owen Jansson, Linköpings Universitet:

Det finns inga beräkningar av hur mycket nygenererad biltrafik Ringen och Västerleden kommer att skapa, men en mycket stor volym ny biltrafik måste uppstå, för att samhällsekonomisk lönsamhet skall uppnås i vardera fallet.

I Gatu- och Fastighetskontorets **tjänsteutlåtande 1993-12-20 (Dnr 93-530-3308) rörande detaljplaner för Österleden** framgår ytterligare Österledens funktion som matarled till innerstan:

Tegeluddsvägen och Lindarängsvägen bör rubriceras som huvudgator eftersom de är anslutningsgator till genomfarten och bär relativt mycket trafik. (Kurs. här)

För att säkerställa genomförandet av projektet anställdes Österledskonsortiets projektchef, P.O.Sahlström, av Vägverket för att sköta upphandlingen av Dennismotorvägarna.

Dåvarande stadsbyggnadsdirektören (och tidigare stadsbyggnadsborgarrådet) Ulrika Francke beskrev i DN den 4 mars 1993 den kommande utvecklingen kring trafikplatsen vid Borgen:

Ringens funktion kommer att göra marken kring dessa uppfarter betydligt mer attraktiv än den annars skulle varit. Viljan från näringslivet att exploatera kommer att bli mycket stark. Frihamnen är kanske det allra tydligaste exemplet. Än så länge ligger den i stans bakkant och det är krångligt att ta sig dit. Men när Österledens tunnel sticker upp där tror jag att frihamnsområdet förvandlas till en central del av Stockholms innerstad.

Francke övergick senare till konsultföretaget Tyréns.

Det stod redan från början klart att Dennispaketet var underfinansierat: kostnadsuppskattningarna utgjorde rena glädjekalkyler. Längre förnekades det uppenbara av politiker och vägverkstjänstemän, men till slut kollapsade paketet under tyngden av sina skenande kostnader. Nådstöten utdelades, som på beställning, av Regeringsrätten i januari 1997.

Kollapsen var emellertid endast skenbar. I själva verket har paketet aldrig varit avskrivet. Detta framgår bl.a. av det anförande 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. Den här gången skall det dock inte göras i paketform, utan varje del byggs för sig

Under tiden fram till 2002 steg den beräknade kostnaden för Österleden till 8.500 miljoner kronor.

Stockholmsberedningen, Dennisförhandlarnas arvtagare, förde ånyo upp leden på dagordningen. Än en gång aktualiserades planerna på en jättelik trafikplats vid Borgen, trafikerad av 100.000 fordon per dygn, med en bullernivå på 80 dB. Än en gång syntes avgastornen höja sig över Djurgården. Än en gång skall Lindarängsvägen och Tegelluddsvägen förvandlas till dånande infartsleder. Östermalm skall lyckliggöras med en kraftigt ökad genomfartstrafik, med trafikstockningar under stora delar av dygnet, buller och avgaser.

2004 hade Vägverket slickat såren och var nu redo att presentera en **Förstudie för östlig förbindelse i stockholmsregionen**. Som motivering anfördes den här gången bl.a. "närlivets ökande kunskapsintensitet" och att biltrafiken i innerstaden stör miljön och minskar trafiksäkerheten. Ett av projektets uttalade mål är att "tillfredsställa den ökade befolkningens reseefterfrågan i den östra delen av regionen." (Se sidan 5 i samrådsunderlaget). Detta kan, per (Vägverkets/Trafikverkets) definition, endast ske genom ett ökat bilresande, något som förvisso stimuleras av nya vägar.

Projektledaren, Hans Jenefors, vägrade vid samrådsmöte den 28 oktober 2004 att uppge namnen på uppdragsgivarna. Märkligt nog hävdade ledande företrädare för den styrande majoriteten i Stockholm att den inte var inblandad.

I förstudien presenterades ett antal, mer eller mindre orealistiska alternativ (A - E). Att Vägverket höll fast vid Österledskonsortiets dragning (alternativ D i förstudien) var helt uppenbart. Det finns här anledning att erinra om den artikel som under rubriken **Ringens felande länkar** publicerades i tidskriften **Väg- och vattenbyggaren** nr 1, 2004 (d.v.s. strax innan förstudien publicerades). Artikeln var, intressant nog, författad av projektledaren för "Östlig förbindelse", Hans Jenefors, och det privata Österledskonsortiets tidigare projektchef, Per Olof Sahlström - samme Sahlström som senare anställdes av Vägverkets dåvarande GD Per Anders Örtendahl för att sköta upphandlingen av Dennislederna. (Örtendahl, senare avsatt av Ines Uusman p.g.a. misstänkt oredlighet, fann arrangemanget helt i sin ordning; här förelåg minsann ingen risk för dubbla lojaliteter.)

Vi ger några citat ur artikeln:

Kvar att färdigställa är då resterande delar av Norra Länken och Österleden - den östliga förbindelsen som skall sluta Ringen.

Anpassning till lagstiftningen om nationalstadsparken behöver genomföras i samråd med berörda myndigheter. [Endast Alternativ D berör Nationalstadsparken. Vår anm.]

Sahlström och Jenefors avslutade sin artikel med att kasta till exploitörerna ett fett köttben:

Södra Länken har en budget av 8 Mdr. Östlig förbindelse har kalkylerats till 13 Mdr.

Från 2,56 miljarder till 13 miljarder på drygt tio år. Raskt marscherat!

Bortsett från det egendomliga i att ingen utanför Vägverket ansåg sig ha beställt utredningen, tycks man inom Vägverket märkligt nog inte ha noterat att Österleden, efter vad som rimligtvis måste förutsättas ha varit en grundlig utredning, faktiskt redan avförts från dagordningen. I Vägverkets publikation 2003:146 **Nord-sydliga förbindelser i stockholmsområdet** skrev man nämligen under rubriken MOTIV FÖR ATT EJ UTREDA VIDARE:

Österleden: Uppfyller ej projektets ändamål. Avlastar inte infartsleder. Ökar inte tillgängligheten i södra regionhalvan. Utgör inte förbifart för långväga trafik. Stärker inte regionala tillväxtcentra.

[Vår fetstil.]

Dessa slutsatser kan naturligtvis inte ha förbytts till sina motsatser på mindre än ett år. Verkets agerande styrdes uppenbarligen av betydligt mer än blott rationell samhälls- och trafikplanering.

Tio år efter Dennispaketets skenbara kollaps presenterade Carl Cederschiöld sitt Callepaket (Cederschiöldpaketet, ä.k.s. Stockholmsöverenskommelsen). Tiden har stått still. Inga fakta eller argument har förmått tränga fram; vare sig global uppvärmning eller resursuttömning ("*peak oil*") existerar i trafikplanernas värld. (Undertecknad frågade faktiskt Birger Höök för några år sedan hur Vägverket såg på den framtida bränsletillgången. Det visade sig att Verket såg detta som en icke-fråga.) En ospecificerad men obönhörlig naturlag kräver uppenbarligen att trafiken och utsläppen varje år ökar med några procent. Att trängselsituationen kommer att bli dramatiskt försämrad om Callepaketet förverkligas framgår redan av Cederschiölds egen rapport.

Fascinerande är även att ta del av TRV:s beskrivning av konsekvenserna av en Österled (rapporten TRV 2013/15602, s 77):

Vid en ny östlig förbindelse kan kompletterande vägåtgärder behöva vidtas på övrigt vägnät för att hantera det förändrade resmönster som kan tänkas uppstå. Bland annat behöver troligtvis kopplingen mellan Södra länken och Nynäsvägen ses över och justeras till följd av ökade trafikströmmar österut från Nynäsvägen. Den östliga förbindelsen tillsammans med exploatering i Söderstaden kommer att bidra till ökat resande i denna relation. Även vid Åby trafikplats kan kopplingen mot Södra länken behöva justeras då befintlig utformning leder till att stora trafikströmmar korsar i västlig riktning med nedsatt framkomlighet som följd. Vidare kan exploateringen av Norra Djurgårdsstaden tillsammans med ökad trafikefterfrågan från Lidingö leda till att trafikplatsen på Lidingövägen och ytnätet i övrigt får problem att ta emot den trafik som kommer upp från Norra länken och Östlig förbindelses ramper. [Vår fetstil]

Under rubriken *Genomförbarhet* (samma sida) sägs vidare att

Bygget av Östlig förbindelse är ett tekniskt komplicerat projekt men det har detalj-studerats tidigare och bedöms vara genomförbart. Osäkerheter för byggandet är vilka restriktioner som Nationalstadsparkens bestämmelser kräver. Projektet är förknippat med stora kostnader. [Vår fetstil]

Faktum är ju, vilket även TRV torde veta, att Skanska presenterade dragningen under Saltsjön (med pålning genom tiotals meter lera ner till fast berg) som en ingenjörsteknisk utmaning, vilken skulle underlätta företagets internationella marknadsföring.

På sidan 79 skriver Verket

I trafikanalysen sker en viss minskning av det totala antalet kollektivtrafikresor i länet. De kollektivtrafikförbindelser som införs i Östlig förbindelse förmår inte vara motvikt till den förbättrade vägförbindelsen, som lockar fler resenärer att åka bil. Bilresandet ökar med ca 1 % totalt i länet. Mest sker ökningen av bilresor från Stockholms innerstad. Från nordvästra länsdelen och Lidingö ökar bilresandet något. [Vår fetstil]

Påståendet (sid 79) att leden skulle vara gynnsam ur trafiksäkerhetssynpunkt är anmärkningsvärt. Avsikten är ju, att alla slags brännbara, explosiva, frätande och giftiga ämnen skall kunna fraktas genom tunneln. Och om RTK, oljebolagen, hamnstyrelsen och ledningen för Stockholms Hamnar AB får sin vilja fram (ingenting tyder för närvarande på motsatsen) kommer Louddens oljehamn att bli kvar - med mångfaldigad verksamhet - till dess all lönsamhet försvunnit ur fossilbränslehanteringen. En stor del av transporterna kommer därför att ske via en eventuell Österled.

På sidan 80 tar sig Trafikverket an ledens klimatkonsekvenser:

Totalt sett skapar dock ökad vägkapacitet ny trafik eftersom extra biltrafik genereras när vägkapaciteten ökar, detta fenomen kallas inducerad trafik och är sedan länge känt och erkänt av internationell forskning. Inducerad trafik kan definieras som den extra biltrafik som genereras när vägkapacitet ökar, bortsett från omfördelning av den biltrafik som redan finns i vägsystemet.

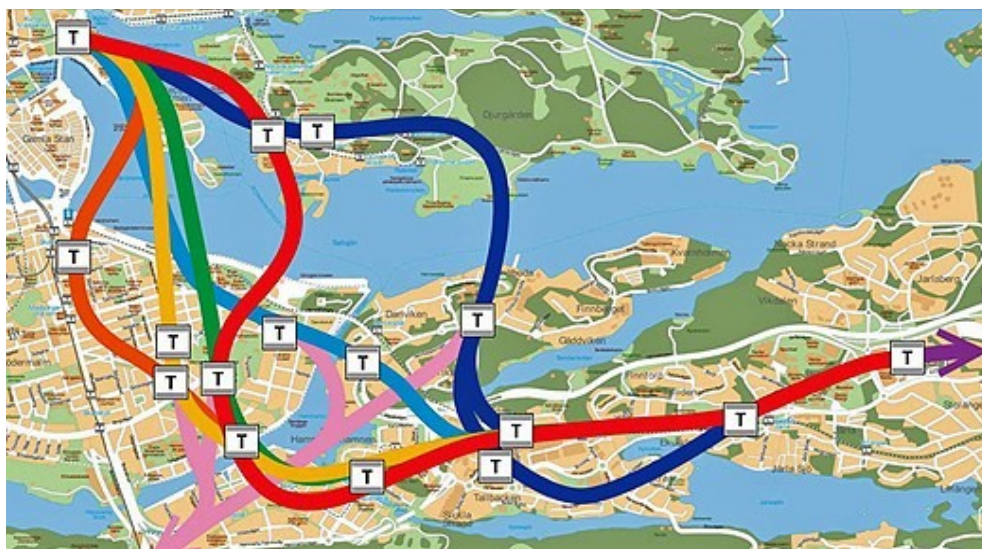
På längre sikt leder ökad vägkapacitet även till förändrad lokalisering och markanvändning såsom bilorienterad exploatering längs den nya vägen. Detta leder i sin tur till ytterligare mer trafik. Med den ökade trafiken följer ökade utsläpp av koldioxid och förstärkt klimatpåverkan. Detta står i strid med såväl nationella och lokala miljömål om begränsad klimatpåverkan. Det motverkar också de transportpolitiska målen om att transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att miljö kvalitetsmålen samt ökad hälsa uppnås.

För att undvika ökad trafik och därmed ökad klimatpåverkan krävs åtgärder som motverkar inducerad trafik. En viktig åtgärd är att anpassa leden för kollektivtrafik så att bussar får bättre framkomlighet och kortare restider än bilar. Detta skulle uppmuntra byte av färdmedel från bil till buss. På längre sikt är det viktigt att genom stads- och markanvändningsplanering reglera och begränsa exploatering av trafikalkstrande verksamheter i anslutning till den nya vägen.

Det hela är så bisarrt att man frågar sig i vilken värld Verkets tjänstemän egentligen lever. En enda slutsats är möjlig: planerna på en Österled/Östlig förbindelse strider mot i stort sett allt vad vettigt och framtidsinriktad trafikplanering heter. Det är häpnadsväckande omdömeslöst - rent av samhällsfarligt - av Trafikverket att inte en gång för alla dödförklara projektet. Efter världens dom kommer att bli skoningslös om Österleden byggs.

Planerna på leden går - åtminstone ögonskenligen - för närvarande på sparlåga. Vad som sker i hemliga samtal bakom lyckta dörrar (s.k. förhandlingsplanering) mellan politiker, Trafikverket och byggindustrin vet naturligtvis allmänheten ingenting om. Den kommer att, som vanligt, ställas inför *fait accompli*. Ibland seglar dock små försöksballonger upp:

Vid årsskiftet 2012/2013 presenterade Veidekke ett förslag till samförläggning av tunnelbana till Nacka och Österled, ett förslag som även nämns i åtgärdsstudien. Österleden och förlängningen av tunnelbanan mot Nacka skulle, enligt företaget, kunna bli mellan tre och åtta och en halv miljarder billigare om de byggs i bergtunnlar 50-60 meter under marken istället för i sänktunnlar. Som framgår av kostnadsutvecklingen för Norra och Södra länkarna, "Förbifarten" och Österleden m.fl. trafikleder är några miljarder bara felräkningspengar; ingen bör låta lura sig att tro något annat. Med ett djup på 29,3 meter under havet är Kungsträdgårdens station den f.n. djupast belägna tunnelbanestationen i Stockholm. Plattformen ligger cirka 34 meter under marken. Vad kollektivtrafikanterna skulle tycka om att ta sig upp och ner till 50 à 60 meters djup intresserar givetvis inte Veidekke. Inte heller är det Veidekkes problem att en dragning av tunnelbanan förbi Skansen (den mörkblå dragningen i figuren nedan) är det absolut sämsta alternativet. Lyckligtvis tycks man på SL ha litet bättre omdöme; där förefaller man ha genomskådat det sockrade betet. Alternativet att samordna med Österleden avvisades nämligen nyligen av utredarna, som rekommenderade en dragning via östra Södermalm och Hammarby sjöstad.



Om möjligt ännu mer orealistiskt är förslaget att dra *snabbspårvägen* tillsammans med en Österled. Att så är fallet tycks även rapportförfattarna ha klart för sig (sid 86):

En tvärsårväg för hela sträckningen mellan Hammarby sjöstad och Hagastaden bedöms inte ge någon samhällsekonomiskt mervärde.

Hoppet om en Österled är dock så djupt rotat i Verket att man klamrar sig fast vid varje halmstrå:

Analyserna är dock att betrakta som grova och förlängning av tvärbanan bör studeras djupare.

Det sista som lämnar Trafikverket är hoppet - hoppet om att, trots allt, få genomföra Österleden, kosta vad det vill i pengar, miljö, klimat, hälsa ... Inget försök är för dumt för att provas.

Sammanfattning: Österleden sticker som vi sett, gång efter gång och med olika täckmantel, upp sitt fula tryne vid Borgen. Nu är hög tid för leden att uppföra sig som den pensionär den är: ett stilla återtåg från det offentliga livet, ett fridfullt mediterande över tidens gång och en förståelse för att utvecklingen för länge sedan sprungit ifrån den.

Kommentarer till några specifika påståenden i rapporten:

Sid 9: Här sägs att "det faktum att alla resor och transporter ska passera ett antal broar gör trafiksystemet sårbart och störningskänsligt." På vilket sätt minskar, enligt TRV:s uppfattning, ett antal tunnlar ("Förbifarten", Norra länken, Södra länken, Östlig förbindelse/Österleden med transporter av olja, bensin, diesel, LNG och andra brännbara, explosiva och giftiga ämnen) denna sårbarhet och störningskänslighet?

Sid 13: Även om det inte sägs rakt ut, menar TRV uppenbarligen att vägsystemet skall dimensioneras efter maximal belastning: "Åtgärder som förändrar eller löser transportbehovet under högtrafik kommer också att förbättra situationen under resten av dygnet." Bortsett från att ordet *transportbehov* borde bytas mot det mer rättvisande *transportbegär* kan minst två invändningar resas mot påståendet:

1. Trafikköer kan aldrig byggas bort. Detta vet varje trafikplanerare.
Vi nöjer oss med att erinra Trafikverket om begreppet inducerad trafik ...
2. Menar Verket att även andra system - exempelvis teletrafiksystem - bör dimensioneras efter maxlast, så att köer aldrig uppkommer? Har man på Verket begrundat kostnaden för och lönsamheten i en dylik utbyggnad? Av vilken anledning är just vägtrafiksystemets företrädares önskningar höjda över alla andra samhällsliga behov/begär?

Sid 15: Besläktat med begreppet tillgänglighet - åtminstone i Trafikverkets tolkning - är begreppet restidsvärdering. Rimligheten i att värdera olika trafikantkategoriers tid på det sätt som görs kan - och bör - förvisso ifrågasättas, men här skulle vi vilja fästa uppmärksamheten på en annan fråga: värderingen av *en* tidsenhet för en given kategori. Mer utförligt: i modellerna anses en tidsvinst på, säg, 15 minuter vara 15 gånger så värdefull som en vinst på 1 minut. Eftersom majoriteten av resande på en väg, exempelvis "Förbifarten", kommer att erhålla ytterst måttliga restidsförkortningar, innebär den valda modellen en grov överskattning av det faktiska ekonomiska värdet av den samlade tidsvinsten. Detta är betänkligt, eftersom den samhällsekonomiska lönsamhetskalkylen för en väg är starkt avhängig av den beräknade/uppskattade restidsvinsten. Verkligheten är ju den, att en eller ett par minuters vinst i stort sett saknar värde, medan en tidsvinst på 15 minuter faktiskt kan användas till något vettigt. En rimligare värdering av restidsvinster kunde därför vara exempelvis

$$Vinsten \text{ (i kronor)} = a \cdot (Tidsvinsten)^2 / (Tidsvinsten + b)$$

där *a* och *b* är parameterar, vilka (precis som i dagens modeller) måste bestämmas genom observationer. Alternativt (ännu enklare) kan man tänka sig

$Vinsten$ (i kronor) = 0 då $tidsvinsten$ är mindre än, säg, 5 minuter, men proportionell mot $tidsvinsten$ då denna är minst 5 minuter =
= $H(Tidsvinsten - 5) * Tidsvinsten$ (där H betecknar Heavisidefunktionen).

Sid 18: Här görs, med hänvisning till Stockholmsförhandlingen ("Cederschiöldpaketet" eller "Callepaketet") ett av rapportens mest bisarra uttalanden:

Detta samtidigt som biltrafikarbetet väntas öka med upp till 80 procent fram till 2030.

Denna utveckling (om nu utveckling är rätt ord ...) ser således Verket som ödesbestämd. Trots Sveriges och Stockholms klimatåtaganden, trots alla problem med trängsel, utsläpp och buller, trots *peak car* och trots att Stockholmsförhandlingen förutspår en minst fem gånger värre kösituation än idag - även med utbyggt vägnät - tror man på TRV att stockholmarna kommer att vara så urbota korkade att de bara kör på i gamla hjulspår - rätt in i väggen! Inget överbetyg, precis!

Till de ovan nämnda problemen måste dessutom fogas en fråga som hela det beslutsfattande Sverige duckar för: energisituationen. Att här gå in på frågorna om *peak oil*, *peak oil export*, alternativa bränslen m.m. skulle föra för långt. Vi tvingas nöja oss med vad vi tidigare (i skrivelser relaterade till "Förbifarten") framfört; därutöver ger vi avslutningsvis några relevanta länkar. TRV bör läsa på.

Sid 29: Vattnet framställs ständigt som ett problem för Stockholm, ett problem som måste överbryggas med broar och tunnlar. Rimligt vore att inta en mer positiv attityd till vattnet: stora ytor utan underhållsbehov förbinder de öar på vilka Stockholm är byggt. I Italiens Venedig är den småskaliga sjötrafiken livlig; detsamma borde gälla i Nordens Venedig. Sjötrafikens akilleshäla är energiåtgången, men med biogasbåtar (något som flera gånger under de senaste 20 åren varit uppe till diskussion, men varje gång skjutits i sank med olika argument), kanske i kombination med bärplan, bulber eller katamaraner, bör sjöresor kunna bli mer än ett marginellt inslag i transportsystemet.

Sid 36: Figur 28 ger en mycket ofullständig information; bl.a. framgår inte osäkerheten i modellerna. Tabellen bör därför kompletteras med en tabell som visar *observerade* restider.

Sid 40: Av de 16 nationella miljö kvalitetsmålen kommer *möjligen ett* att uppnås inom utstt tid. Samhällets planering kan inte tillåtas motarbeta uppfyllandet av miljömålen. Det är beklämmande att se hur Trafikverket med Norra och Södra länkarna, "Förbifarten" (ä.k.s. Exploateringsled Väst) och Österleden/Östlig förbindelse anser sig kunna sätta sig över målen om begränsad klimatpåverkan, frisk luft och god bebyggd miljö.

Sid 41 - 43: Under rubriken **5.2 Regionala mål** utstöts många vackra ord. Man önskar att det inte vore endast luftpastejer, men tyvärr är ordens koppling till verkligheten i det närmaste obefintlig.

Sid 44: Trafikverket kan måhända finna tröst i att inte heller Stockholms kommunfullmäktige har förstått vad framtiden kräver. I **Vision 2030 Ett Stockholm i världsklass** är utgångspunkten nämligen "tillväxt som är långsiktigt hållbar". Detta är vad som brukar beskrivas som *contradictio in adjecto* - en självmotsägelse: substantivet står i motsatsställning mot adjektivet. Ständig tillväxt är en orimlighet i en ändlig värld; ständigt tillväxt kan därför aldrig vara hållbar - detta oberoende av om det handlar om BNP/capita, antalet stockholmare, stadens yta eller något annat.

Sid 47: Vilka åtgärder avser Trafikverket att vidtaga om (eller, troligare, *då*) indikatorerna pekar åt fel håll?

Sid 48: Enligt Stockholmsförhandlingen kommer, med planerade åtgärder, kollektivtrafikens andel av resandet att *minska*, inte öka.

Sid 53: Verkligheten och drömmen ligger inte alltid i fas med varandra. Då inflyttningen börjat i Norra Djurgårdsstaden är kollektivtrafikförbindelserna fortfarande mycket dåliga. Kanske är det som bl.a. TRV skriver: Norra länken är en förutsättning för ("miljöstadsdelen"!; vår anm) Norra Djurgårdsstaden. Och den av de boende i Hjorthagen hett eftertraktade gc-bron parallellt med tunnelbanebron över Lidingövägen (och Norra länken) har vi fortfarande inte sett röken av. Förvisso har Verket rätt då man på sidan 53 skriver

Den satsning som hittills gjorts på cyklisterna i Sveriges kommuner är liten i jämförelse med de investeringar som görs för bil- och kollektivtrafik.

Och då vägombbyggnaderna blir dyrare än beräknat - d.v.s. i stort sett alltid - drar man sig inte (i varje fall inte i Stockholm) för att överföra medel från cykelbaneanslaget till bilvägarna. Så ser de *verkliga* prioriteringarna ut.

Sid 62: Kalkylerna för konsumentnyttan och bakomliggande antaganden och förutsättningar måste redovisas. Detta gäller förstås även motsvarande uppgifter på sidan 68.

Under punkten **Resande** (sid 62) kan man inhämta att "Förbifarten" förutsätts byggd. Vi har inte lyckats finna var TRV i rapportens tidigare del anger denna - förvisso inte betydelselösa - förutsättning. Vilka andra icke redovisade förutsättningar och antaganden ligger bakom olika resonemang och kalkyler?

Sid 75: "Att bygga tunnelbana är ett dyrt projekt som kräver stora investeringar och tar lång tid."

Så är det i Sverige. Märkligt nog är det betydligt billigare och går långt snabbare på andra håll - t.ex. i Italien: I början av mars i år öppnades i Brescia en ny 13,7 km lång förarlös tunnelbanelinje. Brescias Metro är ett modernt och relativt snabbt tunnelbanenät. Det består av 17 stationer, varav 13 är under jord. Kontraktet på 575 miljoner euro (drygt SEK 5 mdr, svarande mot SEK 370 miljoner/km) tilldelades ett konsortium lett av Ansaldo STS i april 2003. Arbetet inleddes i januari 2004, men arkeologiska fynd orsakade förseningar och de nya stationerna försågs med förändringar. Linjen öppnades den 2 mars 2013. Tågen är samma som i Köpenhamns tunnelbana med en toppfart på 80 km i timmen. (Järnvägsnyheter.se, 2013-03-07).

Sid 76: Det är i o f s värdefullt att TRV redovisar tillkortakommanden hos trafikmodellen och även medger att tunnelbanans positiva effekter underskattas, men det vore intressant att också få en uppskattning av hur stor diskrepansen mellan modellen och verkligheten är.

Sid 82: Vi har ovan kritiserat Trafikverkets oprecisa redogörelser för begreppet tillgänglighet. Här komplicerar Verket frågan ytterligare:

En ökad tillgänglighet till olika miljöer, resurser och människor är positivt för samhället eftersom det skapar möjlighet till välbefinnande. Det är svårt att göra en direkt värdering av nyttan av tillgänglighet därför värderas tillgänglighet indirekt genom förändringar av rese- och transportkostnader. Om den totala kostnaden för en resa eller en transport minskar så ökar tillgängligheten. Den totala kostnaden för en resa består av kostnader i både tid (restid, väntetid etc.), pengar (biljettpris, bränslekostnad etc.) och besvär (olycksrisk, restidsosäkerhet och förseningar).

Vid det här laget erinrar man sig den lille gossens fråga "*Får en bofink se ut hur fan som helst??*" Ett begrepp som är så mångtydigt som tillgänglighet är oanvändbart och bör inte användas - annat än för utläggning av dimridåer, förstås.

Mot observationerna längst ner på sidan finns inget att invända. Tvärtom. Därför menar vi att det är angeläget att endast överväga projekt med en nettonuvärdeskvot *långt* över 1.

Sid 85: Det skulle vara intressant att få veta vad TRV avser med "*de större massorna*". Är det den del av befolkningen som avstår från bil? Eller avses alla de, som valt att inte köra Mercedes, BMW eller Audi? Pöbeln, helt enkelt, i Verkets värld.

Resonemanget i första stycket under rubriken **Kollektivtrafik med buss** är, milt talat, absurt. Det kan förmodas att bussföretagen inte endast får ökade kostnader då antalet resenärer ökar; även intäkterna torde växa. Att klimat och hälsa skulle påverkas negativt framstår inte som särskilt sannolikt; snarare torde stora hälsovinster stå att erhålla då utsläppen från tiotals bilar, var och en med 1,3 resande, ersätts med utsläppen från en enda buss. Och med minskad privatbilism finns goda möjligheter att inrätta busskörfält.

Sid 87, längst ner: Trafikverkets sammanfattning av Österledens samhällsnytta tyder på att man inte läst sin egen rapport, alternativt att man läst men ingenting förstått. Bisarrt och beklämmande är bara förnamnet.

Några avslutande kommentarer till avsnittet **Måluppfyllelse** (sidorna 88 t.o.m. 99):

Avsnittet är synnerligen tendentiöst och manipulativt. Avsikten är uppenbar: att få byggande av nya vägar (och tunnlar) att framstå som både nödvändigt och önskvärt. Några exempel på manipulationer är följande:

Tabellen på sid 89 graderar åtgärder från att ge starkt negativa till mycket goda resultat. Om plus och minus ersätts med siffror går skalan från -2 till +3. Att (utan motivering) utesluta -3 ger en obalanserad skala.

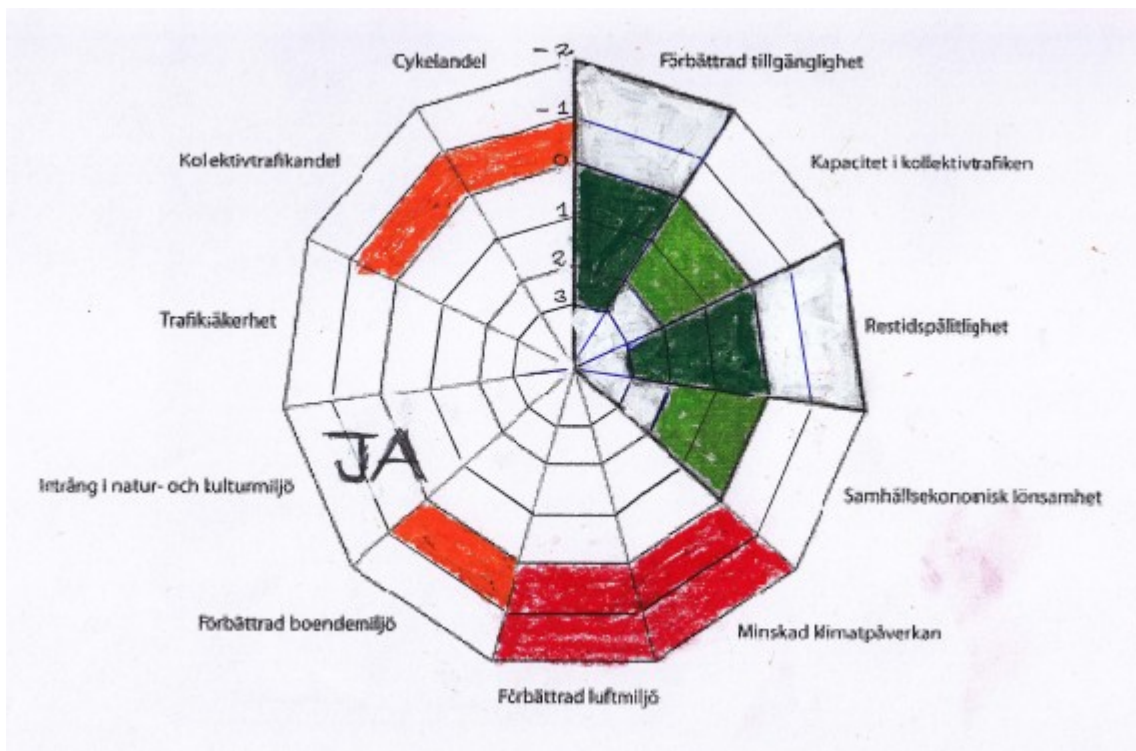
Varför har inte måluppfyllelsen för intrången i natur och kulturmiljö rangordnats från -- till +++ ?

Sista meningen på sidan 88 ger uttryck för Trafikverkets agenda, men den åsikt som där framförs kan knappast anses allmänt omfattad (även om Verket säkerligen skulle önska att så vore fallet):

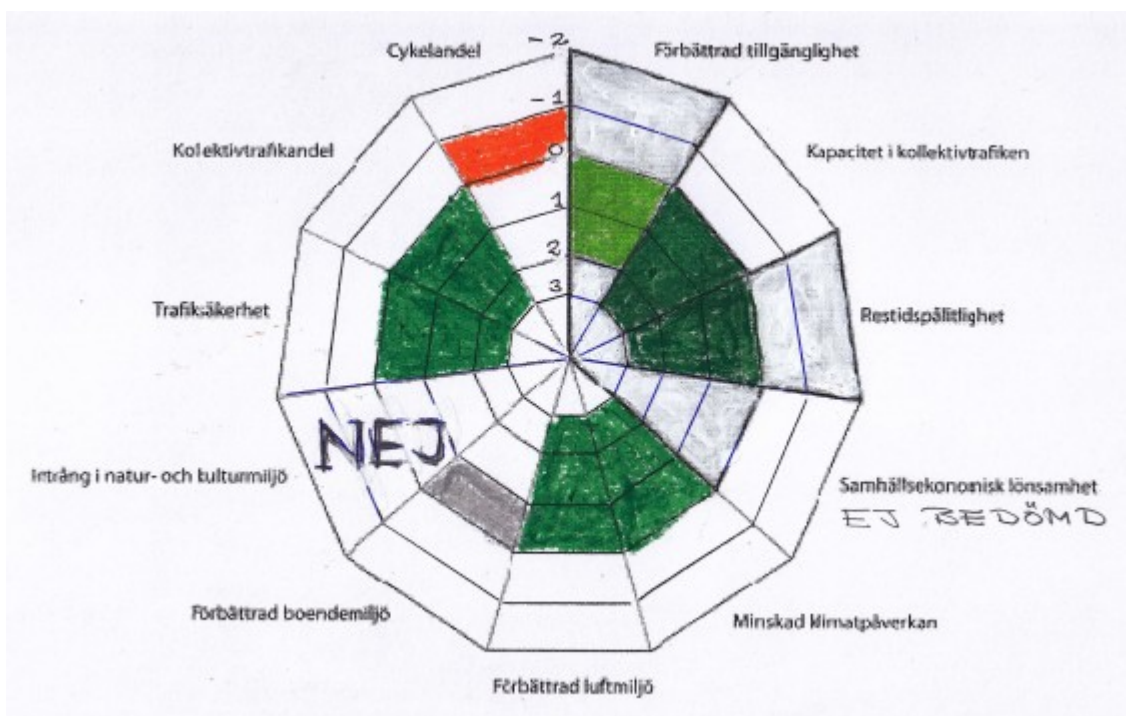
För att regionen skall kunna utvecklas och växa som planerat och önskat behövs en ökad tillgänglighet.

Tillväxt är inget självändamål. Extra illa blir det om tillväxt betyder fler och längre bilresor, växande köer, växande buller, växande utsläpp och växande frustration.

Värderosorna på sidorna 90 t.o.m. 99 redovisar endast positiva effekter. Ingenting hindrar att en värderos (en representation som i o f s inte framstår som särskilt lämplig i sammanhanget) inkluderar såväl positiva som negativa effekter - det handlar bara om att inte lägga nollan i polen (origo). Exempelvis skulle värderosen på sidan 99 (Figur 58, Måluppfyllelse för Östlig förbindelse) kunna ges följande alternativa utformning (vi har, trots våra invändningar, valt att behålla den skeva skalan från -2 till +3 och i görligaste mån försökt använda färgerna på sidan 89 i rapporten. (Det som ser ut som ljusgrått skall egentligen vara vitt; Tipp-Ex:en var inte riktigt i form ...)):



Vi skulle även kunna kontrastera föregående värderas mot en alternativ representation av Figur 57, sid 98 (Tunnelbana till Nacka samt avgreningar):



*En annan stad är möjlig.
Och nödvändig.*

Under det tänkvärda mottot

Man kan leda en åsna till vatten, men man kan inte tvinga den att dricka.

avslutar vi med ett antal BILAGOR i form av länkar och lästips:

ALLMÄNT om trafikplanering:

Stig Holmstedt ger en utförlig redogörelse för trafikplaneringen i Stockholm under de senaste femtio åren: **ETT HALVSEKEL I STOCKHOLMSTRAFIKEN**, Stockholmia förlag, 2012

Christer Ljungberg är VD för trafikplaneringsföretaget Trivector. Hans blogg <http://ljungbergsblogg.blogspot.se/> är ofta intressant, nytänkande och framtidsinriktad.

Per Kågeson diskuterar bilismen igår, idag och i morgon i **VILKEN FRAMTID HAR BILEN?**, SNS förlag, 2007

Om bilen tycker vi alla. Några reflexioner med anledning av en krönika i VTI aktuellt
Publicerad i VTI aktuellt; finns även på <http://www.math.kth.se/~trygger/Bilhat.html>

Kollektivtrafikant Stockholm, <http://kollektivtrafikant.ning.com/>, söker tillvarata kollektivtrafikanternas intresse

Även organisationen **planka.nu** (<http://planka.nu/>) har kollektivtrafikanternas bästa för ögonen. Metoderna skiljer sig dock från dem hos **Kollektivtrafikant Stockholm**

Krister Spolanders bok **PLANERA FÖR CYKELN**, NTF, 1997, har underrubriken **En idésamling för bättre cykelmiljö**. Här finns åtskilligt att hämta för Stockholms planerare.

TRÄNGSELSKATT - hellre kallad FRAMKOMLIGHETSAVGIFT:

Yttrande från **Förbundet för Ekoparken** över **SOU 1998:169 Miljöstyrande vägavgifter i tätort**:
<http://www.math.kth.se/~trygger/Avgiftslag.html>

TRAFIKSÄKERHET:

Böckerna **KÖRGLÄDJE** och **STADEN BILEN FARTEN** av **Krister Spolander** (NTF Förlag 2007 respektive 1999) borde vara obligatorisk läsning för alla trafikplanerare och trafikpolitiker.

En påminnelse om **Nollvisionen**:

<http://www.trafikverket.se/Privat/Trafiksakerhet/Vart-trafiksakerhetsarbete/Trafiksakerhetsmal/Nollvisionen/>

PEAK CAR:

Mycket finns att välja på; vi nöjer oss med bloggarna

Flute (<http://flutetankar.blogspot.se/2013/05/peak-car-och-forbifarten.html>) och

Cornucopia? (Lars Wilderäng), <http://cornucopia.cornubot.se/2013/05/peak-car-i-sverige.html>

LUFTKVALITET och HÄLSA:

International Agency for Research on Cancer, IARC:

Outdoor air pollution a leading environmental cause of cancer deaths
(http://www.iarc.fr/en/media-centre/pr/2013/pdfs/pr221_E.pdf)

En kortversion av det föregående finns på **Sveriges Radios hemsida**
<http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=83&artikel=5678082>

Stockholms stads miljöbarometer: partikelsituationen i Stockholm.
<http://miljobarometern.stockholm.se/sub.asp?mo=2&dm=2>

SNV:s sida om buller: <http://www.naturvardsverket.se/Amnen/Buller/>

Socialstyrelsens sida om buller: <http://www.socialstyrelsen.se/halsoskydd/inomhusmiljo/buller>

VÄGPLANERING och VÄGBYGGEN -

tre åskådningsexempel som visar Vägverkets inställning till lagar, politiska beslut, medborgarna och miljön:

Norra Länken

Yttrande från FFE och RDSÖ över arbetsplan med MKB för Norra Länken, nov 1999, med komplettering sept 2000;

<http://www.math.kth.se/~trygger/NLremiss20001113.html>

Överklagan från Arbetsgruppen Rädda Djurgården - Stoppa Österleden av fastställelse av arbetsplan med MKB för Norra Länken;

<http://www.math.kth.se/~trygger/NLklagan%28RDSO%29010119.html>

Förbifarten

Ett antal av våra skrivelser finns på DLV:s hemsida dlv.se

Österleden

Från 1948 till 1994 med tillägg t.o.m. 2002:

Dårskapens vägar, <http://www.math.kth.se/~trygger/ledtext.html>

Yttrande över förstudien för östlig förbindelse i stockholmsregionen, nov 2004:

<http://www.ekoparken.org/6arkiv/skrivelser/041123oesterledsremiss.html>

UTTALANDE OM ÖSTERLEDEN FRÅN FÖRBUNDET FÖR EKOPARKEN:

<http://www.ekoparken.org/uttalande070224.htm> Antaget av årsmöte 24 feb 2007

RESURSER, allmänt:

En naturlig utgångspunkt är den ofta baktalade **LIMITS TO GROWTH** av **Donella Meadows, Jorgen Randers och Dennis Meadows**. Tredje uppdaterade upplagan, **LIMITS TO GROWTH. The 30-Year Update** utkom 2004 på Chelsea Green Publishing Company. En fyrtioårsuppföljare torde vara att vänta inom kort.

Hemsidan **Resilience** (<http://www.resilience.org/>), efterföljaren till **Energy Bulletin**, uppdateras ständigt med nya artiklar om energi, ekonomi, miljö m.m.

Även **Post Carbon Institute** har en bred agenda innefattande bl.a. klimat, energi, ekonomi och transporter; se <http://www.postcarbon.org/issues>

FOSSILA resurser:

PEAK OIL ä.k.s. **olja(produktions)toppen**. En primer för nytillkomna läsare:

http://en.wikipedia.org/wiki/Peak_oil

ASPO (The Association for the Study of Peak Oil and Gas): <http://www.peakoil.net/>

Globala energisystem vid Uppsala Universitet (<http://www.geo.uu.se/forskning/globala-energisystem/>)

ENERGIFRÅGOR, allmänt:

David J C MacKay är professor i fysik vid Cambridge University och rådgivare till brittiska regeringen. I boken **SUSTAINABLE ENERGY - WITHOUT THE HOT AIR**, UIT Cambridge Ltd, 2009 (finns även för gratis nedladdning på witouthotair.com) reder MacKay ut vad vi använder energi till, och vilka möjligheter det finns att ersätta dagens fossilkonsumtion med förnybar energi.

Tom Murphy är professor vid University of California San Diego. På sin blogg **Do the Math** (<http://physics.ucsd.edu/do-the-math/>) diskuterar han samma typ av frågor som MacKay.

KLIMATFRÅGAN:

IPCC:s hemsida, <http://www.ipcc.ch/>, är en naturlig startpunkt. **AR5, FIFTH ASSESSMENT REPORT**, publicerades i september 2013

Real Climate, <http://www.realclimate.org/index.php/archives/2007/05/start-here/>, är en seriös sajt med många länkar för såväl nybörjare på klimatområdet som mer kunniga

Climate Code Red (<http://www.climatecodedred.org/>) är en annan värdefull kunskapskälla

Bilder till föreläsning **Energiomställningen och klimatet** vid Stockholms Universitet den 18 september 2013. Bifogas som pdf-fil.

Yttrande från DLV över Färdplan 2050 för Stockholm. Bifogas.

Att även Transportarbetareförbundet är oroat av utvecklingen framgår av skriften **TRANSPORT OCH KLIMATHOTET** av **Martin Viredius**

NÅGRA TÄNKVÄRDA CITAT:

Den fortsatta satsningen på bilismen, som trafiköverenskommelsen 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]

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]

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

[Rapporten **Storstaden och dess transporter** från SIKA, Statens Institut för Kommunikations-Analys. Rapporten kan hämtas i pdf-format på [SIKA:s](http://www.sika-institute.se/) hemsida www.sika-institute.se/

(Gå till Utgivet -> Rapporter -> SAMPLAN 1999:2 -> Underlagsrapporter -> 8 Storstaden och dess transporter)]

.....

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