

Vi kom från Jorden, Doris land
Klenoden i vårt solsystem,
Det enda klot där Livet fått
ett land av mjölk och honung.
Beskriv de landskap som där fanns,
de dagar som där grydde.
Beskriv den människa som i glans
sitt släktes likdräkt sydde
tills Gud och Satan hand i hand
i ett förstört, förgiftat land
kring berg och backar flydde
för människan: askans konung.

Yrkanden

DLV yrkar

att MMD måtte upphäva
länsstyrelsens beslut att
avslå DLVs överklaganden samt
att MMD upphäver detaljplanerna.

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening
företas i första hand av Claes Trygger,

Civ ing Teknisk Fysik, KTH

Tekn dr i Optimeringslära och Systemteori, KTH

V ordf DLV

Sakkunnig i Klimataktions Energigrupp

... men med endast en poäng i juridik
(av mer än 160) för 50 år sedan ...

... med betydande bistånd av
Björn Gustafsson ...

Civ ing Väg och vatten, KTH

Konsult

Styrelseledamot och Nätmäster i DLV

Sakkunnig i Klimataktions Energigrupp

Tre scenarier:

Business-as-usual: Vägen mot undergången
(Trafikverkets linje)

Sannolik utveckling i en föränderlig omvärld
(Naturen har sin gång)

DLV:s Färdplan 2050: Den smala vägen
(Plan för en hållbar framtid)

Mer senare - först litet bakgrund:

Huvudmaterial

Vårt huvuddokument är överklagandet till regeringen. Detta är slutresultatet av många års utredande och tänkande och kan ses som en syntes av överklaganden till lägre instanser.

Några av de viktigaste bakgrundsdocumenten till huvuddokumentet är

Föreläsning vid SU 18 sept 2013 (KA:s Energigrupp)

Yttrande till regeringen över Färdplan 2050

Överklagande (inklusive bilagor) av detaljplaner för

“Förbifart Stockholm” till länsstyrelsen, juli 2013

Synpunkter från DLV på plansamråd/detaljplaner för den s.k. Förbifart Stockholm till SBK, okt 2011

Vi vill här främst belysa följande aspekter:

Klimat: Allmänt och i Sverige

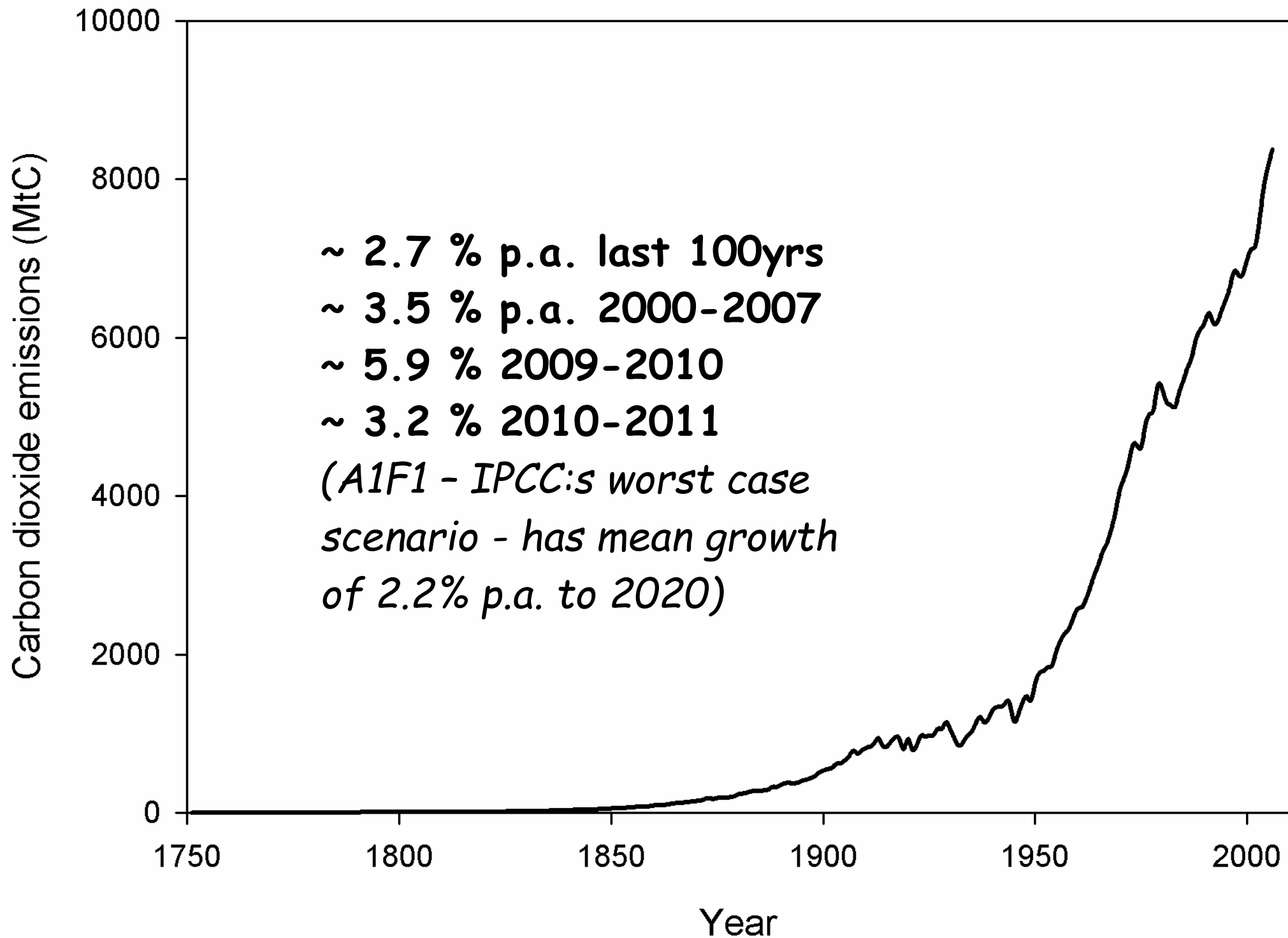
Energi: Allmänt och i Sverige

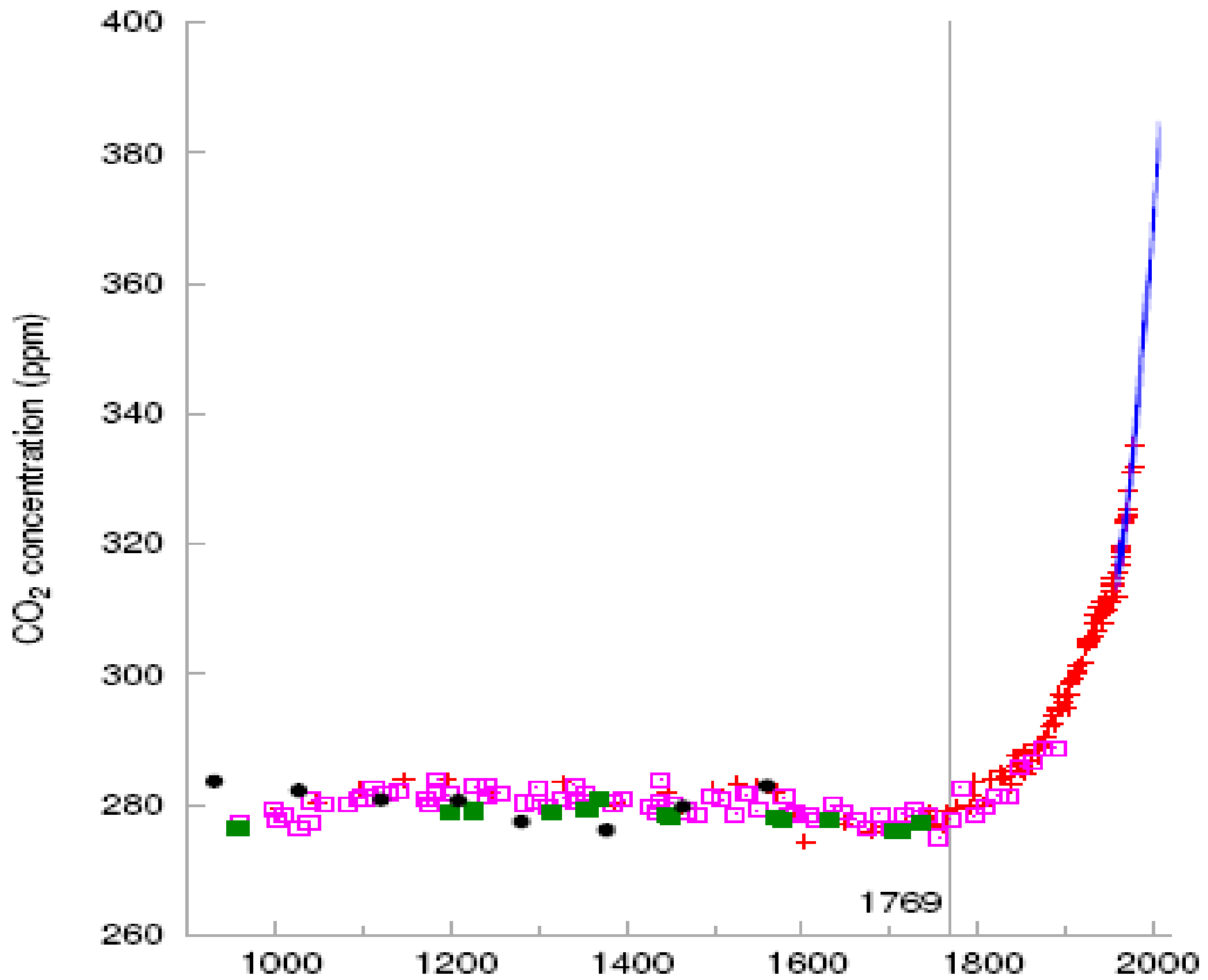
Ekonomi

Hälsa: Säkerhet

Luftkvalitet

Buller



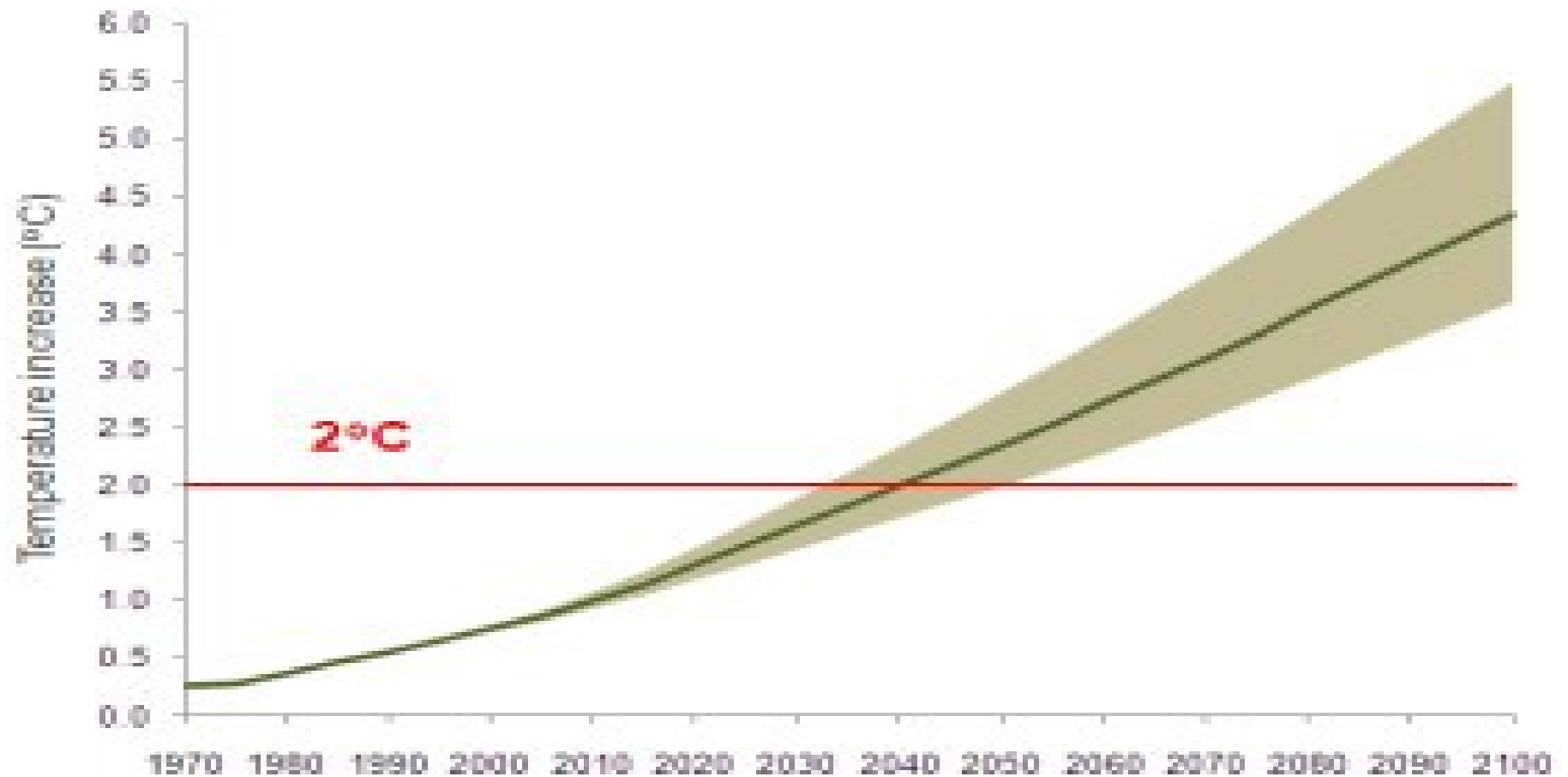


CO₂



Långsiktig temperaturutveckling

(**OECD:s generalsekreterare Angel Gurrá 24 nov 2011**)



Preventing catastrophic and irreversible damage to the global climate ultimately requires a major decarbonisation of the world energy sources.

On current trends, energy-related emissions of carbon-dioxide (CO₂) and other greenhouse gases will rise inexorably, pushing up average global temperature by as much as 6°C in the long term. Strong, urgent action is needed to curb these trends.

[IEA: World Energy Outlook 2008, Executive Summary]

Vad innebär 4 graders höjning?

For 4°C global mean surface temperature:

5°C - 6°C global land mean

& increase °C on the hottest days of:

6°C - 8°C in China

8°C - 10°C in Central Europe

10°C - 12°C in New York

In low latitudes 4°C gives up to 40% reduction in maize & rice as population heads towards 9 billion by 2050

Kort sagt: **katastrof**

Klimat, energi och ekonomi hänger samman.

Dennis Waughray, chef för miljöfrågor vid WEF:
Kriserna är varningsklockor (DI, 2008-01-19):

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

För att klimatförändringarna ska bemötas framgångsrikt måste världsekonomins återhämtning kopplas ihop med det jobbskapande, den kompetens och de investeringar och teknologiska framsteg som står i samklang med ett lågenergisamhälle.

Politiker och väljare i otakt:

En av tre svenskar känner klimatångest

Åtta av tio personer vill producera sin egen energi och lika många vill att politiker ska göra mer för att begränsa klimatförändringarna, visar en undersökning som Världsnaturfonden har gjort.

Nio av tio svenskar, 89 procent, tror att smältande glaciärer och andra klimatförändringar vi ser är, eller troligtvis är, orsakade av mänsklig aktivitet. Och fler än var tredje, 37 procent, har känt klimatångest. (DN 24 mars)

Kort historik: gränsen flyttas

Sir Nicholas Stern, 2006: 550 ppm

IPCC:s 4:e rapport (AR4, 2007): 450 ppm

Svenska regeringens vetenskapliga råd:

Vid en stabilisering på 450 ppm CO₂e är det en betydande risk för att vi inte klarar tvågradersmålet

James Hansen, NASA, 2008: 350 ppm

Malte Meinshausen: 280 ppm

Idag: 400 ppm CO₂; ökar med 2 ppm/år

Hur ligger det till och vad måste göras?

Dr Kevin Anderson, Hadley Center:

We are almost guaranteed to reach 4 degrees of warming, as early as 2050, and may soar far beyond that - beyond the point which agriculture, the ecosystem, and industrial civilization can survive.

Färdplan för EU till 2050:

minska utsläppen med 80 - 95 procent

Svenska regeringens vetenskapliga råd:

stabilisera växthusgaserna på 400 ppm

STOPPA PRESSARNA!

För två veckor sedan konstaterade SMHI att isutbredningen i Östersjöregionen under vintern varit den minsta i modern tid. Nu avslöjar NASA i USA att istäcket i Arktis är det minsta genom tiderna.

(SvD 21 mars)

Vad krävs?

En minskning med 87,5 % till 2050 innebär tre halveringar på 36 år ($(1/2)^3 = 1/8 = 12,5 \%$), d.v.s. en halvering på 12 år,

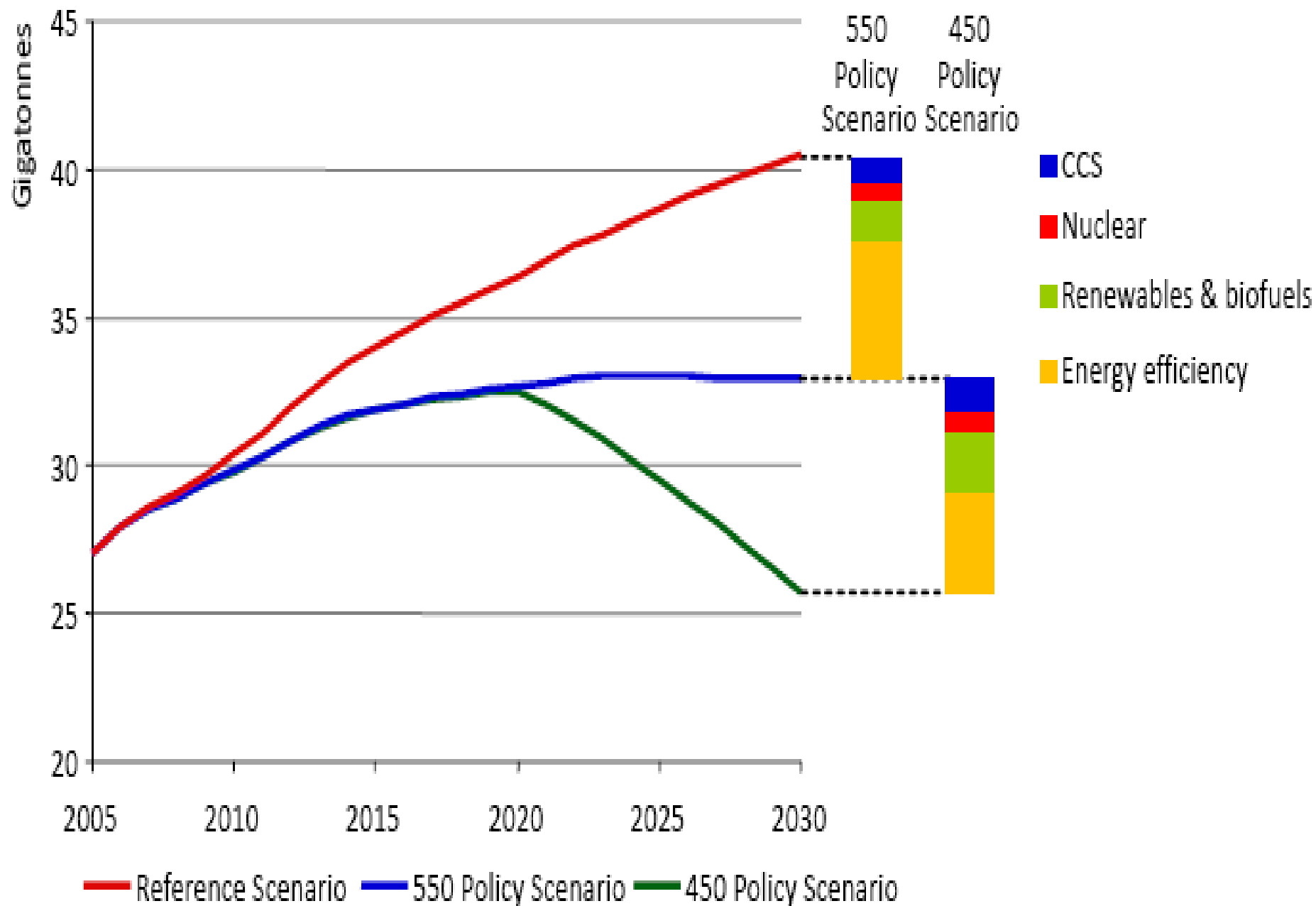
d.v.s. *6 % årlig minskning*

(ty $\exp(-0,06 \cdot 12) = \exp(-0,72) = \text{c:a } 1/2$).

Bättre vore fyra halveringar: *8 % om året*

Nu *växer* i stället utsläppen med som värst

6 % per år. Business-as-usual ...



Lever Sverige upp till sina åtaganden?

DN Debatt 2011-09-14 (prof Kjell Aleklett m.fl. vid Globala Energisystem, Uppsala Universitet):

Sveriges klimatutsläpp är större än regeringen säger:

De totala utsläppen av växthusgaser ökade med cirka 20 procent under åren 1993 till 2005 - till skillnad från minskningen med 10 procent i den officiella statistiken. Någon frikoppling mellan klimatpåverkan och ekonomisk tillväxt har alltså inte skett i Sverige.

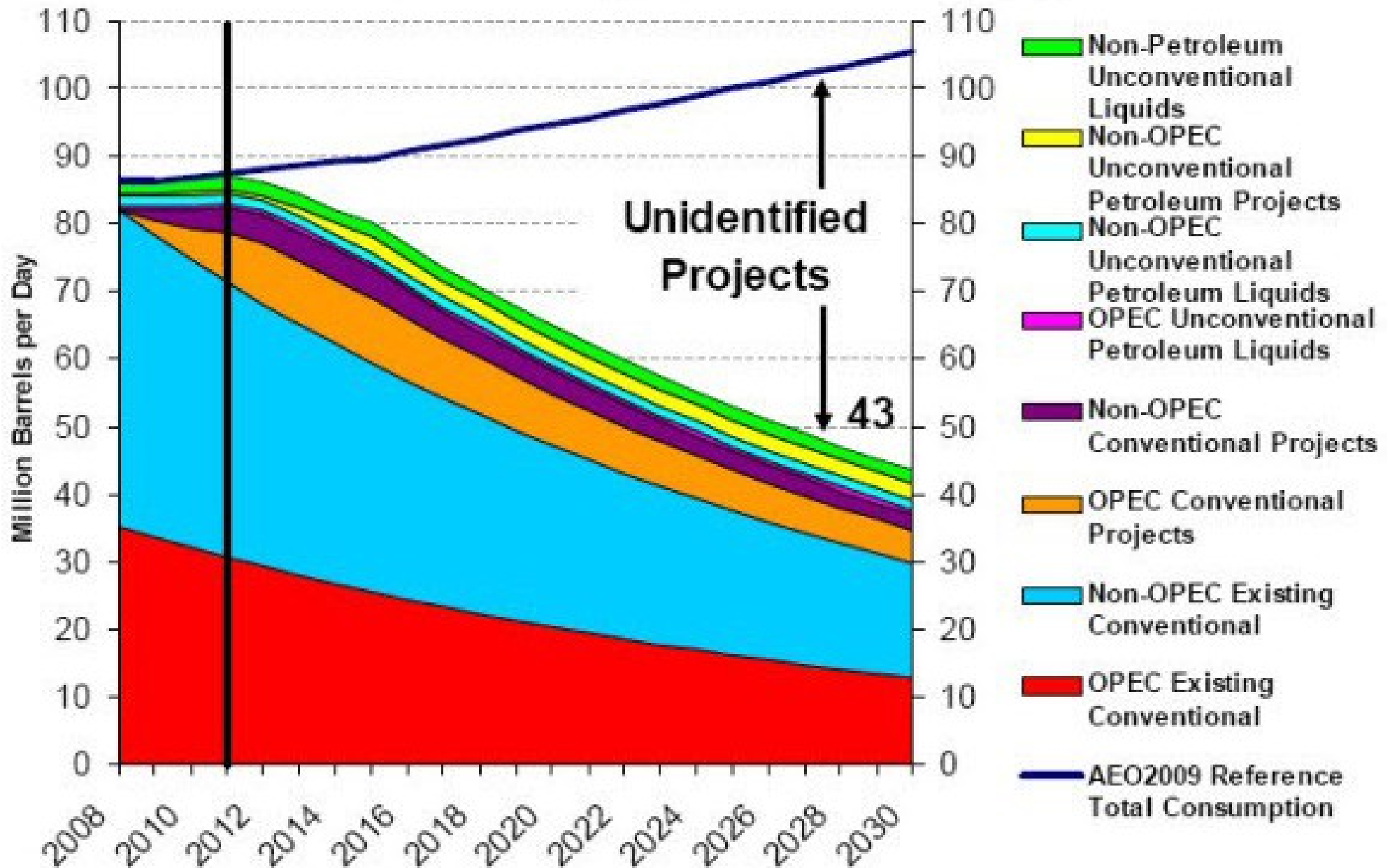
Stockholmarna lever inte klimatsmart

Svd 21 okt 2013: "En världsledande miljöhuvudstad" kallas Stockholm i stadens egna dokument. Men en rapport från London School of Economics pekar på sprickor i Stockholms gröna fasad. En undersökning visar dessutom att *stockholmaren är en värre klimatbov än svensken i gemen.*

Enligt officiell statistik har stockholmarna låga utsläpp av växthusgaser: *3,5 ton per capita och år.*

Enligt en undersökning från SEI, Stockholm Environment Institute, ligger stockholmarnas utsläpp istället på *15,68 ton per capita.*

World's Liquid Fuels Supply

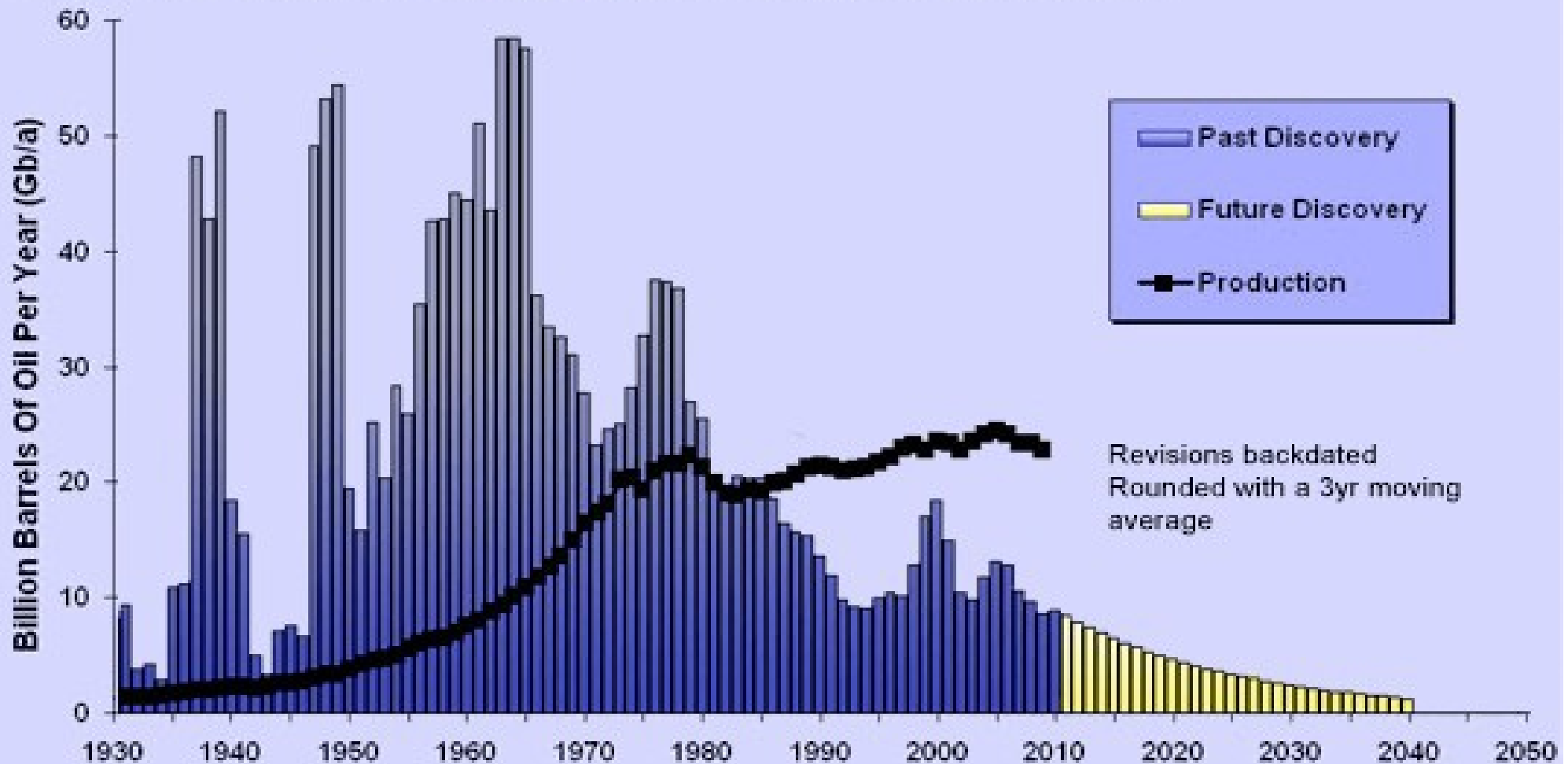


Source: EIA, AEO2009

Oljeutvinning och nya fynd:

THE GROWING GAP

Regular Conventional Oil: Discovery & Production

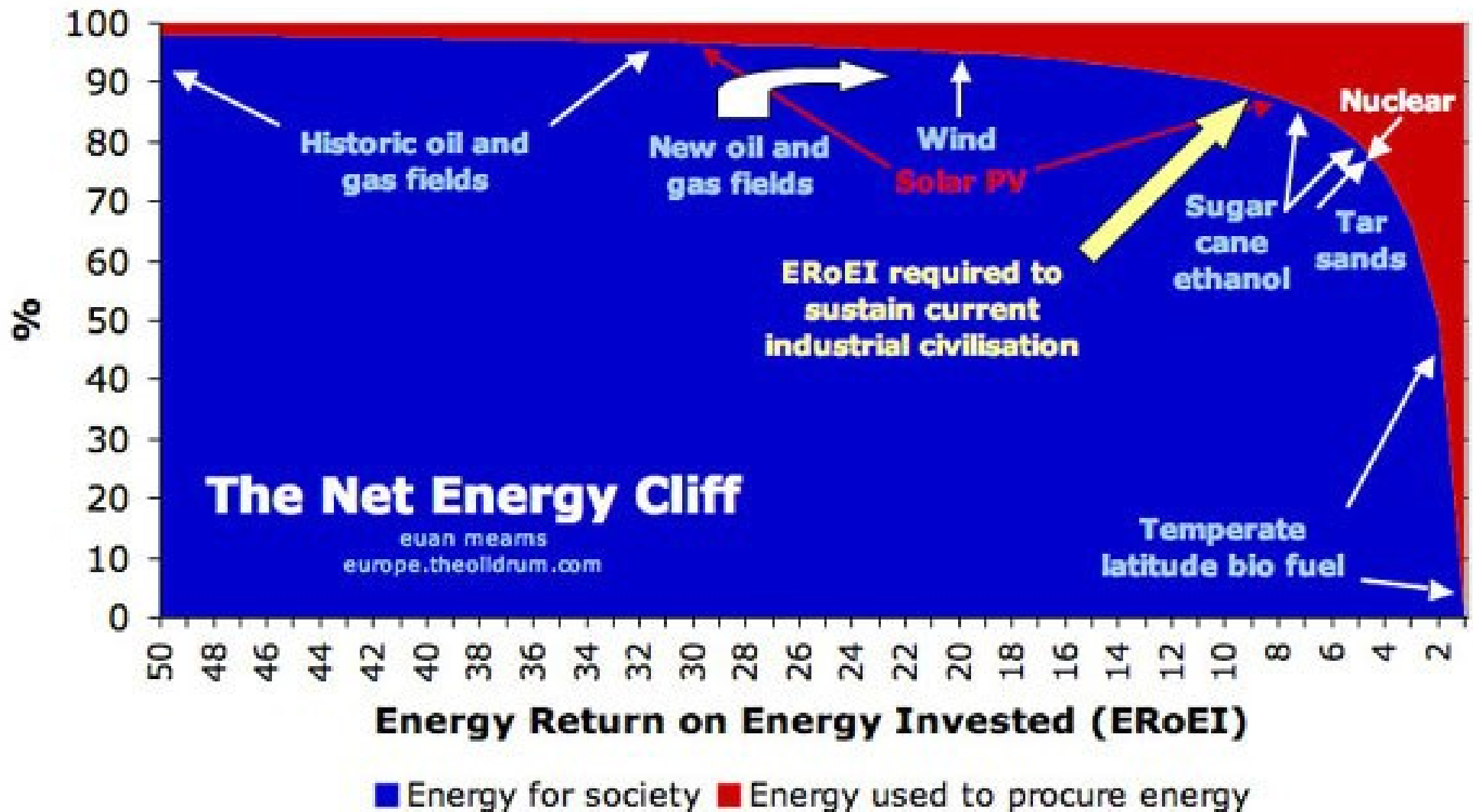


Robert Hirsch, huvudansvarig för rapporten
Peaking of World Oil production (2005):

The world has never faced a problem like this. Without massive mitigation more than a decade before the fact, the problem will be pervasive and will not be temporary.

Previous energy transitions (wood to coal and coal to oil) were gradual and evolutionary; **oil peaking** will be abrupt and revolutionary.

EroEI: Allt sämre netto vid energiutvinningen:



Dennis Meadows, interview 2012:

We began to experiment with a variety of different changes to see what could avert decline. We started with technological changes that increased agricultural productivity, reduced pollution, increased the available supply of natural resources and so forth. What we found was that **technological changes alone don't avert the collapse. It requires cultural and social changes as well. You need to stabilize the population, and you need to shift consumption preferences away from material goods to the nonmaterial part—love, freedom, friendship, self-understanding and things like that.**

Svenska Ingenjörsvetenskapsakademien (IVA)
instämmer:

"Förutsättningen för att lyckas med en
nollvision är ett nytt sätt att tänka och agera i
hela samhället. *Att hushålla med resurser och
eliminera växthusgasutsläpp måste bli en
självklarhet.* En systematisk information måste
ske där allt från dagliga konsumentval till
större investeringar görs med full kunskap om
vilka utsläpp varje beslut medför."

Har oljan en framtid?

Mer än 95 procent av alla transporter drivs av petroleumprodukter.

Utvinningen av konventionell olja nådde maximum för 10 år sedan

Utvinningen av frackingolja når troligen maximum runt 2017 eller 2018

Och sedan ...?

BUFFALO SHORTAGE?
WHAT BUFFALO SHORTAGE?
GIVE ME ENOUGH MONEY
FOR GUNS AND SCOUTS, AND
I'LL GET YOU ALL THE
BUFFALO YOU NEED!



Inbäddad energi

Enligt Treloar, Love & Crawford [**Hybrid life-cycle inventory for road construction and use, 2004**] går det åt omkring 76.000 kWh för att bygga en ny bil. Detta är energiinnehållet i 8 kubikmeter olja - bortåt 7 års normal drift. Minskar inte genom byte av fordonsbränsle.

För en genomsnittlig svensk:

- Arbetsresor med bil 50 kWh/d
- Flygresor (till Thailand ...)
- Hem (värme, belysning) 30 kWh/d
- Mat 30 kWh/d
- Grejor, grunkor och prylar 60 kWh/d

Totalt 200 kWh/d

Motsvarar det (kropp)sarbete 200 man kan utföra under ett dygn. 200 "energislavar".

Sveriges oljeimport

Sverige är till omkring 40 procent fossilberoende. Största delen av oljan går till transporter.

Mer än 95 % av transporterna går på olja.

Över 50 procent kommer f.n. från Ryssland; resten huvudsakligen från Danmark och Norge. Om ett par år beräknas importen från Danmark bortfalla; från Norge beräknas den kunna fortsätta i ytterligare något femtontal år.

Inte sprit - men kanske elektricitet?

Ur mejl från Riggert Andersson 17 augusti 2011:

Om antalet bilar i EU skulle vara detsamma 2030 [som 2009, d.v.s 236 miljoner; min anm.] skulle det innebära procentandelar på mellan 8 och 38 procent med *mest troligt 21 procent alltså detsamma som Trafikverkets bedömning.*

Liten reality check:

Första halvåret 2011 såldes 5.222 elbilar i Europa.

I Sverige såldes 111.

2013: Better Place i Israel sålde mindre än 750 elbilar och förlorade mer än 500 miljoner USD; sedan gick företaget i konkurs.

Elementa om trafikplanering:

Downs–Thomson paradox ä.k.s. **Pigou–Knight–Downs paradox** :

increasing road capacity can make traffic congestion worse

Expanding a road system as a remedy to congestion is not only ineffective but often counterproductive. This is known as Lewis–Mogridge Position and was extensively documented by Martin Mogridge

The Braess' paradox states that adding extra capacity to a network, when the moving entities selfishly choose their route, can in some cases reduce overall performance.

This is an extension of the induced demand theory and consistent with Downs (1992) theory, formulated to explain the difficulty of removing peak-hour congestion from highways.

Är "Förbifarten" samhällsekonomiskt lönsam?

Vinst = Intäkt - Kostnad

Intäkterna är huvudsakligen kortare restid och färre döda i olyckor (och skadade).

Ur brev från Riggert Andersson 17 augusti 2011:

"Vi har gjort en översiktlig bedömning av en **förändrad skyltad hastighet från 90 till 70 km/tim** och funnit att det endast kan ha en marginell påverkan på NNK."

Jmf Samlad effektbedömning, s 1:

"Åtgärdens största prissatta effekt är restidsvinsten.

NNK = 0,2."

Ur "Västerleden -92"

Vv:s officiella motiv (i "Västerleden -92", s 4):

kortare restider och minskade fordonskostnader för
trafikanterna

minskad trängsel och bättre miljö i innerstaden

förutsättningar för ökad regional ekonomisk tillväxt

Kostnaderna

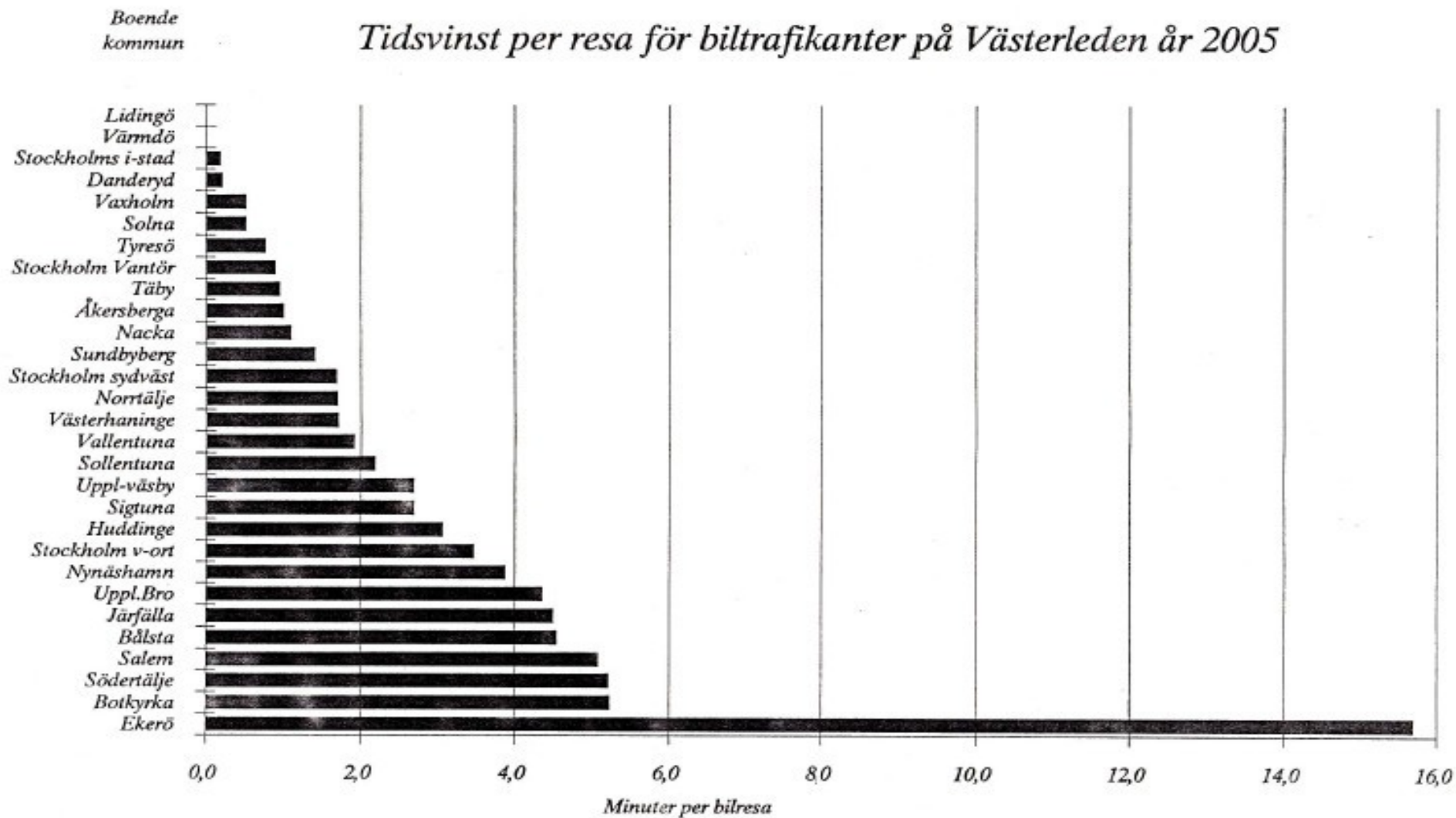
Anläggning

Drift och underhåll

Externa kostnader (ej uppfyllda transport-politiska mål, klimatmål, hälsoaspekter (luftföroreningar, buller), försämrade naturmiljö, försämrade rekreativsmöjligheter).

De externa kostnaderna betalas - i strid med PPP (Polluter Pays Principle) - av tredje man

Restidsvinster ("Västerleden -92"):



Anläggningskostnader: budget överskrids regelmässigt

	Uppgiven kostnad vid byggbeslut mnkr	Föregående uppräknat med KPI vid sluttid el motsvarande	Verklig slutkostnad mnkr	Anm
Norrortsleden	500 år 1991	660 år 2008	2.700 år 2008	Enligt Stig Holmstedt
Södra länken	2.260 år 1992	2.650 år 2002	7.700 år 2002	Enligt Stig Holmstedt
Norra länken	1.890 år 1992	2.550 år 2014	Mellan 11.000 och 15.000 år?	Mycket varierande uppgifter från Vv/TRV
Österleden/Östlig förbindelse	2.560 år 1992	3.450 år 2014	Senaste uppskattning 17.000 år 2015	Ej ens projekterad
“Förbifarten”/ Yttre tvärleden	7.200 år 1992	9.700 år 2014	C:a 31.500 år 2015	Ej påbörjad – verklig kostnad helt okänd

Utländska exempel

Big Dig i Boston (CA/LAT; c:a 6 km):

Beräknad kostnad år 1982: 2.4 mdr USD

Verklig slutkostnad år 2008: 14.8 mdr USD

Slutkostnad inklusive räntor år 2038: 24.3 mdr

Chunnel mellan Frankrike och Storbritannien:

Beräknad kostnad: omkring 45 mdr kr

Verklig slutkostnad: c:a 120 mdr kr

Varför räknar TRV fel - gång efter gång?

En förklaring kan möjligen vara att TRV använder "Lichtenbergmetoden", ä.k.s.

"Successiva kalkylmetoden.

Okänd i operationsanalytiska kretsar.

Ett generellt svar ges av prof Bent Flyvbjerg, t.ex. i **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.)

STOPPA PRESSARNA!

Allvarlig kritik riktas mot Trafikverket

Nära tio miljarder skattekronor läggs varje år på underhåll av järnvägen. Men regeringens utredare har inte lyckats ta reda på vart pengarna tar vägen.

Underlaget från Trafikverket har nämligen varit så bristfälligt, skriver han enligt SVT. (DN, 21 mars)

SL måste tjäna en miljard kronor mer

SL behöver förstärka sina intäkter med en miljard kronor nästa år. Det kan leda till en chockhöjning av månadskortet med upp till 160 kronor från 2016. Samtidigt står Stockholmslandstinget inför gigantiska investeringar på över 75 miljarder de närmaste fem åren.

(SvD 24 mars)

Förbifartens svarta hål drabbar kollektivtrafikanterna hårt.

Externaliteternas pris

TRV: "I samhällsekonomiska kalkyler för väg-åtgärder ingår i de flesta fall luftföroreningar.

Den samhällsekonomiska kostnaden för utsläpp av ett givet ämne härleds från betalningsviljan för en minskning av de effekter som utsläppet av ämnet ytterst orsakar.

Den sämre luftkvaliteten i tunneln och de negativa hälsoeffekter som uppkommer på grund av detta värderas inte i den samhällsekonomiska kalkylen."

Kommentar till föregående

Det som inte åsätts ett pris har i praktiken inget värde.

Notera även den filosofiska bakgrunden: medborgarna skall betala för att slippa bli utsatta för föroreningar!

Jmf ekonomipristagaren Ronald Coases begrepp Property rights:

vem äger egentligen luften?

STOPPA PRESSARNA!

En spricka i en växel vid Tegelbacken nära Stockholms centralstation ställer till kaos i tågtrafiken.

Det betyder störningar i all tågtrafik till och från Stockholm söderifrån och söderut inklusive pendeltåg.

För närvarande går ett av de södergående spåren från Stockholms central inte att använda.

-Det är klart att det här påverkar väldigt många människor, det är måndag morgon och många ska till sina jobb, säger Monica Näslund vid Trafikverkets presstjänst till SVT. (SVT 23 mars)

Livscykelanalys, diskontering ...

All infrastruktur måste betraktas i ett livscykelperspektiv - "från ax till limpa"

Ett intressant exempel kan hittas i Australien: The East West Link is a proposed 18 kilometre tollway in Melbourne, Australia, to run from the western suburbs to the Eastern Freeway.

Valet av diskonteringsfaktor har stor betydelse - jmf Sternrapporten

TRV och säkerheten i biltunnlar

Vv maj 1992 om Västerleden:

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

Norra länken är godkänd för allt slags farligt gods - inklusive LNG (Liquefied Natural Gas)

Vad får köras i Förbifartstunneln?

Vid vilka tider?

Under vilka villkor?

I blandtrafik?

En sann berättelse ur livet

"Vi var inställda på att lämna platsen i kistor!". Detta sade, i **Brand&Räddning** nr 4 1998, en av de brandmän som var med vid gasolyckan på Tegeluddsvägen fredagen den 13 februari 1998. Vakthavande polisbefäl var inne på samma linje: "I dag ska vi ha klart för oss att vi haft en jävla tur." "Inte en gång till" förklarade Stockholms brandchef direkt efter händelsen. Han efterlyste en flyttning av Louddepåerna till icke tätbebyggt område. På Räddningsverket menar man att den här sortens depåer inte är acceptabla i stadsbebyggelse.

Ur Dårskapens vägar: Österleden (1994)

FOA, Försvarets Forskningsanstalt, har studerat ett scenario där **en tankbil lastad med 10 ton gasol börjar läcka** någon kilometer in i Österledstunneln: Läckan kan inte tätas, och den utströmmande gasen antänds av bilens heta avgasrör. **En eldstorm drar fram genom tunnelröret med en hastighet av 300 meter per sekund**, dvs 5 à 6 gånger snabbare än en tropisk orkan. All inredning - fläktar, skyltar, belysning - slits loss och slungas genom röret. Bilar kommer att vräkas över ända och kanske blåsas ut genom tunnelmynningarna. Sekundära bensinbränder kan uppstå i de demolerade bilarna. En stor del av syret i tunneln förbrukas vid explosionen; **om någon av en underbar ödets nyck skulle undgå kremering kommer han eller hon därför att kvävas.**

Nu är det filmtajm!



Tunnelbränder är inget okänt fenomen

Salangtunneln

Tauerntunneln

Kapruntunneln

Mont Blanc-tunneln

Stora Bättunneln

Kanaltunneln ("Chunnel")

Test i Runehamartunneln: 200MW, 1.350 grader

Stockholms stad hemligstämplar och censurerar säkerhetsrapporten för "Stadsgårdstunneln" ...

Ur arbetsplanen för "Förbifarten", s 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.

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.

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

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

Riksdagen har definierat ett miljö kvalitetsmål för luft:

"Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas."

Ett rimligt minimikrav är, att luften i vart fall inte är sämre än luften på Hornsgatan - Stockholms mest förorenade gata. Att sänka hastigheten i tunnlarna från 90 till 70 km/tim, enligt Trafikverket med en marginell inverkan på den samhällsekonomiska lönsamheten, skulle, enligt Verket, minska halten av PM10 med 50 %

Från 1 januari 2015 är EU-normen för PM2,5 enligt lag 20 µg per kubikmeter i tätbefolkade områden.

Boverket: Nästa generation ska miljöproblemen vara lösta

"God bebyggd miljö innebär också god ljudmiljö

I målformuleringen för miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö står det att "Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö...", vilket bland annat innebär god ljudmiljö. En av de tio preciseringarna anger att "människor inte ska utsättas för skadliga luftföroreningar, ljudnivåer och radonhalter eller andra oacceptabla hälso- eller säkerhetsrisker""



Hur hanterar TRV bullerproblemet?

Arbetsplanen, s 9, om situationen vid Hjulstakorset, där 200.000 fd/dygn väntas passera:

“Bullersituationen kommer att bli mycket komplex med tre dominerande bullerkällor i omgivningen:

E4 Förbifart 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.”

Regeringen Reinfeldts tillåtlighetsbeslut baserades således på uppenbart oriktiga uppgifter (sid 5):

“Boendemiljöer skyddas mot störningar”

Inte ens en regering bör tillåtas ljuga helt fritt. Tillåtlighetsbeslutet måste upphävas.

Den som inte arbetar på TRV ser utan större svårighet minst tre möjliga lösningar:

- Flytta trafikplatsen
- Gräv ner trafikplatsen
- Sänk hastigheterna

TRV måste sträva mot målet om god bebyggd miljö. Polluter Pays Principle måste gälla! Principen antogs i Rio 1992 och ingår i Riodeklarationen.

Vilken vikt har TRV tilldelat störningarna i de samhällsekonomiska kalkylerna?

Åter till scenarierna

Trafikverket

Stadigt ökande trafik
Stadigt ökande utsläpp
Stadigt sämre luft
Stadigt mer buller
Klimatet går över styr
Efter oss syndafloden

Sannolik utveckling (Naturens gång):

“Förbifarten” har olika egenskaper under olika tidsintervall:

1990 - 2015: historisk tid

2015 - 2025: byggtid

2025 - 2030 à 2035: första driftfasen

2030 à 2035 - 2050: senare driftfasen

Byggfasen (2015 - 2025)

Utsläpp av koldioxid och buller

De små stegens tyranni:

små steg på tvärs mot miljömålen

"Förbifarten" - Exploateringsled Väst -

leder till urban sprawl, inte till nödvändig

urbanisering

Tunneldrivning: en osäker syssla

Pengarna behövs i kollektivtrafiken

Första driftfasen (2025 - 2030 à 2035)

Bilåkandet stimuleras av ny väg
(s.k. inducerad trafik)

Trafiken förväntas öka med 80 % till 2030

Trängseln 2030 blir 5 - 8 gånger värre än idag

Finansieringen kräver att trafiken över
tullsnittet måste öka med 0,5 % om året

All trängselskatt t.o.m. 2057 är - i strid med
folkomröstningen - öronmärkt för "Förbifarten"

Föroreningsutsläpp och buller ökar

Kollektivtrafiken sätts på undantag

Kort tillbakablick

SIKA i Storstaden och dess transporter (1998):

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

Vv i Vart leder vägen (1997): *Dagens bilism, som vi känner den, är ett "icke hållbart" system.*

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 1995]

Senare driftfasen (2030 à 2035 - 2050)

Två tendenser kommer att växa sig allt starkare:

1. Insikt om allvaret i klimatproblemet. Vi är med god fart på väg mot 6 grader - katastrof för våra barnbarn och kommande generationer.

2. Bilen är inte längre vad den varit, d.v.s. en frihetssymbol. Tvärtom. Ungdomen vänder sig bort från den. Bilåkandet per capita minskar redan sedan länge i den civiliserade världen - snart även i Sverige.

Följdhändelse: finansieringen kollapsar

Tyvärr är kollektivtrafiken då i ett eländigt skick

DLV:s väg: Den smala vägen

Vi måste lära av historien

Vi måste ha ett långsiktigt perspektiv

Vi måste ha ett systemperspektiv

Vilket är alternativet till BAU och

Naturens gång?

På väg mot hållbarhet:

På trafikplaneringens område innebär detta:

Stopp för byggandet av klimatskadliga motorvägar

Helhjärtad satsning på god kollektivtrafik och cykelbanor - promenadstaden i god mening

Ingen "urban sprawl" (stadsutspridning) - bebyggelsen måste i stället koncentreras



Yrkanden

Flera av villkoren i regeringens tillåtlighetsbeslut är inte uppfyllda. Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening vidhåller därför yrkandena i överklagandet till regeringen,
2013-12-04

John Michael Greer, 2011-10-05:

I may be wrong, but I've long thought that one question above all would haunt my imagined historian of our future:

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?