

5 juni 2007

Arbetsgruppen Rädda Djurgården-Stoppa Österleden, RDSÖ och Skattebetalare Mot StadsMotorvägar, (SM)²

Yttrande över AVGASTORN VID RYTTARSTADION, S-Dp-2006-01594-54

I förslaget till MKB för detaljplan för avgastorn vid Ryttarstadion upprepar Vägverket och staden säkert halvdussinet gånger vad som med tiden kommit att utvecklas till ett tomt mantra, nämligen några rader ur **MB 4:7**:

"Inom en Nationalstadspark får ny bebyggelse och nya anläggningar komma till stånd och andra åtgärder vidtas endast om det kan ske utan intrång i parklandskap eller naturmiljö och utan att det historiska landskapets natur- och kulturvärden i övrigt skadas."

Citatet följs sedan raskt av en lugnande försäkran:

"Inga problem - avgastornet bedöms (av vem får man av lätt insedda skäl inte veta) vara förenligt med riksintresset och kunna uppföras utan intrång etc ..."

Dessa till leda upprepade rader torde vara tillkomna för att döva de alltför tjänstvilliga tjänstemännens samveten. Envar som läst lagen inser ju att den föreslagna byggnationen står helt i strid med lagstiftningen: inte ens med den mest välvilliga tolkning kan ett avgastorn tolkas som komplettering av befintlig bebyggelse - det hjälper inte om det så skulle utföras i rödfärgsmålade timmer med vita knutar.

Hela projektet är således i grunden olagligt. Nu saknar detta förstås betydelse; stadens och Vägverkets tjänstemän står, som vi så många gånger fått bevis för, högt över lagen, och den verksamhet som helt skämtsamt går under beteckningen "rättsväsendet" saknar vilja och/eller förmåga att upprätthålla lagen.

Om lagen och medborgarnas synpunkter *hade* spelat någon roll kunde vi anfört sådana ovedersägliga fakta som att hela projektet - och därmed alla dess delar - strider mot ett flertal miljömål, bl.a "frisk luft" och "begränsad klimatpåverkan". Inte heller ser vi några som helst möjligheter för Vägverket att innehålla de bullergränser som gäller för "områden för rörligt friluftsliv, där naturupplevelsen är en viktig faktor" - en av de egenskaper som utmärker Nationalstadsparken. Vidare skulle vi - om vi trott det vara meningsfullt - kunnat citera ur skriften "**Miljömässig utformning av Norra Länken**", framtagen vid den utökade miljöprövningen 1995:

"Det är fullt tekniskt möjligt att placera ventilationstornen på andra platser än de föreslagna i nollalternativet. Det är en fråga om att dra kulvertar, bergtunnel med en area 5x5 kvm."

Kostnaden för detta uppges i rapporten till 3.5 mkr per 100 meter kulvert.

I samma rapport sägs att

"En studie baserad på teoretiska spridningsberäkningar som Vägverket genomför pekar på att tornen kan göras väsentligt lägre. Teoretiskt kan ca 10 meter över marknivå vara tillräckligt."

Vidare skulle vi kunna citera diverse andra skrifter från Dennispaketets tidiga dagar, t.ex. "**Ringens runt Stockholm**" och "**Samrådsredogörelse ÖP för Norra Trafikbandet**". Eftersom vi tidigare inkommit med synpunkter nöjer vi oss denna gång med några stickprov ur detta material:

VAD SAKNAS I MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNINGEN?

En historisk tillbakablick.

1. Luftkvalitet

1.1 Kvävedioxid

**"Miljömässig utformning av Norra Länken"
(resultat av den utökade miljöprövningen):**

Enligt beslut i Miljö- och hälsoskyddsnämnden skall målet 400 microg/kbm utgöra högsta halt i tunnelluften. Detta skall uppnås vid tunnelns öppnade.

**"Stockholmsleder AB bygger
för att förbättra miljön i Stockholm", 1993:**

Säkerhet och ventilation

Kraven på säkerhet och ventilation är mycket höga. Tunnlarna byggs enligt en särskild tunnelstandard som utarbetats av gatukontoret på uppdrag av Stockholmsleder AB. Denna kommer att förnyas allteftersom ny teknik utvecklas. Stockholmsleder anlitar internationell expertis och drar erfarenheter av de tunnelprojekt som just nu pågår, bl a Eurotunneln under engelska kanalen. Säkerhetsnormerna är mycket höga. En ständigt bemannad trafikledningscentral kommer att finnas för övervakning av miljö, säkerhet och tunnlarnas tekniska installationer.

För ventilationen används bästa möjliga teknik. Mycket höga krav har ställts för kvaliteten på luften i tunnlarna.

"Ringen runt Stockholm", Stockholmsleder, 1992:

VENTILATION

Ventilationssystemets uppgift är att

- ge en god luftkvalitet
- ge goda siktförhållanden
- vid brand föra bort rök och heta brandgaser.

För Ringens tunnlar har längsventilation valts. Ventilationssystemet dimensioneras enligt Världshälsoorganisationens riktlinjer för en god luftkvalitet.

ÄMNE	RIKTVÄRDE
Kvävedioxid (NO₂)	400 µgram/m³
Kolmonoxid (CO)	30 mg/m³

"Samrådsredogörelse ÖP för Norra Trafikbandet", 1993:

Förslag till direktiv

Utställningsversionen av Norra Trafikbandet bör tydligare redovisa de regionala miljökonsekvenserna.

Tunnlarna bör, i enlighet med samrådsförslaget, dimensioneras för att klara WHO:s krav på god luftkvalitet, dvs maximalt 400 mikrogram kvävedioxid per kubikmeter tunnluft.

Kraven bör klaras redan öppningsåret.

Stoftrening och gasrening bör installeras med bästa tillgängliga teknik och utvecklingen på området beaktas därför noga.

Fortsatt utredning om möjligheterna till gasrening bör ske.

Ringens bör utformas så att stoftrening kan införas. Detta innebär att utrymme reserveras under mark för stoftreningsanläggningar i anslutning till trafiktunnlarna.

"MKB för Österleden", 1993:

För att klara gällande miljömål för NO₂ i tunnelluften 400 µg/m³ luft som takvärde vid öppningsåret kan lufthastigheten i huvudtunnlarna vid maximala trafikflöden komma att uppgå till 10 m/sek.

"MKB för Södra Länken", 1993:

Avluftens maximala föroreningshalt är 400 µg NO₂ per m³ luft (99,5 %-il). Utredning pågår om att höja den tillåtna halten av NO₂ i tunneln till 400µg per m³ som medelvärde, i stället för tak-värde som angetts här .

"Hälsoriskbedömning av luftföroreningar ...", MME, 1995:

Tabell 1. Halter av kväveoxider, kolmonoxid och respirabla partiklar (PM₁₀) vintertid i vägtunnlar*.

tunnel	ämne	halt (µg/m ³)		mätplats, avstånd från tunnelmynning
		medelvärde	98percentil maxvärde	
Söderledstunneln 1500 m	NOx	686	1704	1939
	NO ₂	99	140	152
	CO**	4,5	11	15
	NOx	3448	6716	8247
	NO ₂	195	377	516
	CO**	15,6	41	57
Gnistängstunneln 450 m	PM ₁₀	509	1019	1991
	NO ₂	90	277	
	NO ₂	112	229	
	NO ₂	135-155		
	CO**	10	28	
				DOAS††
				100 m
				längs hela tunneln†
				100 m

* Baserat på koncentrationsfördelning av entimmesvärden. Källor: Miljö- och hälsoskydd Göteborg (1994) och Miljöförvaltningen Stockholm (1994)

** mg/m³

† passiva diffusionsprovtagare placerade längs bägge körbanorna med 100 m mellanrum

†† mätning längs en sträcka av 100m in i tunneln med Differentiell Optisk Absorptions-Spektrometri

"MKB för Norra Länken 2 - Värtan", 1995:

NORRA LÄNKEN 2 - VÄRTAN

MILJÖKONSEKVENSER LUFT

Energibehovet för tunnelsystemet Norrtull - Ryttastradion inklusive Roslagstull har beräknats. Med det föreslagna ventilationstekniska arrangemanget uppskattas energibehovet för fläktdrift till ca 12.000 MWh/år om riktvärdet 400 µg/m³ tillämpas som ett medelvärde för luftkvalitén (se tabell 6.1). Om däremot riktvärdet för NO₂, 400 µg/m³, tillämpas som ett maxvärde ökar energianvändning till ca 20.000 MWh/år.

Förändrade förutsättningar och justerade beräkningar har resulterat i att minskad installerad effekt och minskad energianvändning redovisas i förhållande till uppgifter från detaljplanens samrådsmaterial.

1.3 Stoftrening

"Ringen runt Stockholm":

Beslut om eventuell stoftrening har inte fattats, men försvarsarbeten planeras för en senare installation.

Svenska Dagbladet, 18 december 2002:

Svenska Dagbladet onsdag 18 december 2002

Dubbdäcken frigör livsfarligt damm på vägar

Vägdammets innehåller mängder av farliga partiklar. Men trots att dubbdäck och sandning om vintrarna förvärrar problemet struntar nästan alla kommuner i att åtgärda partikeldammets.

Flera miljö- och hälsoproblem står således mot varandra. Saltning skadar vattendrag och grundvatten, sandning orsakar höga partikelhalter i luften. Dubbdäcken i sin tur sparar liv genom färre olyckor. Men däcken orsakar istället många dödsfall varje år via partiklar i luften.

- Detta visar att det är svårt att hitta den samhällsekonomiska nyttan av hela vinterväghållningssystemet, säger Mats Gustafsson.

Senast 1 januari 2005 måste

halterna med små partiklar i luften ha sänkts för att överensstämna med miljö kvalitetsnormen för "inandningsbara partiklar". De flesta kommuner har inte ens börjat mäta partiklarna för att se om det finns något problem.

I Stockholm överskrider miljö kvalitetsnormen rejält. Där mäts luftföroreningarna på bland andra Hornsgatan, Sveavägen och Norrlandsgatan. Gatu- och fastighetskontoret och miljöförvaltningen prövar nu med att städa Norrlandsgatan flera gånger om dagen under vintern och våren. Mätningar görs också på gatans fuktighet för att se hur partiklarna sprids. Sedan görs en utvärdering för att se om partikelhalten sjunker där jämfört med på Sveavägen.

- Så fort gatan börjar torka upp stiger halterna, säger Christer Johansson som arbetar med projektet vid Miljöförvaltningen.

CHARLOTTE WENDT

08-13 56 19, charlotte.wendt@svd.se

"Samrådsredogörelse ÖP Norra Trafikbandet":

Möjligheter till rening

Flera samrådsdeltagare har föreslagit att stoftrening installeras i tunnlarna. Det pågår en utveckling mot kompaktare anläggningar som enligt Vägverket bör avvaktas innan beslut tas. Därutöver behövs kompletterande utredningar av konsekvenser och kostnader. Kontoret anser att det är mycket önskvärt med stoftrening. Beslut om stoftrening bör tas innan tunnlarna börjar byggas.

Synpunkter har också kommit fram om möjligheter att rena andra luftföroreningar. Det är givetvis önskvärt med gasrening, bl a av kväveoxider. Koldioxiden går dock inte att rena bort. Beträffande kväveoxider pågår inom vägverket studier om vilka möjligheter som finns. Hittills har det inte funnits någon realistisk användbar teknik för att rena så stora luftmängder från så låga koncentrationer av t ex kväveoxider som det ändå blir frågan om. Pågående internationellt utvecklingsarbete bör följas uppmärksamt för att om möjligt införa även gasrening. Tillsvidare får utgångspunkten vara att rena vid källan, dvs i fordonet, där teknik finns och där nya normer och det fortgående utbytet av fordonsparken kan förväntas leda till stora förbättringar.

Emellertid bör redan nu planeras förberedelser för eventuell stoftrening. Detta bör ske i det nuvarande planeringsstadiet genom att erforderliga skyddszoner för de tillkommande underjordiska reningsutrymmena läggs in i detaljplanerna.

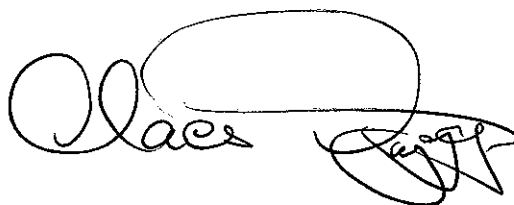
"MKB för Södra Länken":

Möjligheten att rena utgående luft från ventilationstornen med tanke på gas, stoft och partiklar utreds och nödvändiga utrymmen har reserverats i arbetsplanen.

Vi skulle kunna fortsätta uppräknningen, men eftersom samrådsinstitutet utvecklats till en fars och en tom ritual, vilken av riksdagen påtvingats politiker och myndigheter, tjänar det inte mycket till. Vi nöjer oss med att konstatera att uttalanden från politiker och myndigheter inte är vatten värda och att omsorgen om medborgarnas (såväl fotgängarnas och cyklisternas som bilisternas) hälsa inte står högt på dagordningen - men vem hade trott något annat?

Som så ofta finner vi god anledning citera Havamal: "*Rätten sitter i spjutstångs ände.*"

**För Arbetsgruppen Rädda Djurgården-Stoppa Österleden
och Skattebetalare Mot StadsMotorvägar**

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Claes Trygger'. The signature is stylized with large loops and a prominent horizontal stroke.

Claes Trygger
Artillerigatan 78
115 30 STHLM