

Förbundet för Ekoparken
Stora Skuggans väg 30
115 42 STHLM
och
Arbetsgruppen Rädda Djurgården - Stoppa Österleden
c/o Claes Trygger
Artillerigatan 78
115 30 STHLM

Till

Vägverket
781 87 BORLÄNGE

Attn Gunnar Ahlenius

Yttrande över arbetsplan med MKB för Norra Länken, nov 1999, med komplettering sept 2000 (Arb1999:0183, Er beteckning PP 30A 2000:26400)

Vi, dvs FFE och RDSÖ, har tidigare (2000-01-14) yttrat oss i detta ärende. Tyvärr ser vi oss föranlåtna att i icke ringa utsträckning upprepa våra tidigare påpekanden. Till dessa kommer ett antal nya synpunkter och frågor, föranledda av utvecklingen.

- **OBSTRUKTION**

Vägverket uppfattar sig som en stat i staten. Politiska beslut, vilka inte ligger i linje med planer och önskemål hos verkets tjänstemän, behandlas som råd och förslag. Det är närmast genant att ånyo behöva påpeka att Stockholms kommunfullmäktige fattat beslutet att

- Norra Länken inte får dras genom Bellevue
- Frescatilänken har utgått ur planerna

Trots dessa helt entydiga beslut framhårdar Vägverket i att beskriva dragningen under Cedersdalsgatan som ett alternativ bland andra, och att hävda att en Frescatitunnel ingår i "den slutliga lösningen".

Kanske kan även de anmärkningsvärda handläggningstiderna för den pågående - av Stockholms stad finansierade - nya utredningen om en dragning under Cedersdalsgatan liksom för föreliggande MKB ses som yttringar av verkets

häpnadsväckande inställning till det demokratiska systemet? Det är hög tid att Vägverket anpassar sig till sin roll i samhället!

Eftersom således "Bellevuealternativet" och Frescatilänken saknar relevans annat än som hjärnspöken, nöjer vi oss (liksom i tidigare svar) med att diskutera delen Roslagstull-Värtan.

- **FORMALITETER**

I sammanställningen hävdar Vägverket att vissa frågor - exempelvis vägombyggnader och avstängningar på ytan - ligger utanför den aktuella planen. Samtidigt hänvisar man på flera ställen till Norra Länkens koppling till sådana nedlagda projekt som Frescatitunneln och Österleden. Bör man inte kunna ställa krav på konsekvens hos Vägverket?

Den MKB som är daterad november 1999 uppges varit färdigställd och godkänd redan i december 1998. Vi ställer oss mycket undrande till denna uppgift:

- Om den är korrekt, hur förklarar då verket förseningen?
- Är det inte i själva verket så, att det som godkändes den 17 december 1998 bara var ett utkast till miljökonsekvensbeskrivning, och att godkännandet skedde brådstörtat för att undvika en prövning enligt miljöbalken?

För att styrka det befogade i vår misstanke bifogas ett överklagande av samrådsredogörelsen för Norra Trafikbandet. Överklagandet bollades mellan Länsstyrelsen och Kammarrätten och togs inte upp av någondera instansen. Detta är bara ett av många exempel på den lagvidriga hanteringen av "dennispaketets" vägbyggen.

- **ÖVERGRIPANDE MÅL**

Under senare år har trafikens miljö- och hälsoaspekter alltmer kommit i fokus. Det kan här räcka att påminna om konferenserna i Rio och i Kyoto och de kommande förhandlingarna i Haag samt om Nollvisionen. Vi saknar i MKB en seriös diskussion om Norra Länkens roll i följande avseenden:

- Kommer koldioxidutsläppen att öka eller minska som en följd av byggandet av Norra Länken?
- Kommer de avgasrelaterade döds- och sjukdomsfallen att påverkas av de höga halterna av NO_x och nitrerade polyaromatiska kolväten i tunneln och dess närområden?
- Var finns livscykelanalysen, innefattande byggskedet med dess sprängningar, borrhningar och masshantering och drifttiden med dess energiförbrukning för framdrivning, belysning och ventilation? Var återfinns LCA för rengöring, allmänt underhåll och en eventuell framtida avveckling?
- Hur bidrar Norra Länken till att uppfylla Nollvisionens mål?

- Hur har Länsstyrelsen uppfyllt sin roll som överordnad samordnare?

- **LOKALA FRÅGOR**

Trafikprognoser och yttrafik

Vi har tidigare kritiserat de trafikprognoser som använts i MKB. Vägverket medger nu att prognoserna *är* föråldrade och behäftade med betydande osäkerhet (sid 11 i sammanställningen). Kompletteringen till MKB innehåller två figurer med vad som uppges vara kompletterande trafikprognoser (kompletteringen, sid 7 och 8). Varken källan, förutsättningarna och antagandena eller den använda modellen framgår av texten. Det är därför fullständigt omöjligt att värdera dessa prognoser.

Om vi, trots detta, provisoriskt accepterar verkets förutsägelser finner vi, vid jämförelse mellan fig 5 och fig 6, två mycket oroande omständigheter:

- Existensen av Norra Länken medför att trafiken från Lidingö ökar med mer än tio procent, jämfört med nollalternativet.
- Trafiken på den del av Roslagsvägen, som ligger mellan Frescati och Ekhagen, ökar med nästan 60 procent - från 60 till 95 tusen fordon per dygn.

Norra Länken kommer alltså dels att öka trafikarbetet i Stockholm, dels fördela om trafik på ytvägnätet från Lidingövägen och Valhallavägen till Roslagsvägen. Den förbättrade miljön på Valhallavägen kommer således att betalas med en kraftigt försämrad miljö i en del av Ekoparken (Nationalstadsparken). Detta kan inte accepteras.

Vi kräver

- en väsentligt förbättrad redovisning av bakgrunden till trafikprognoserna och
- en grundlig utredning av en tunnelförläggning av hela sträckan från Roslagstull till Älkistan, före fortsatta beslut om Norra Länken.

Kopplade till dessa frågor är frågorna om ombyggnader av ytvägnätet i samband med Norra Länkens öppnande. Här handlar det om stängning av Björnäsvägen och kapacitetsinskränkningar på Valhallavägen och Lidingövägen. Vägverket hävdar att detta är frågor som skall avgöras av Stockholms stad. Denna inställning illustrerar ett av problemen med dessa stora vägprojekt, nämligen de oklara ansvarsförhållandena. Vi menar att det är *synnerligen* viktigt att *hela* frågekomplexet behandlas i ett sammanhang, så att inte de vackra löftena om trafikminskningar förfuskas. Vi vill även passa på att påminna om att trafikbegränsande åtgärder på ytvägnätet ingick i det s.k. dennispaketet - av vilket Norra Länken utgjorde en del. Vi menar vidare att Länsstyrelsen borde se det som en av sina uppgifter att säkerställa en dylik samordning.

Trafikprognoser och yttrafik

Luften i vägtunnlar innehåller kraftigt förhöjda halter av partiklar, kväveoxider, kolmonoxid och nitrerade polyaromatiska kolväten (se t.ex. utredningar om Söderledstunneln och Tingstadstunneln i Göteborg). Kväveoxiderna har stark påverkan på lungfunktionen. Bland nitrerade PAH i dieselavgaser finns de mest cancerframkallande ämnen man känner: 3-nitrobenzanthrone och 1,8-dinitropyren. Enligt en färsk rapport uppgår kostnaden för avgasrelaterade sjukdomar i OECD-området till 1.7 % av BNP. För Sveriges del skulle detta således innebära c:a 35 miljarder kronor årligen.

De flesta användarna av Norra Länken kommer - åtminstone under normala körförhållanden - bara att vistas några få minuter per dag i tunneln. För dem som har normal lungfunktion spelar de förhöjda riskerna kanske en marginell roll; astmatiker och överkänsliga torde komma att välja andra vägar.

För de yrkesförare - främst taxichaufförer - som kommer att tillbringa en betydande del av sin arbetstid i tunnelsystemet ställer sig saken sannolikt annorlunda. Ändå tycks Vägverket inte ha utrett denna fråga. I stället har man - i strid med de ursprungliga planerna - förhandlat bort stoftreningsanordningarna. Vi menar att dessa bör återinföras i planen, både för bilisternas och för miljöns skull. Ett minimikrav är, att utrymmen för stoftrening iordningställs i samband med tunnelbygget, även om installation av utrustning skjuts på framtiden. Att i efterhand spränga nya utrymmen i anslutning till tunneln torde nämligen ställa sig betydligt dyrare än att vidtaga åtgärder redan från början.

Bullret i tunneln har i tidigare utredningar uppgetts till omkring 100 dB(A). (En sänkning av den skyltade hastigheten skulle naturligtvis minska nivån.) Det är numera välkänt att även kort exponering för buller i denna storleksordning kan ge livslånga hörselskador i form av tinnitus. Såvitt vi har oss bekant har Vägverket inte utrett denna fråga.

Under senare år har ett antal tunnelbränder inträffat, bl.a. i Salangtunneln i Afghanistan, Eurotunnel under Engelska kanalen och i Mont Blanc-tunneln. Den senaste tunnelkatastrofen - med mellan 150 och 160 döda - inträffade för bara ett par dagar sedan i Österrike. I samtliga fall synes antändning av bensin eller diesel eller något liknande varit den direkta orsaken.

Enligt uppgift från Brand- och Räddningsverket kommer man inte att tillåta bensintransporter genom Södra Länken. Vägverket har en synnerligen sangvinisk inställning: På sidan 11 i sammanställningen konstateras, att man inte vet hur frågan skall lösas. I stället uttrycks en from förhoppning:

"Vägverket förutsätter att aktörerna når samsyn innan Norra Länken tas i trafik."

Med tanke på att kostnaden för en sprinkleranläggning (vilken ändå inte skulle klara en brand i en bensinlastad tankbil) tidigare uppgivits till c:a 500 miljoner finner vi det angeläget att dessa frågor får sin lösning *innan* arbetsplanen antages.

Vi saknar också en utredning om konsekvenserna av en allvarlig tunnelbrand för Norra (och Södra!) Länkens fortsatta nyttjande.

Buller

Enligt uppgift från Vägverket är idag 1.600.000 svenskar allvarligt störda av trafikbuller. De negativa verkningarna är väl utredda:

- Förhöjt blodtryck
- Försämrad nattsömn
- Nedsatt arbetskapacitet

Tidigare har Vägverket uppgivit det samhällsekonomiska värdet av att bullerisolera en genomsnittslägenhet till 270.000 kronor.

Under dessa omständigheter kan nyintroduktion av buller i tätort inte accepteras. (Detta var f.ö. en av tankarna bakom "dennispaketet": På 1960-talet kunde man på fullt allvar lansera planer på Österleden på högbro över Djurgården. Något sådant var fullständigt otänkbart 1992.) Efter stort motstånd har Vägverket till slut accepterat att vidtaga vissa bullerbegränsande åtgärder vid Hjorthagsparken. Detta är emellertid inte nog. Vi delar Östermalms stadsdelsnämnds oro för situationen vid ledens öppna partier. Vägverkets redovisning lindrar inte denna oro. Verkets inställning anges i två meningar (s 12):

"Bullermätning/bullerberäkning beskrivs kortfattat i MKB sid 64 och sid 118. Den s.k. Nordiska beräkningsmodellen tar därvid hänsyn till den skyltade hastigheten på vägen."

Att den nordiska beräkningsmodellen tar hänsyn till den skyltade hastigheten är självklart - eljest vore den fullständigt oanvändbar! Frågan är dock på vilket sätt denna hänsyn tas:

- Om Vägverket räknar med att bilisterna respekterar hastighetsbegränsningen kommer de beräknade bullernivåerna att bli alldeles för låga.
- Om verket vill få korrekta värden måste man utgå från den verkliga hastighetsprofilen, d.v.s. Vägverket måste då planera utgående från förutsättningen att bilisterna bryter mot lagen. Det kan ifrågasättas om detta är förenligt med ett statligt verks uppdrag, och med verkets ansvar för Nollvisionens förverkligande.

Till detta kommer svårigheterna att rätt värdera bullret:

- Vad säger egentligen dygnsekvivalenten om upplevelsen av den verkliga bullerbilden?
- Har hänsyn tagits till att bullret kan variera med upp till 10 dB(A) beroende på vindriktningen?
- Tar modellen hänsyn till att bullerutbredningen påverkas starkt av luftens temperaturfördelning?
- I vilken utsträckning tar modellen hänsyn till topografin?
- Hur hanteras förekomsten av variabel vägbeläggning (torr eller våt körbana, snö- eller istäckt väg, sandad enligt konventionell metod eller medelst varmsandning o.s.v.)?

Inga av dessa frågor besvaras i MKB.

Vår slutsats blir att leden måste överdäckas i *hela* sin sträckning, d.v.s. även från Ryttnarstadion till cirkulationsplatsen. Vägverket måste garantera att SNV:s gränser innehålls i de delar som berör Nationalstadsparken:

I områden för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv där naturupplevelsen är en viktig faktor (avser områden som *planlagts* för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv) gäller vid *nyetablering*

Ekvivalent ljudnivå i dBA			Högsta ljudnivå i dBA-läge "FAST"
Dag kl 07-18	Kväll kl 18-22 samt söndag och helgdag kl 07-18	Natt kl 22-07	Momentana ljud nattetid kl 22-07
40	35	35	50

Hjorthagens miljö

Hjorthagen utgör en synnerligen missgynnad del av staden. För ett par decennier sedan avstyrkte Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening bygget av det som senare blev Landskronas beryktade Scandustfabrik. I stället påtvingades man av regeringen en annan experimentanläggning, nämligen ASEA:s PFBC-anläggning. Denna fungerar fortfarande inte enligt planerna. Ett av Värtaverkets bränslen är tallbecksolja. Stanken av denna ligger stundtals tät över Hjorthagen och delar av Gärdeshöjden. Siljas finlandsfärjor och Estlines färjor ligger vid kaj med motorerna igång, med allt vad det innebär av lågfrekvent buller och avgasutsläpp.

Åt norr, mot Husarviken, ligger gasverket med sina utsläpp. För närvarande planeras mellan gasverket och Husarviken en anläggning för sanering av förorenad jord från hela Stockholm. På samma område avser Vägverket att lägga en stenkross. I söder skall Norra Länken dras fram i delvis öppet läge. Vid Jägmästargatan skall såväl Hjorthagen som Lidingövägen och Värtahamnen anslutas med en högt belägen cirkulationsplats.

Förhållandena är helt oacceptabla. Att Länsstyrelsen välsignar en dylik diskriminerande behandling av en grupp medborgare är, milt talat, synnerligen anmärkningsvärt.

Det är fullständigt klart att hela den f.n. ytförlagda delen av Norra Länken måste ges en tillfredsställande, heltäckande, överdäckning. Dessutom måste cirkulationsplatsen placeras och utformas på sådant sätt att bullerstörningarna minimeras; sannolikt innebär detta att den måste flyttas österut. Vidare måste Storängsbotten och Hjorthagen förbindas medelst en ekodukt för att motverka ledens barriäreffekt i denna känsliga spridningskorridor. Den exakta utformningen och lokaliseringsen torde bäst kunna avgöras av ekologer.

Vidare måste eventuell krossning av bergmassor ske antingen i berget eller på annan ort. Borttransport av berg och jord får inte ske med dumper eller liknande genom Nationalstadsparken, utan måste utföras medelst pråm eller järnväg. Detta är miljövänliga och energieffektiva metoder för bulktransport, vilka skulle ha en gynnsam inverkan på projektets livscykelkostnad. Att få tag på pråmar torde inte vara något problem. Järnvägsvagnar kan hyras på kontinenten och enkelt importeras via Öresundsbron.

Trädplantering

Vägverket bedömer (sid 14) nyplantering av ek 15 meter från Norra Länken som realistiskt. Är man på verket omedveten om att stora delar av Sveriges ekbestånd är skadat? Har man helt undgått att märka vad som sker med ekarna längs Lidingövägen?

De senaste rönen pekar mot att ekarnas rötter lider av försurningsskador. För träden längs Lidingövägen torde orsaken i betydande utsträckning vara biltrafikens kväveoxidutsläpp. Vi ifrågasätter därför bestämt Vägverkets optimistiska uppfattning om möjligheten att återplantera ek vid Norra Länken.

Tätning

Valet av tätningsmedel kommer att följas med stort intresse på många håll. Att Rhoca-Gil inte kommer att komma ifråga är förhoppningsvis klart, men hur väl kända är de toxiska egenskaperna hos TACCS? Vilken inverkan - t.ex. kostnadsmissigt - skulle ett förbud mot kemiska tätningsmedel få? Vilka lärdomar har vägverket dragit av Kraftbyggarnas, Banverkets och Skanskas dunderfiasko i Hallandsås?

- **LÄRDOMAR AV PÅGÅENDE PROJEKT**

Vid upphandlingen av Södra Länken fick det norska företaget Selmer entreprenaden, trots att man inte löst frågan om masshanteringen. Något liknande får inte upprepas. Att döma av Länsstyrelsens yttrande delas denna uppfattning av landshövdingen.

Sprängningar har skett vid förbjudna tidpunkter. Dessutom tycks - åtminstone tidvis - bullret vara högre än tillåtet. Vidare har uppenbarligen sprängningarna medfört skador på näraliggande fastigheter.

Allt detta visar behovet av *kännbara* skadeståndsklausuler i kontrakten. Företagen skall inte för en spottstyver kunna bryta mot lagar och förordningar. Enskilda medborgare skall inte komma i kläm i namn av det "allmänna bästa".

- **HAMNANSLUTNINGEN**

Norra Länken fyller väsentligen två funktioner:

- Att ta hand om trafiken till och från Lidingö

- Att befria innerstadens ytvägnät från trafiken till och från Värtahamnen

Ändå finns i planen för Norra Länken ingen anslutning av hamnen. Märkligt nog innehåller, trots detta, den kompletterade MKB:n på sidan 8 en hamnanslutning med ett flöde om 15.000 fd/d. Någon närmare förklaring ges inte i texten.

Räknar Vägverket med att Stockholms stad skall svara för denna anslutning?

Lars Örtenholm Trafikplanering AB har, på uppdrag av förre VD för Stockholms Hamnar AB, visat en tänkbar lösning (mars 1999). I denna byggs från cirkulationsplatsen en bro mot Hjorthagen och därefter över Lidingövägen (jmf fig 6, sid 8, i kompletteringen till MKB). Den föreslagna lösningen kräver avverkning av ett fyrtiotal stora träd. Dessutom kommer den givetvis att medföra en betydande bullerspridning från de 15.000 fordon per dygn (varav ett stort antal mycket tunga) som Vägverket tydligt räknar med.

Lösningen är helt oacceptabel. Anslutningen måste ske *under* Lidingövägen. Dessutom måste den arbetas in som en integrerad del av planen för Norra Länken, delen Roslagstull-Värtan.

SAMMANFATTNING

Förbundet för Ekoparken och Arbetsgruppen Rädda Djurgården-Stoppa Österleden har således, i kort sammanfattning, följande huvudsakliga krav och yrkanden:

- Vägverket måste respektera de politiska besluten
- Vägverket måste vid sin planering utgå från nationella och lokala miljömål och mål för trafiksäkerhetsarbetet
- Vägverket måste på ett seriöst och övertygande sätt underbygga sina trafikprognoser
- Vägverket måste äntligen ta miljö- och säkerhetsfrågorna i tunneln på allvar
- Norra Länken måste överdäckas i hela sin utsträckning. Dessutom krävs en ekodukt mellan Hjorthagen och Storängsbotten
- Värtahamnen måste ges en underjordisk anslutning till Norra Länken. Anslutningen måste arbetas in i befintliga planer
- Länsstyrelsen måste ansvara för att Vägverkets och stadens planer samordnas
- Länsstyrelsen måste se till att situationen för de boende i Hjorthagen inte ytterligare försämras genom anläggandet av jordsaneringsanläggning, stenkross och stadsmotorväg i öppet läge. Dessutom måste Länsstyrelsen säkerställa att byggmassorna omhändertas på ett miljömässigt godtagbart sätt.

E.u.

Claes Trygger
Artillerigatan 78
115 30 STHLM

Bilagor:

11. Tidigare yttrande (2000-01-14)
12. Yttrande från sbk 1994-11-02
13. Skrivelse till Länsstyrelsen i Stockholms län 1993-07-11