



# LUND UNIVERSITY

## **Brunnarna i Holma. Samrådets konkreta genomförande 2000-2002 för Citytunnelprojektet i Malmö**

Wickenberg, Per

2003

[Link to publication](#)

*Citation for published version (APA):*

Wickenberg, P. (2003). *Brunnarna i Holma. Samrådets konkreta genomförande 2000-2002 för Citytunnelprojektet i Malmö*. (Research Report in Sociology of Law; Vol. 2003:1). Sociology of Law, Lund University.

*Total number of authors:*

1

### **General rights**

Unless other specific re-use rights are stated the following general rights apply:

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

Read more about Creative commons licenses: <https://creativecommons.org/licenses/>

### **Take down policy**

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

LUND UNIVERSITY

PO Box 117  
221 00 Lund  
+46 46-222 00 00

*Per Wickenberg*

# Brunnarna i Holma

Samrådets konkreta genomförande 2000-2002  
för Citytunnelprojektet i Malmö

SOCIOLOGY OF LAW  
LUND UNIVERSITY

**Research Report**

2003:1

För en komplett förteckning  
över bokutgivningen vid Sociologiska institutionen i Lund,  
se slutet av boken eller besök [www.soc.lu.se/info/publ](http://www.soc.lu.se/info/publ)

*Redaktör för Sociology of Law Research Reports:* Karsten Åström

*Copyright* © Per Wickenberg 2003

*Grafisk form* Infografen/Desktop

*Sättning* Ilgot Liljedahl

*Produktion* Informationsenheten, Sociologiska institutionen, Lund

*Tryck* Serviceenheten, Sociologiska institutionen, Lund 2003

ISBN 91-7267-149-1

*Distribution*

Sociologiska institutionen

Lunds universitet

Box 114

SE-221 00 Lund

Fax 046-222 4794    E-post [repro@soc.lu.se](mailto:repro@soc.lu.se)    [www.soc.lu.se/info/publ](http://www.soc.lu.se/info/publ)

# Innehåll

Förord	5
1. Introduktion – aktuella läget för Citytunnelprojektet	7
2. Mötet ”System och livsvärld” – uppföljningsintervjuer gjorda år 2001 med samrådsbesökare om det utökade samrådet 1999	28
3. Det utökade samrådet om Citytunnelprojektet fortsatte under 2001 – planering och genomförande	47
4. Erfarenheter hos Citytunnelpersonal av det utökade samrådet under 2001	62
5. Intervjuer 2001/02 med den ansvariga för tillstånd, MKB-arbete och samråd i Citytunnelprojektet	73
6. Den kritiska granskningen internt och externt under samrådsprocessen – ett kommunikativt handlande	90
7. Avslutande reflexioner om samråden utifrån ett normperspektiv	104
Referenser	114
Bilagor	
A. Intervjuerna 2001 med samrådsbesökare 1999 (individuella svar)	117
B. Korrigerade sidor i MiC-rapport 1/2000 (sidorna 28 och 29)	138
C. Organisationsscheman för Citytunnelprojektet 1999-2002	140
D. Framgångskriterier etc för Citytunnelprojektet (daterad 2000)	144
E. Tidplan för Citytunnelprojektet (daterad våren 2001)	145
F. Samtliga för MiC-forskningen tillgängliga PM 1999-2002 upprättade av miljöcontrollern Björn Gillberg i Citytunnelprojektet	146
G. Karta över Citytunnelprojektet i Malmö (daterad juni 2002)	273



# Förord

MiC-projektet – Miljöledning i Citytunnelprojektet – har tidigare publicerat en delrapport under det treåriga forskningsprojektet 1999-2002: ”Miljöledning i Citytunnelprojektet: MiC-projektet, delrapport 1: Bakgrund och samråd” (Sociology of Law, Research report 2000:1). I den rapporten behandlades Citytunnelprojektets bakgrund – framför allt den rättsliga och politiska förhistorien; samt vidare inledande studier av Samråd och miljökonsekvensbeskrivning (MKB) – ’public participation’ och förmodad standardsättning av detta.

Nu mot slutet av forskningsprojektets första fas publicerar vi en delrapport som delvis har samma men delvis också har andra och nya fokus på Citytunnelprojektet i Malmö: *Brunnarna i Holma. Samrådets konkreta genomförande 2000-2001/02*. Därefter kommer MiC-projektet att publicera en sammanfattande slutrapport med forskningsprojektets övergripande rättsociologiska och normvetenskapliga slutsatser inför det kommande genomförandefaserna av Citytunneln i Malmö. Men slutrapporten har också slutsatser som har bäring på andra, kommande infrastrukturella projekt och på tillämpningar av den nya Miljöbalken i landet. Vi har samtidigt ambitionen att kunna redigera samman en stundtals helt unik film för forskningsinformation och utbildningssammanhang baserad på det omfattande inspelade råmaterial vi filmat före och under samråden om Citytunnelprojektet från och med sommaren 1999 till och med sommaren 2001.

Det har varit ur forskningssynpunkt ett unikt tillfälle att på nära håll – såväl på insidan som på utsidan av Citytunnelprojektet – kunna följa ett stort samhällsligt infrastrukturprojekt redan från inledningen. Det har för vår del handlat om att leta efter, identifiera och söka tolka mönster i de skeenden, händelser och processer vi har följt på nära håll. Det finns all anledning för oss nu och här att rikta ett stort tack till finansören, Sparbanksstiftelsen Skåne med MiC-projektets speciella gudfädrar Bertil Åkeson och Thomas Boström, som under de gångna tre åren nyfiket, intresserat och kunnigt följt vårt arbete. Vi vill också passa på tillfället att rikta ett stort tack till alla de i Citytunnelprojektet – Anne, Anne, Inga-Lill, Birgitta, Agneta, Kjeld, Patrik, Rune, Örjan, Lena, Börge, Rick, Gitte, Sten, Jörgen, Göran, Ulf, Laust, Lena, Lennart, Håkan, Jan, Julia, Olu, Bengt-Ove, Björn, Björn, Lars, Stefan, Gun, Christer, Anders, Anders, Karin, Charlotte, Peter och andra – som berett oss (nästan fullt ut) alla möjligheter att komma in i och deltaga i Citytunnelprojektet, att göra alla dokument tillgängliga (alla utom några få), samt att svara på alla våra nyfikna, och ibland kanske till och med till synes oförskämda, frågor i tid och otid. Ibland har kanske en del tyckt att vår närvaro varit på gränsen till det oacceptabla, men vi har nog alla i grunden insett att vi haft skilda roller och uppgifter i sammanhanget. Icke desto mindre har

allt detta varit synnerligen värdefullt och underlättat vårt forskningsarbete på många sätt och på många skilda plan. Det är nog sällsynt att ett forskningsprojekt ges så öppna dörrar och så fullkomligt fria händer i sökandet efter nya mönster – efter empiriskt material, fakta, kunskap, erfarenheter, insikter, sanningar och känslor – för att söka erhålla en fördjupad tolkning och förståelse av detta Malmös genom tiderna sannolikt största infrastrukturella framtidsprojekt. Tack alla ni för er aktiva medverkan i och stöd till vårt forskningsprojekt!

I bilagorna finns dokument som är av värde för läsaren av rapporten om Citytunnelprojektets samrådsarbete såsom kartor, tidplan, organisationsskisser, framgångskriterier och mål, intervjuerna gjorda 2001 i sin helhet (utan namn och identiteter) och samtliga PM som miljöcontrollern Björn Gillberg lämnat in och som MiC har kunnat få tillstånd att ta del av. Vidare återfinns i bilaga B två korrigerade sidor som gäller beskrivning av vissa historiska skeenden som f.d. Banverkets GD, Monica Andersson, var involverad i och som MiC i första delrapporten återgav på ett icke fullständigt sätt. Den här publicerade texten är nu kommunicerad med och godkänd av Monica Andersson. Tack.

Malmö-Lund  
2003-04-01

Per Wickenberg  
Rättssociologi  
MiC-projektet – Miljöledning i Citytunnelprojektet  
Lunds universitet

# 1. Introduktion – aktuella läget för Citytunnelprojektet

”Helt enkelt enklare” – med dessa tre rubrikord inleds en omfattande informationskampanj för Citytunnelprojektet den 27 april 2002. Citytunneln är en 17 kilometer lång järnväg från Malmö C (Centralstation) till Öresundsbron. En tredjedel går i en tunnel under Malmö centrum. En informationsbroschyr delas ut till 126 000 hushåll i Malmö. Huvudbudskapet är – enligt den egna hemsidan – ”Med Citytunneln blir det helt enkelt enklare”. Hellsidesannonser i sydsvenska dagstidningar lördagen 11 maj följer upp informationskampanjen med fokus på Skånes resekomplexitet och behovet av förenkling:

Skåne har många vinklar och vrår.  
Dem vill vi knyta ihop.  
Med bättre, enklare och miljövänligare resor.  
För att kunna ta bort många av omvägarna har man kommit överens om att bygga Citytunneln.  
Med Citytunneln får du fler avgångar att välja mellan.  
Du får fler stationer att välja mellan.  
Med Citytunneln blir det helt enkelt enklare att resa i hela Skåne.  
Vill du veta mer om Citytunneln ska du läsa broschyren ”Helt enkelt enklare”.  
Du beställer den på [www.citytunneln.com](http://www.citytunneln.com), eller genom att ringa 040-32 14 00.

Lördagen den 18 maj 2002 (pingstafton) följer så Citytunnelprojektet upp informationskampanjen i de sydsvenska dagstidningarna med en ny och andra hellsidesannonser – denna gång med ett fokus på ”miljön, framtiden och ta-tåget-istället-för-bilen”:

Vår gemensamma miljö mår bättre om du väljer tåget istället för bilen.  
Ska den omställningen bli av får den inte upplevas som besvärlig.  
Så för att låta bilen stå måste du kunna ta tåget på dina villkor.  
Det kommer du att kunna nu när man kommit överens om att bygga Citytunneln.  
Med Citytunneln får du flera avgångar att välja mellan.  
Du får fler stationer att välja mellan.  
Med Citytunneln blir det helt enkelt enklare att resa i hela Skåne.  
Vill du veta mer om Citytunneln ska du läsa broschyren ”Helt enkelt enklare”.  
Du beställer den på [www.citytunneln.com](http://www.citytunneln.com), eller genom att ringa 040-32 14 00.



## Riksdagsbeslut

Riksdagen har fattat beslut om de drygt 7 miljarder kronor (i 1996 års penningvärde<sup>1</sup>), som nu behövs för att genomföra det för närvarande största infrastrukturprojektet i Sverige.<sup>2</sup> Organisationsfrågan för Citytunneln har blivit löst – Banverket fick ta hand om och äga CT-projektet samt driva det mot ett konkret genomförande, som tar fem år. Beräknad byggstart i dag: 2003. Beräknad invigning: 2008. Nya ledare och ny ledningsorganisation för CT-projektet har tillsatts, skapats och genomförts.<sup>3</sup>

[2002-01-02] Citytunnelns styrgrupp utsedd

**Från och med den 1 januari 2002 har Banverket, som ensam ägare, det yttersta ansvaret för Citytunnelprojektet i Malmö.**

**Det innebär att Citytunnelkonsortiet har avvecklats och att dess styrelse ersätts av en styrgrupp för Citytunnelprojektet.**

Styrgruppen ska stödja projektchefen och fatta beslut i övergripande och strategiska frågor. Den består av följande personer:

- 1 Eller 8,8 miljarder kronor i dagens penningvärde (2001). Den finansieras av de fyra parterna Banverket, Statens järnvägar, Malmö stad och Region Skåne. Projektets finansiering regleras i Projektavtalet, som trädde i kraft den 1 januari 2002. Projektavtalet undertecknades den 20 augusti 2001 av företrädare för de fyra parterna. Banverket står för 4,2 miljarder kronor; Malmö kommun står för drygt en miljard kronor, Region Skåne för 804 miljoner kronor samt SJ för 345 miljoner kronor. I Trafikutskottets behandling av Citytunnelprojektet den 27 november 2001 noterades följande: "Utskottet anser att regeringen bör bemyndigas att godkänna att Banverket ensamt skall ansvara för genomförandet av Citytunneln i Malmö. Därigenom kommer kostnadskontrollen att förbättras. Banverkets andel av Citytunnelns totala finansiering, 6 248 miljoner kronor, bör finansieras inom planeringsramen för järnvägsinvesteringar." (Utskottsbetänkande 2001/02:TU2). Avtalet och kostnaderna godkändes slutgiltigt av riksdagen den 14 december samma år. Regeringen har den 20 december 2001 godkänt att Banverkets ensamt ska ansvara för genomförandet av Citytunnelprojektet i Malmö. Vid sidan om regeringens 'Tillåtlighetsprövning', återstår flera rättsliga prövningar för Citytunnelprojektet för att bygget ska kunna inledas. Miljödomstolen ska pröva projektets miljöansökan tidigast 2003. Lagligheten i beslutet att använda malmöbornas skattepengar till Citytunnelprojektet har överklagats till kammarrätten. Inget beslut om detta finns i skrivande stund.
- 2 Det är naturligtvis fråga om mer än bara en satsning på 'infrastruktur'. Ett bättre begrepp att beskriva vad detta rör sig om är 'infrasytem' och deras dynamik. Ett infrasytem består, enligt Kaijser et al i "Infrasytemens dynamik – om sociotekniska förändringsprocesser och hållbar utveckling" (2000), inte bara av det tekniska systemet utan även de människor och organisationer, som bygger, driver och utnyttjar anläggningarna samt de ekonomiska och rättsliga villkoren för verksamheten. Ett infrasytem i en sådan bredare bemärkelse kan kallas ett socio-tekniskt system. Utformningen av infrasytemens mjuka komponenter är minst lika viktig som utformningen av de hårda komponenterna, menar författarna till nämnda forskningsrapport.
- 3 Den nya organisationen beskrivs numer på följande sätt på Citytunnelprojektets hemsida (2002-07-03): "Citytunnelprojektet ägs av Banverket och ansvarar för planering, projektering, byggande och driftsättning av Citytunneln. En styrgrupp svarar för övergripande planering medan det operativa arbetet leds av en projektchef. I Citytunnelprojektet ingår tre delprojekt, Järnväg, Malmö Central och Tunnlar, med egna projektledare. Dessutom finns projektledare för tillstånd och projektering samt funktionsledare för en rad projektövergripande områden." (<http://www.citytunneln.com/index.asp?strBrowser=ie>). Se även "Projektavtal avseende Citytunnelprojektet", Stockholm och Malmö, 20 augusti 2001, med 10 bilagor. Ett avtal mellan Staten ("Staten"), Staten genom Banverket ("Banverket"), Staten genom Statens järnvägar ("Statens järnvägar"), Malmö kommun ("Kommunen") och Region Skåne ("Regionen").

Bo Bylund, generaldirektör, Banverket – ordförande  
Caroline Ullman-Hammer, chef, Södra banregionen – vice ordförande  
Rune Lindberg, Banverket  
Lars Berggrund, Banverket  
Bo Wikström, Banverket  
Bo Olsson, Banverket  
Informationschefen, Södra banregionen (tjänsten vakant)  
Örjan Larsson, projektchef, Citytunnelprojektet  
Miguel Guirao, extern representant

Styrgruppens första möte hålls i februari 2002.

Ansökan om tillstånd är – cirka ett och ett halvt år försenad – inlämnad till Miljödostolen i Växjö. Många av de här stora pusselbitarna i Citytunnelprojektet förefaller så till slut på plats för Malmös stora Framtidsprojekt.

Även de små pusselbitarna finns med i det pågående processarbetet. Mellan 4 december 2001 och 10 januari 2002 genomfördes ett *kompleterande utökat samråd* med referensgrupp Triangeln angående alternativ placering av station Triangeln. I mars (02-03-07) kommer Länsstyrelsens kritiska yttrande om Citytunnelns uppgång vid Triangeln och omgivande område. Länsstyrelsen föreslår att Malmö stad tar fram alternativa förslag till utformning – det gäller framför allt stationsuppgångens utformning så att denne underordnar sig kyrkobyggnadens, S:t Johanneskyrkan, arkitektur.<sup>4</sup>

## Händelser i och kring projektet år 2002

Inledningsvis gör jag en rapsodisk genomgång av ett antal skeenden och enstaka händelser i och kring Citytunnelprojektet, som ger läsaren en viss bild av det komplexa i ett infrastrukturprojekt av den här kalibern. Perspektiven på händelserna är dels ett inifrånperspektiv och dels ett utifrånperspektiv.

Våren 2002, efter att ansökan lämnats in till miljödomstolen den 1 mars 2002, bjuds alla de existerande 6-7 referensgrupperna till Citytunnelprojektet in till en informationskväll och frågestund om Tillståndsansökan på Citytunnelns lokaler och information om den fortsatta tillståndsprocessen (5 mars 2002). Särskild information ges om byggnadsbesiktningarna som har skett och som ska ske. Ett 50-tal deltagare från referensgrupperna kommer till kvällsinformationen. Man delar ut en sammanfattning av ansökan, MKB:n och CD-skivor med dokumenten samt kaffe med bulle. Deltar gör flertalet av den ansvariga personalen i CT-organisationen. En person kommer som representant från Malmö stad.

<sup>4</sup> 19 januari 2003 kan vi läsa i SDS (C7) att "Kyrkoråd får inte klaga på Citytunneln". Länsstyrelsen har då beslutat att kyrkorådet i S:t Johannes församling, företrätt av en av medlemmarna som protesterat mot att Triangelstationens uppgång ska byggas framför Johanneskyrkan, inte har rätt att klaga på beslutet om stationens placering. Det är, skriver länsstyrelsen som förklaring i sitt beslut, endast sakägare som berörda fasighetsägare som har rätt att lämna formella klagomål.

I början av april samma år, 2002, skickas en ”Samrådsredogörelse – Utökad samråd 2001 – Citytunnelprojektet” med ett särskilt missivbrev ut till alla de med namn som lämnat in frågor och synpunkter samt till samtliga sju referensgrupper. Vi i MiC har för närvarande ingen kunskap om samrådsredogörelserna har nått sina adressater – jämför här med avnippet 2 nedan angående resultaten av utskicken vid förra utökade samrådet 1999-2000.

Den 16-17 maj 2002 arrangerade Citytunneln en tvådagarskonferens om Citytunneln inklusive studiebesök och bussturer till de blivande tre stationerna i Malmö och till Metron i Köpenhamn. Konferensen vände sig i första hand till företrädare för olika företag och myndigheter. Syftet var att öka kunskapen om Citytunnelprojektet. Rubrikerna i inbjudan som leder läsandet var: ”Citytunneln gör resan enklare” samt ”Ett spännande projekt för framtiden” med text av och bild på den nye CT-projektchefen Örjan Larsson. Ilmar Reepalu, ordförande i kommunstyrelsen i Malmö sedan 8 år, är inledningstalare och därefter talade projektchefen för CT-projektet. Så här beskriver Citytunnelprojektet själv den första inledande konferensdagen på sin egen hemsida:<sup>5</sup>

#### [2002-05-16] **Entreprenörer lärde sig om Citytunneln**

Citytunneln är ett projekt som kommer att få stor betydelse. Inte bara för Skåne utan för hela Sverige. Det var ett av de viktigaste budskapen vid den första konferensen om Citytunneln i Malmö.

*Bildtext: Cirka 120 personer samlades i Skånska Ingenjörsklubbens lokaler för att höra projektchef Örjan Larsson och andra företrädare för Citytunneln berätta om projektet. Sittande till höger syns Ilmar Reepalu, kommunstyrelsens ordförande i Malmö.*

Citytunneln angår alla. Det är därför viktigt att vi agerar med stor öppenhet och fortlöpande informerar om projektet, sade Citytunnelns projektchef Örjan Larsson när den två dagar långa konferensen inleddes torsdagen den 16 maj.

Cirka 120 personer fanns på plats i Skånska Ingenjörsklubbens lokaler i Malmö för att lära sig mer om Citytunnelprojektet. Föreläsningarna vände sig i första hand till representanter för olika myndigheter och företag i bygg- och anläggningsbranschen, som på det här sättet fick en grundlig genomgång av projektets bakgrund och ändamål samt av hur långt arbetet har kommit.

Åhörarna fick också veta hur tunnelborrningen under Malmö och byggandet av stationerna vid Malmö C, Triangeln och Hyllie kommer att gå till. Även tillstånds- och tillåtlighetsprövningen gicks igenom, liksom upphandlingsprocessen och kommunens sätt att arbeta med projektet.

– Citytunneln är inte bara ett avancerat teknikprojekt utan även ett informations- och miljöprojekt, säger Örjan Larsson.

#### **Omfattande miljöarbete**

Gitte Isacson, som ansvarar för tillståndsfrågor vid Citytunnelprojektet, berättade om det omfattande arbete som lagts ned på ansökan till miljödomstolen. Sprickor i kalkberget, grundvattnensänkningar, trafikomläggningar, buller och föroreningar var några av de miljöfrågor som berördes.

---

5 <http://www.citytunneln.com/index.asp?strBrowser=ie>

– Vår ambition har varit att ta fram en ansökan av hög kvalitet. Vi har försökt att minimera miljöpåverkan, men det är ju omöjligt att bygga en järnvägsförbindelse rakt igenom en stad utan att det märks, sade hon.

Ilmar Reepalu, kommunstyrelsens ordförande i Malmö, påpekade att Citytunneln enligt ursprungsplanerna skulle ha varit klar samtidigt med Öresundsförbindelsen, om det inte hade varit för finansieringsfrågan.

– Det har varit ett projekt i uppförslut – ur Malmö stads perspektiv förmodligen det svåraste någonsin att få fram. Därför känns det väldigt skönt att det har kommit så här långt, sade han.

Antalet anställda inom själva projektorganisationen, med plats på kontoret nära Gustav Adolfs Torg i Malmö, fortsätter att öka. Konsulter utanför "huset" oräknade. I slutet av december 1999 fanns det 32 anställda inom huset och i december 2001 var antalet anställda ca 50 personer. I september 2002 var antalet med postfack i huset 59 stycken. Under februari 2002 – efter beslutad och genomförd inre omorganisation med nya organisation och ledning – flyttade en del av projektorganisationen ner och in på ett nytt våningsplan, fjärde våningen, i samma hus. Tidigare fanns man på våning 6 och 7 med projektledning, stab och information på översta planet. På våning 4 finns nu hösten 2002 delprojekt "Malmö C" samt funktionerna "Kvalitet, risk, arbetsmiljö, upphandling" samt delprojekt "Miljö & Tillstånd". Delprojekten är alltså numer splittrade på tre våningsplan och samtidigt iordningställs hösten 2002 informations- och utställningslokalen på bottenvåningen med stora skyltfönster ut mot Stora Nygatan och indirekt Gustav Adolfs Torg. Risken för uppdelning av projektets helhet ökar därmed. Och å andra sidan sitter delprojekten samlade för sig och tillsammans rent funktions- och arbetsmässigt. Fikar man – med nödvändiga och grundläggande viktiga sociala kontakter – tillsammans i det gemensamma caféet på våning 6 på samma sätt som under tidigare år? Tappar projektet på köpet något viktigt som kanske är kittet i det inre organisationslivet?

Den 23 maj 2002 hölls ett särskilt kvällsmöte med referensgruppen "Invandrargruppen" för ett möte där ett antal förslag om kommande aktiviteter ska ventileras: Ta fram en broschyr med allmän information om Citytunnelprojektet på andra språk – arabiska, polska, fd Jugoslaviens språkområden, finska (de största icke-svenska språkgrupperna i Malmö). Vidare tänker man prova med information via lokalradio, t ex den arabiska. Man ska medverka vid Rosengårdsdagarna i september 2002 och söka nå de äldre invandrarna som kanske inte kan svenska och inte rör sig ute i samhället. Man vill också göra samma sak i Holma/Kulladal. En högre grad av konkretion i informationen ska nu fortsättningsvis präglade de kommande referensgruppssträffarna. Protokoll och kallelser skickas ut över semestern (juli månad). Nästa möte på Citytunnelkontoret skedde efter sommaren, den 19 augusti.

Under sommaren 2002 turnerar en mobil utställning om Citytunneln runt om i kommunerna i olika delar av Skåne och informeras/annonseras av CT-projektet bl a på följande sätt:

Date: Fri, 16 Aug 2002 10:45:55 +0200  
From: Citytunneln <distribution@svmedia.se>  
Subject: Citytunnelns Skåneturné fortsätter i Eslöv  
To: Media <per.wickenberg@rsoc.lu.se>  
Reply-to: karin.nilsson@citytunneln.com  
X-OriginalArrivalTime: 16 Aug 2002 08:45:55.0312 (UTC)  
FILETIME=[55983F00:01C24501]

Till redaktionen  
Malmö den 16 augusti 2002

Citytunnelns Skåneturné fortsätter i Eslöv

Citytunnelns mobila utställning finns under den närmaste månaden på Stora Torg i Eslöv. Invigningen sker måndagen den 19 augusti klockan 14.00 av kommunalrådet Cecilia Lind.

Utställningen, som tidigare i sommar har visats i Hässleholm, är utformad som en tunnel och innehåller mängder av information om Citytunnelprojektet. Den finns på plats i Eslöv fram till mitten av september och ingår i Citytunnelns arbete med att informera om projektets ändamål och genomförande.

Med Citytunneln får skånska tågpendlare direkt tillgång till cirka 30 000 av totalt 135 000 arbetstillfällen inom en kilometers gångavstånd från stationerna Malmö C, Triangeln och Hyllie. Eslöv är en av de orter som beräknas dra störst nytta av Citytunnelprojektet, enligt en studie av konsultföretaget Trivector Traffic AB.

Citytunneln består av 17 kilometer järnväg som förbinder Malmö C med Öresundsbron samt knyter ihop det skånska järnvägsnätet och ökar kapaciteten för spårburen trafik i framtiden. Sex kilometer är tunnel under centrala Malmö, elva kilometer är järnväg ovan jord. Malmö C byggs till med en underjordisk del. Nya stationer byggs vid Triangeln och i Hyllie.

När alla tillstånd är klara kan bygget starta år 2003. Citytunnelprojektet planeras att vara färdigt år 2008. Projektet är kostnadsberäknat till 8,8 miljarder kronor i 2001 års penningvärde.

För mer information kontakta Informatör Inga-Lill Lellky på telefon 070-601 16 80.

Med vänlig hälsning

Anders Mellberg  
Informationschef

Turnéplanen för den mobila utställningen, utformad som en tunnel med olika slag av information om Citytunneln, innebär att vandringsutställningen fortsätter runt i skånekommunerna under hösten 2002. Under september-oktober fanns den i Höör med invigning den 24 september med kommunalrådet i Höörs kommun.

I en helsidesannons (SDS 17 augusti 2002, sidan 3) för en större annonsbyrå beskriver denna kort vad deras kunder är fokuserade på och vilket som är deras huvudbudskap till olika intressenter och aktörer. Citytunneln är en av dessa annonserande kunder liksom bland annat Ericsson, Sony Ericsson, Malmö högskola, Malmö Avia-

tion, Malmö stad, Gunnebo, Ifö, Sydsvenskan, Sparbanken Finn, Telelogic och 12 andra större företag. Citytunneln presenterar sig själv med följande ord:

**Med Citytunneln ökar järnvägens konkurrenskraft och det blir helt enkelt enklare att ta tåget för alla i regionen. Via annonser, trycksaker, TV-reklam och utställningar informerar Citytunneln hela Skåne om nyttan med ett av Sveriges genom tiderna största infrastrukturprojekt.**

**Anders Mellberg  
040-32 14 00**

Förväntningarna och Förtroendet ska byggas upp i Malmö – men också i hela Skåne-regionen.<sup>6</sup> Det handlar i grunden om *legitimitet* för CT-projektet. Budskapet är nu våren 2002: Citytunneln gör det helt enkelt enklare. Frågorna vi då bland annat ställer oss är: Vad är det som blir enklare och Hur? För vem? När ska det bli enklare? Och kanske framför allt: Varför ska något bli enklare för någon?

## Forskningsprojektet MiC

Det rättssociologiska forskningsprojektet MiC – Miljöledning i Citytunnelprojektet – har följt Citytunnelns olika skeenden alltsedan våren 1999. Forskningsprojektet är en normvetenskaplig och rättssociologisk studie av miljörett och avancerad praktik, som i sin första fas nu har pågått i tre år. Forskningsfinansiering är den regionalt förankrade Sparbanksstiftelsen Skåne. I denna andra MiC-rapport har vi framför allt lagt ett starkt fokus på ”Samrådets konkreta genomförande”, när vi på nära håll med en samhällsvetenskaplig kritisk samt konstruktivistisk forskningsansats med ett rikhaltigt konkret, empiriskt material, studerat hur samrådet med en MKB (miljökonsekvensbeskrivning) enligt den nya miljöbalken har gestaltats och genomförts i Citytunnelprojektet, det kommunikativa handlandets praktik. Vår forskningsansats kan bäst beskrivas som en fallstudie – eller flera fallstudier inom samma fält – av avancerad praktik i den realistiska traditionen. Metoden kan beskrivas som kvalitativ med vissa etnografiska inslag. MiC har arbetat med egna förstahandserfarenheter och deltagande observationer kombinerat med metoder såsom klassiska dokumentstudier, filmade inslag, enkäter och kvalitativa intervjuer som återkommit vid skilda tillfällen under de gångna tre åren till samma nyckelpersoner (innanför CT-projektet och utanför på skilda nivåer – nationellt, regionalt och lokalt-kommunalt).

6 6 av 10 skåningar tror att Citytunneln kommer att påverka Skåne positivt och endast 1 av 10 känner oro inför byggandet. En majoritet har högt eller medelhögt förtroende för Citytunneln när det gäller byggtekniken, men förtroendet är lågt för förmågan att kontrollera kostnaderna. Det visar en TEMO-mätning som gjorts under oktober 2000 på uppdrag av Citytunnelkonsortiet. I nästa TEMO-undersökning (maj-juni 2001, även den gjord på uppdrag av Citytunnelns ägare) är nästan hälften av dem som bor i Skåne positiva till Citytunneln. Vidare framkommer att 6 av 10 anser dessutom att Citytunneln kommer att medföra mycket positivt för hela regionen.

Mycket talar för att denna första prövning av CT-projektet enligt miljöbalken kommer att bli normbildande och sätta standarden för kommande samråd och miljöprövningar. Samma sak gäller för lagen om byggande av järnväg (järnvägslagen). En viktig och grundläggande fråga blir alltså i MiC-projektet: Hur har man då arbetat med dessa frågor? Vilka är de för demokratin och medborgarinflytandet väsentliga och framåtsyftande läroprocesserna och lärdomarna av det genomförda samrådsarbetet med Citytunnelprojektet? Finns några uttalade syften med samråden om Citytunneln i Malmö?

Citytunnelprojektet ska framför allt – som vi redan skrev i den första MiC-rapporten i november 2000 – ses i skenet av beslutet om byggandet av Öresundsbron. Landlösningarna på båda sidor om Sundet skars bort och lämnades till respektive land/nation/region att lösa. Därmed lyckades man effektivt – sett i ett isolerat Öresundsbroperspektiv – att radikalt minska totalkostnaderna och komplexiteten i prövningsförfarandet för själva broprojektet. Det andra får lösas senare av andra aktörer, var den enkla logiken i denna strategi.

Men vad är då Citytunneln ett uttryck för, frågar vi oss också inledningsvis. Vilken mening i tillvaron avser man att gestalta? Citytunneln beskrivs som vi ofta noterat – och som också kommer till uttryck i den inledande informationskampanjen – som en rationell trafik- och infrastrukturell lösning på ett antal problem i Malmö och regionen. Är det verkligen så? Vilka problem löser då Citytunneln? Vilka problem avser man att lösa? Och vilka problem skapar måhända Citytunneln i samma stund? bör vi som samhällsvetare fråga oss med en självklar ryggmärgsreflex. Vilka normer och normativa strukturer är aktuella? Vilken normativitet dominerar vad gäller demokrati, delaktighet och inflytande för berörda medborgare i Malmö?

De sju ändamålen som Citytunneln avser att uppfylla är att:

- Stärka Malmös stadskärna som ett centrum i regionen;
- Bidra till en förbättrad integration inom Öresundsregionen;
- Öka konkurrenskraften för den spårburna kollektivtrafiken i Skåne;
- Minska miljöproblemen längs Kontinentalbanan;
- Vara ett steg i riktning mot ett miljöanpassat transportsystem och ett långsiktigt hållbart samhälle.
- Stärka utvecklingen i skånska orter med järnvägsförbindelser;
- Stärka konkurrenskraften för den nationella järnvägstrafiken;

Att stärka Malmös stadskärna – dvs att framför allt se till att handeln vid Triangeln får kontakt med de 25-30 000 beräknade dagliga resandena – är självklart en av de mer framträdande malmömotiven och drivkrafterna som flertalet gånger återkommer mer eller mindre explicit i stadsbyggnadsnämndens texter i planbehandlingarna

under de gångna åren.<sup>7</sup> Och de 5-6000 dagliga pendlarna till sjukhuset UMAS, som kan åka tåg ända fram och inte bil eller byta från tåg till buss etc är en annan viktig drivkraft. Att bilarna kommer undan från vägnätet kring Malmö och från malmögatorna är ett steg som stämmer med den politiskt korrekta och ofta uttalade ambitionen att sträva mot ett långsiktigt hållbart samhälle liksom att den störande järnvägs-trafiken på Kontinentalbanan inte kan få fortsätta enligt ett redan fattat beslut i domstol (till år 2005 – godstrafiken kommer dock att få fortsätta på denna bana).

”Malmös bilköer fortsätter att växa”, läser vi i oktober 2002 i stadens stora dagstidning, SDS. Av artikeln framgår att trafiken i stan har ökat med 25 procent under de senaste 10 åren. Antalet bilar har under samma tid ökat med 13 procent. I dag finns det 95 389 personbilar registrerade i kommunen, det vill säga knappt en bil per två myndiga Malmöbor. Alla signaler tyder på att ökningen håller i sig.<sup>8</sup> Varje dygn sker mellan 150 000 och 200 000 trafikrörelser inom Malmö. ”Just nu klumpar det ihop sig. Det är långa köer vid Malmös infarter på morgonen”, konstaterar Nils Haraldsson, som arbetar med övergripande trafikplanering i Malmö. Citytunneln är en del av kollektivlösningen i Malmö med omnejder.<sup>9</sup>

## Svårigheterna i Citytunnelprojektet

Kostnaderna för Citytunnelprojektet och finansieringsfrågan har varit som en följetong under nästan hela den tid som vi har följt Citytunnelprojektet. De flesta i ledningen för Citytunnelprojektet har slutat och/eller bytts ut de senaste två-tre åren.<sup>10</sup> Staten satte in en särskild förhandlingsman, Claes Örtendahl – den fd generaldirektören för Vägverket – för att lösa frågan om finansieringen och organisationsfrågan.

7 Waldo (2002:178) skriver i samma sammanhang att ”Citytunneln är något som förväntas bidra till den kompakta staden eftersom den kommer att innebära stora ansamlingar av bebyggelse i anslutning till den kollektivtrafikförbindelse den innebär. På så sätt skulle den kunna bidra till att hålla biltrafiken nere.”

8 Malmös befolkning ökar igen. 21 november 2002 finns det 265 243 personer. Rekordet från 1971, innan nedgången och kriserna med Kockums etc, är på 265 505 malmöbor.

9 SDS, 7 och 8 oktober 2002, del C, signerade artiklar av Pia Rehnquist.

10 I skilda sammanhang har MiC noterat att det förekommit diskussioner om eventuella skillnader mellan svensk och dansk företagskultur och företagsledningskultur. Den danske framtidsforskaren Uffe Palludan, Copenhagen Institute for Future Studies, CIFS, skriver under rubriken ”Företagsledning över Sundet. Finns det en kulturbarriär?”. Han refererar däri till sina två undersökningar från en rapport till Institutet for Fremtidsforskning (Medlemsrapport nr 1/1999 med titeln ”Flexkulturell ledning – kulturmöten – mångfaldens utmaningar”). Palludan skriver: ”Man kan helt skilja mellan dansk och svensk organisationslogik. Skillnader i beslutsprocesserna leder till systematiska missförstånd... Skillnaderna i organisationslogik innebär att helt enkelt samma begrepp uppfattas olika i de båda länderna. Konsekvensen blir, att amerikanska managementböcker har olika innehåll, beroende på om läsaren är svensk eller dansk. Hierarki, motivation, delegering, coaching och kontroll är inte samma sak.” Avslutningsvis menar Palludan att ”Erkännandet av att sådana skillnader faktiskt existerar, är ett väsentligt steg på vägen i realiserandet av potentiellt mycket stora vinster. Vinster som är förbundna med utnyttjandet av synergin i ett dansk-svenskt samarbete i allmänhet och vid Öresund i synnerhet.”

Källa: <http://www.cifs.dk/scripts/atikel.asp?id=514&lng=3> – 2001-12-06.



Örtendahl lyckades till slut att lösa båda frågorna. Förhandlingarna med de politiska partierna i riksdagen<sup>11</sup> om pengafrågorna lyckades också till slut och beslut kunde tas i riksdagen under december 2001.<sup>12</sup>

Lockarps (kyrk)by blir i Citytunnelprojektets olika dellösningar inklämt mellan alla de nya och gamla järnvägsspåren samt diverse nya vägdragningar. Lockarps by med sina invånare offras så till slut för helheten med tunnelprojektet. Lilla Lockarp är gigantschackspelets stora – men kanske samtidigt ändå relativt sett ”lilla” – bondeoffer. Det finns vissa tydliga paralleller till Davids kamp mot Goliat vid mötena i referensgruppen på plats i Lockarp eller uppe på CT-kontorets sjätte våning. Skillnaden är dock att David inte – hittills – kunnat rå på Goliat. Goliat har mött David med allvar, full respekt, faktakunskaper och öppenhet. Ett antal kompletterande utredningar har gjorts som en följd av lockarpsbornas krav. Detta har också i viss mån påverkat utformningen av projektet i Lockarpsdelen.

En annan intressant och samtidigt komplex fråga är samspelet mellan Malmö stads förvaltningar med sin särskilda CT-förvaltningsorganisation och projektorganisationen Citytunneln. Hur fungerar det uppenbarligen komplicerade mötet mellan en klassisk förvaltningsorganisation och en tidsbegränsad, modernt uppbyggd projektorganisation? Hur möter nu på 2000-talet Malmö stad sina berörda och engagerade medborgare i samråden om CT? Vill man och kan man möta medborgarna på ett sätt som kan leda till förtroende och legitimitet för CT? Vilket långsiktigt perspektiv har man i Malmö på att bygga upp relationer med sina medborgare som berörs av projektet lång tid framöver? Hur hanterar den nya CT-projektorganisationen dessa möten? Ser malmöborna någon skillnad på CT-organisationen och folk från Malmö stad – eller blir det ett och samma? Det mesta vi sett hittills (se bl a avsnitt 2 nedan) talar för det sistnämnda förhållandet: allt – positivt såväl som negativt – spillet över på själva CT-organisationen och CT-projektet som helhet. Med ett utifrån-perspektiv ser man ingen skillnad på olika tjänstemän som hör till ”systemen”.

11 Vid Riksdagens beslut den 14 december 2001 blev voteringen följande: *Punkt 13* (Citytunneln i Malmö). Yrkanden: 1. Utskottet; 2. res. 20 (c, kd, mp); 3. utskottets förslag till beslut med den ändring däri som föranleddes av bifall till mot. T36 yrk. 1 (v). Förberedande votering: 70 för res. 20; 9 för mot. 241 avstod; 29 frånvarande. Kammaren biträdde res. 20. Huvudvotering: 243 för utskottet; 69 för res. 20; 8 avstod; 29 frånvarande. Kammaren biföll utskottets förslag. Partivis fördelning av rösterna: För utskottet: 121 s, 76 m, 30 v, 1 c, 14 fp, 1 -; För res. 20: 1 v, 38 kd, 14 c, 15 mp, 1 -; Avstod: 6 v, 1 kd, 1 mp; Frånvarande: 10 s, 5 m, 6 v, 3 kd, 3 c, 2 fp. (Källa: <http://www.riksdagen.se/debatt/0102/prot/48/> - Snabbprotokoll 2001/02:48, fredagen 14 december 2001)

12 I detta sammanhang finns en intressant artikel, ”Underestimating Costs in Public Works Projects. Error or lie?” av Bent Flyvbjerg, Mette Skamris Holm, och Sören Buhl, Department of Development and Planning, Aalborg University. Artikeln är publicerad i *APA Journal, Journal of the American Planning Association*, Vol. 68, No. 3, Summer 2002, pp. 279-95. I denna lyfter författarna framför allt den avgörande viktiga frågan om varför kostnaderna för så många infrastrukturprojekt (de har här studerat 258 olika internationella transportinfrastrukturprojekt) är från början underbudgeterade: ”Empirically and constructively, the article presents data, which make possible for the first time statistically valid benchmarking and risk assessment of cost overrun in major transport infrastructure projects. Theoretically, and in the tradition of critical reflexivity, the article forms part of a research project in which we explore the role of deception, lying, and power in policy making and planning (as a supplement to theories that emphasize truth, rationality, and democracy).” MiC återkommer också senare till denna problemställning.

Hallandsåsens omfattande miljö- och grundvattenskandal är ett välkänt misslyckande som hela tiden hänger som ett mörkt moln över Citytunnelprojektet i Malmö. Hallandsåsen tillhör de frågor som oftast återkommer bland medborgarnas i Malmö frågor till Citytunnelorganisationen. Hur kommer det att gå med grundvattenpumpandet? Klarar ni det eller blir det översvämningar? Kommer det återpumpade vattnet till Öresund att vara tillräckligt rent eller renat? Ska kemikalier sprutas in här också? Dessutom oroas de närmast boende över kalkbergets sprickbildning och hållfasthet, buller i allmänhet och buller nattetid i synnerhet under de fem årens byggtid. Hur blir det med trafiken, framkomligheten och alla omläggningarna inne i stadens city under byggtiden, är en annan vanlig fråga från medborgare och berörda. Kostnaderna upplevs som onödiga och för stora i relation till brister inom vård, skola och omsorg.

Under valårets och sommarens (2002) semestertid och nyhetstorka nås vi plötsligt av nyheten att "Regeringen försenar tunneln".<sup>13</sup> Av artiklarna framgår att ett regeringsbeslut om tillåtligheten av CT-projektet måste ske under sommaren för att tidsplanen för Citytunneln ska hålla. Men beredningen av ärendet på Miljödepartementet tar någon månad till. Det har politikerna i Skåne – Ilmar Reepalu, kommunstyrelsens ordförande i Malmö stad, samt Carl Sonesson, regionstyrelsens i Skåne ordförande – inte blivit informerade om. Miljöminister Lena Sommestad (då t.f. miljöminister under Kjell Larssons andra sjukskrivningsperiod) vågar inte svara på när beslutet kommer och ska då, i augusti 2002, etablera en direktkontakt med Ilmar Reepalu i Malmö. "Vi handlägger det här så fort vi någonsin kan" samt förnekar samtidigt att det skulle finnas politiska incitament för ett senarelagt beslut: "Absolut inte. Det här är en helt normal handläggning av det här ärendet. Det är behovet av ytterligare material som har senarelagt beslutet." Målet om byggstart 2003 och färdig tunnel 2008 förefaller alltmer oralistiskt, menar journalisten i sin nyhetsartikel. Regeringsbeslutet skulle enligt tidigare planer ha lämnat ett så kallat "tillåtighetsbeslut" redan på försommaren. I det beslutet vägs miljömässiga och samhällsekonomiska skäl samman. Beredningen är inte klar och då kan inte regeringen fatta något beslut i ärendet.

Banverket lämnade våren 2002 in ett beredningsunderlag men regeringen krävde kompletteringar. Så sent som i månadsskiftet maj-juni tvingades en ny handläggare, Willy Eng, på Miljödepartementet ta över ärendet på grund av barnledighet (föräldraledighet) för den tidigare handläggaren. Handläggare Eng uppger i SDS att det är en omfattande beredning som berör sex eller sju departement och statsrådsberedningen. "Det tar någon månad till innan beredningen är klar", säger Willy Eng. I augusti ska en särskild beredningsgrupp av tjänstemän granska Banverkets underlag. Han kan inte heller säga när beslutet om tillåtligheten kan komma att fattas av regeringen och avslutar med följande kommentar: "Det kan när som helst väckas en fråga som gör att tidpunkten förskjuts."

Den 2 oktober 2002 läser vi på Citytunnelns hemsida:

---

13 SDS den 26 juli samt 5 augusti 2002, del C3 och C5 och båda signerade Olof Westerberg.

[2002-10-02] Citytunneln begär anstånd hos miljödomstolen  
Citytunnelprojektet begärde idag hos Miljödomstolen i Växjö att få anstånd i tre veckor med de kompletteringar som domstolen begärt in.

Kompletteringarna gäller den ansökan om tillstånd enligt miljöbalken som projektet lämnade till Miljödomstolen i mars i år. Domstolen har begärt in handlingarna till den 7 oktober.

– De kompletterande utredningar som remissmyndigheterna har begärt är klara till den 7 oktober. Men vi behöver arbeta ett par veckor till med de kompletteringar som vi själva tagit initiativ till. Och eftersom vi vill lämna in alla kompletteringarna samtidigt begär vi anstånd till den 25 oktober, säger Gitte Isacson projektledare för Miljö & Tillstånd på Citytunneln. Sedan ansökan till miljödomstolen lämnades in har utformningen och byggmetoderna för station Triangeln ändrats. Konsekvenserna av förändringarna har utretts och Citytunnelprojektet bedömer att ansökan behöver kompletteras med dessa uppgifter.

8 november 2002 noterar vi i SDS att ”SGU sa ja till Citytunneln”. Rubriken innebär att SGU, Sveriges Geologiska Undersökning, har i remissomgången av regeringens tillåtlighetsbedömning sagt ja till Citytunnelns ansökan om tillåtlighet hos regeringen. ”Den begärda kompletteringen av geologernas inställning till grundvattenfrågorna nådde Miljödepartementet igår (dvs den 7 nov 2002 – min anm)”. Därmed kan ärendet gå vidare till regeringen för ett slutgiltigt beslut om huruvida projektet kan tillåtas eller inte. Först när det beslutet är fattat bestämmer Miljödomstolen dag för förhandlingar. Citytunnelns chef, Örjan Larsson, sade för någon vecka sedan till SDS att han räknade med förhandlingar i Miljödomstolen i maj 2003. I går (den 7 nov 2002 – min anm) sade Miljödomstolens chef Peter Brusewitz till TT att det är ett jättemål som tidigast kan komma upp i vår (2003 – min anm). Citytunneln nye miljöchef Wollmar Hintze är orolig för förseningar. – Vi balanserar på marginalen, säger han och varnar för att kostnaderna kan stiga upp mot 10 miljarder om tidsplanen spricker.<sup>14</sup>

## Malmöbon Persson

Men trots alla svårigheter på skilda samhällliga nivåer och arenor så finns det hela tiden de starka politiska aktörerna – framför allt statsministern och dåvarande malmöbon Göran Persson<sup>15</sup> och finanskommunalrådet och kommunstyrelsens i Malmö ordförande de senaste åtta åren, Ilmar Reepalu – som står bakom Citytunnelprojektet, såväl lokalt som nationellt. I en söndagsintervju i SDS med Reepalu inför valet i september 2002 med rubriken ”Arkitekten Reepalu är stolt över Malmö” talar han

<sup>14</sup> SDS den 8 november 2002, del C5. Osignerad artikel.

<sup>15</sup> Se MiC-delrapport 1 (2000) sid. 21 ff. Jämför också med Falkemark (1999) och Falkemark i ”Öresundsbron – en onaturlig hägring” (1992:43 ff) om statsmakternas och rikspolitikers betydelse i stora infrastrukturprojekt som ex.v. Öresundsbron, Väst kustbanan och Hallandsåsen.

om vad som har lett till förändringen sedan 1994 av Malmö från en ”hårt sargad stad med industrier som försvann på löpande band till en stad med en positiv framtidsbild, en stad vi kan vara stolta över”. På frågan ”Vilka är de viktigaste pusselbitarna?”, svarar Reepalu:

Bron. Högskolan. Skatteutjämningsbidragen. Citytunneln är på gång. I dag vill till och med studenter som pluggar i Lund bo i Malmö. Miljö är till exempel en profilfråga om man vill locka unga. Idag är vi den bästa miljöstaden i Sverige. Vi har satsat på att göra om stadskärnan. Det vi äger gemensamt ska alltid vara finare än det vi äger privat. Vi ska ha de finaste parkerna, parkbänkarna och stenbeläggningen.<sup>16</sup>

De ekonomiska resurserna för genomförandet av Citytunneln är nu, 2002, också ordnade, även om det satt hårt inne under en lång tid och kanske framför allt under de politiska förhandlingarna i riksdagens skilda utskott. Vad är det då som är så grundläggande viktigt med detta Citytunnelprojekt att man är beredd att satsa så mycket politisk och ekonomisk prestige och så mycken energi och kraft på att föra Malmös nya och egna megaprojekt i hamn? Hur kan vi förstå dessa omfattande drivkrafter? Det torde vara mycket mer än några futtiga minuters tidsvinst för en enkel tågresa mellan Malmö och Köpenhamn.<sup>17</sup>

Fredagen den 15 november 2002, samtidigt som projektet fortfarande – och otåligt – väntar på regeringens beslut om tillåtlighet av Citytunnelprojektet, invigs Citytunnelutställningen med ett geografiskt läge mitt i (nuvarande) City, vid randen av Gustav Adolfs Torg. Projektchefen Örjan Larsson hälsar de närvarande välkomna med bland annat följande:

– Utställningen är ett sätt för oss att fördjupa informationen och öppenheten. Citytunneln är ett informationsprojekt lika väl som ett miljö- och teknikprojekt. Genom att öppna utställningen ökar vi tillgängligheten till information, och visar att Citytunneln är en viktig del av järnvägen i regionen och i Sverige... Citytunneln kommer under flera års byggtid att påverka vardagen i Malmö. Utställningen ska ge något nytt också för den som kommer tillbaka flera gånger under de här åren, säger Örjan Larsson.

Örjan Larsson nämner också att han bedömer att förhandlingarna med Miljödomstolen kan starta under hösten 2003. Den tidigare projektchefen Kjeld Boye-Møller liksom ett 60-tal byggbranschfolk, lokala politiker och malmötjänstemän är inbjudna till och deltar i öppningsceremonin, liksom landshövdingen Bengt Holgersson

16 SDS, sön 8 september 2002, Malmö, C9. Intervjuartikel av Niklas Holm och Claes Fürstenberg. I SDS 22 feb 2003 i en artikel med rubriken ”Malmö förlorar maktens öra” bekräftas detta med statsministerns malmökoppling i sammanhanget Citytunneln och högskolan. Dels av Percy Liedholm, vice ordförande i kommunstyrelsen fram till valet 2002, och Ilmar Reepalu, kommunstyrelsens ordförande nu och även sedan längre tid tillbaka. Göran Persson, dåvarande finansministern, bokförde sig på Regementsgatan 20, i Malmö kommun den 31 oktober 1995. Båda är överens om att Göran Perssons närvaro i Malmö har varit av stor betydelse för regionen. Artikeln i SDS, C5 är signerad Claes Fürstenberg.

17 Samma politiska enighet finns på det lokala, kommunala politiska planet – man är överens om vissa stora framtidsfrågor i Malmö över blockgränserna. ”Även om debatten i Malmö kan vara tuff i ideologiskt laddade frågor finns det en mångårig tradition av samverkan mellan blocken i stadens viktiga framtidsfrågor. Detta har gällt Öresundsbron, Högskolan, hamnbebyggelsen och Citytunneln.” SDS, huvudledaren, Sidan 2, fredagen den 11 oktober 2002.

tillsammans med några elever från klass 1C, Ängslättsskolan i Bunkeflostrand – elever som antagligen ses som representanter för de framtida brukarna. Landshövdingen säger bland annat följande innan själva det gemensamma bandklippandet där barnen snabbförordnas till biträdande landshövdingar med rätt att klippa till:

– Citytunneln ska byggas i Malmö. Men den är en angelägenhet för både Skåne och landet i sin helhet, inte minst av miljöskäl. Den kommer att ge tågtrafiken i Sverige bättre konkurrenskraft och jag tror att utställningen ska väcka intresse hos såväl malmöbor som tillresta.

Vid pressvisningen dagen innan, den 14 november, blir den mediala nyheten projektchefens svar på den ständiga mediafrågan om när Citytunneln ska öppnas: ”Citytunneln försenas och blir inte klar 2008” och ”Så blir Citytunneln – men först 2009”. I texten noteras att 1 miljard kronor av de 8,8 miljarderna redan förbrukats på färdigbyggda spårportar och planeringsarbete. Att hålla igång personalstaben kostar runt 10 miljoner i månaden.

Samtidigt passar malmöbyggmästaren Percy Nilsson på att hålla presskonferens om sina nygamla byggplaner vid Hyllievång vid Hyllies Citytunnelstation med Scandinavian Tower och en ny stor evenemangsarena för framför allt MIF-ishockeymatcher med plats för 12 000 åskådare – en arena som kan ändras för mindre föreställningar. Alla byggkropparna ska knytas samman med en glasgång och skärmtak samt 40-100 butiker. Madison Square Garden i New York är en av förebilderna till arenan liksom Color Line Arena i Hamburg. Percy Nilsson konstaterar inför ett stort pressuppbåd: ”Det enda som kan hota arenan är Citytunneln”. Om planerna på Citytunneln skulle stoppas blir det varken arena eller 325 meter högt tornhus. ”Kommunens företrädare blinkade till av fasa”.<sup>18</sup>

Genom öppnandet av informationsutställningar markerar CT-projektet sin egentliga slutspurt med att definitivt förankra projektet och det stundande byggandet för malmöborna. Samrådsfasens rättsliga fas är nu lagd till handlingarna. Det handlar om att skapa legitimitet i Malmö och regionen för megaprojektet och dess konkreta konsekvenser i vardagen under ett antal år i stadens centrala delar. Projektchefen Örjan Larsson markerar också detta faktum i sitt hälsningsanförande den 15 november. Planeringen av utställningen har tagit lång tid och inleddes strax efter samrådet maj 2001 var avslutat då en arbetsgrupp tillsattes. Det kommer också att tas inträde av besökarna för att se och uppleva utställningen av det offentliga infrastrukturprojektet i Malmö. Det är, som MiC ser det, ingen självklarhet med ett betalt inträde till information om ett offentligt finansierat projekt. Citytunnelprojektet för sin del menar

---

18 SDS fredagen 15 november 2002, C6 (i den sk lokaldelen, dvs Malmödelen av SDS – inte i A-delen, riksdelen, vilket kan förväna en del), signerad Britt-Marie Bergström. Samma budskap fanns i radions nationella och lokala nyhetssändningar under fredagen 15 november 2002. Dagens efter följer sportkolumnisten Åke Stolt, en av de tyngre lokala opinionsbildarna bl a om Citytunneln, upp med en krönika om arenan och hotelltornet med 88 våningar. I förbigående skriver Stolt t ex ”Det var mitt i tunnel- och Bo01-hysterin” och ”Nu ligger Bo01 och huttrar nere i blåsten, Citytunneln borrar sig sakta genom tiden och utredningarna och Percy vill blåsa Köpenhamn på de stora evenemangen i framtiden. I varje fall vintertid.” (SDS, 16 november 2002, C11, Sport). Dessa spalter torde vara de mest lästa raderna i sydvensk press, i alla fall av den manliga läsekretsen.

att utställningen är mycket mer än en vanlig information om ett offentligt infrastrukturprojekt, och det är ju i sig en korrekt beskrivning av den omfattande utställningen.<sup>19</sup>

På en av utställningens informationsskärmar ”Citytunneln är navet i regionen – Citytunneln handlar om mycket mer än några minuters kortare restid till Köpenhamn från Malmö Central” återfinner jag så de sju punkterna (ursprungligen sex) i ändamålsparagrafen för Citytunnelprojektet (se dessa sju punkter ovan, sidan 13). Här har dessa sju punkter nu blivit omformulerade – transformerade eller transponerade – till 12 punkter som i klartext talar om vad projektet 2002 vill och syftar till:

- Det handlar om att dra in järnvägen mitt i centrala Malmö.
- Det handlar om att skapa Sveriges 3:e mest trafikerade järnvägsstation vid Triangeln.
- Det handlar om att dra järnväg till södra Malmö för tillväxt och utveckling.
- Det handlar om att ge Pågatågstrafik till en rad nya stationer i Skåne.
- Det handlar om att göra en rad orter i Skåne till starka alternativ för boende och näringsliv.
- Det handlar om att företag ska kunna etableras och kunna växa med större tillgång till personal.
- Det handlar om att göra utbildning i regionen mer tillgänglig.
- Det handlar om att förstärka universitetsaxeln Lund-Malmö-Köpenhamn-Roskilde.
- Det handlar om att kunna bygga ut järnvägsnätet i hela Skåne.
- Det handlar om att förstärka Sveriges järnvägsnät för både person- och godstrafik.
- Det handlar om att förstärka integrationen med Själland.
- Det handlar om växtkraft för hela regionen. Helt enkelt.

”Omnia mutantur, nihil interit – allting förändras, men ingenting blir till intet”, skrev den romerske skalden Ovidius<sup>20</sup> och då sannolikt med tanke på termodynamikens första och andra huvudsats. Detta kan också formuleras som: ”Ingenting försvinner nånsin (gäller all materia och energi) och allting sprider sig, slutligen.”

Här kan alltså viljan bakom Citytunnelprojektet läsas och förstås på en konkretiserad och aggregerad systemnivå. Motiven och drivkrafterna bakom (under) diskussionerna om Triangelstationens precisa geografiska placering är numera tydliga och

<sup>19</sup> Utställningen presenteras också i nr 3/2002 av Kundklubbsnytt från Skånetrafiken. Under utställningen kom också in väsentliga synpunkter från besökare. I mars 2003 påpekar en besökare att en vägdragnings angetts på felaktigt sätt på utställningen vilket han tackas för och ändring görs. Kontakterna med boende och berörda i Malmö är således av kontinuerligt värde för CT-projektet på olika plan. Se vidare nedan i avsnitt 7.

synliga. Centrum i Malmö ska också framgent finnas kring Triangeln ("Stärka Malmös stadskärna som ett centrum i regionen" och "... att skapa Sveriges 3:e mest trafikerade järnvägsstation vid Triangeln"). Hyllieområdets expansion ska understödjas ("...att dra järnväg till södra Malmö för tillväxt och utveckling"). Integrationen med Själland markeras konkret ("Bidra till en förbättrad integration inom Öresundsregionen" – Citytunneln är förvisso ett EU-finansierat infrastrukturprojekt). Det tydligast nytillkomna är arbetskraftens i Skåne tillgänglighet för företagen och utbildningens i regionen ökade tillgänglighet. "Tillväxt och utveckling – växtkraft!" är de ledande nyckelorden nu. Verben som ska styra tänkandet är nu att: dra in, skapa, dra järnväg, ge Pågatågstrafik, göra... starka, etableras... och växa, göra... tillgänglig, förstärka... axlar, bygga ut, förstärka... järnvägsnät, förstärka... integration, växtkraft! Det är ett tydligt styrkeorienterat ordval.

Och var har de två punkterna med miljöaspekterna tagit vägen? Punkterna om de minskande miljöproblemen, ett miljöanpassat transportsystem och det långsiktigt hållbara samhället tagit vägen? Miljöformuleringarna från ändamålsparagrafen är: "Minska miljöproblemen längs kontinentalbanan" och "Vara ett steg i riktning mot ett miljöanpassat transportsystem och ett långsiktigt hållbart samhälle". Miljöaspekterna har istället placerats på ett särskilt avsnitt på väggen mitt emot i utställningskorridoren med en texttavla som lyfter fram just dessa miljöperspektiv på CT-projektet.

Svårigheterna fortsätter att följa Citytunnelprojektet även efter utställningsöppningen och under slutet av 2002. Den 27 november 2002 skickar CT-projektets informationsavdelning ut följande pressmeddelande som nu noteras även hos riksmidia:

#### **Inget tillåtighetsbeslut för Citytunneln före årsskiftet**

**Tillåtighetsprövningen av Citytunneln förlängs. Regeringen kommer inte att fatta något beslut före årsskiftet.**

**Orsaken är att Citytunnelprojektets ansökan om tillåtighet måste kompletteras.**

- Vi har i samtal med departementen kommit fram till att en komplettering är nödvändig. Vi vill undvika eventuella juridiska komplikationer i ett senare skede, säger Citytunnelns projektchef Örjan Larsson.

Kompletteringen gäller det område som rymmer de anläggningar, exempelvis bullervallar och utjämningsmagasin, som är nödvändiga längs järnvägens sträckning och som Citytunnelprojektet har sökt tillstånd för.

---

20 Ovidius (Publius Ovidius Naso), romersk skald, 43 f. Kr. – 17 (18) e. Kr. Ovidius drabbades 8 e. Kr. av kejsar Augustus bannstråle (pga Ovidius erotiska diktning som hotade den gamla romaranda som kejsaren sökte blåsa liv i) och tvangs att gå i landsflykt från Rom till Tomis (nuvarande Constanta) vid Svarat havet. Innan exilen skrev han färdigt sitt mest berömda verk *Metamorphoses*, som består av ca 250 sagor som alla har en förvandling som centralt motiv. Termodynamikens naturvetenskapliga grundsatser formulerades sedermera på slutet av 1700-talet och början av 1800-talet av vetenskapsmän som Carnot, Mayer, Joule, Lord Kelvin, Clausius och senare Gibbs. Se även om detta i Jönsson, B. & Wickenberg, P. (1995): *På goda grunder* – se även: <http://www.certec.lth.se/dok/pagodagrunder/>

Citytunnelprojektet måste nu förtydliga det aktuella områdets utbredning ytterligare, så att anläggningarna får plats. Kompletteringen har tagits fram och skickas i dagarna ut på remiss till berörda myndigheter.

Detta innebär att tillåtighetsprocessen förlängs i cirka tre månader och att regeringens beslut kan fattas först i början på 2003. Att tillåtighetsprocessen på det här sättet drar ut på tiden får också återverkningar på projektets huvudtidplan.

- Kompletteringen innebär att vi inte kan bli klara under 2008, som tidigare planerats, utan glider in på 2009. De kan också medföra att byggstarten 2003 får skjutas fram. Exakt hur långt får en kommande revidering av huvudtidplanen utvisa, säger Örjan Larsson.

Regeringen har tidigare beslutat att Citytunnelprojektet ska genomföras och Sveriges riksdag har bestämt hur projektet ska finansieras. Frågan om tillåtlighet innebär en juridisk prövning i enlighet med miljöbalken. Den nu nödvändiga kompletteringen bedöms inte påverka järnvägsutredningens miljökonsekvensbeskrivning.<sup>21</sup>

I SDS (28 nov 2002) ges detta pressmeddelande rubriken ”Ytterligare tvekan om Citytunneln” och SDS följer upp (30 nov 2002) med en helsida om hur tunneln kommer att se ut i Malmö. Reportaget sker i form av ett större genomarbetat helsidesuppslag med rubriken ”Den nya vägen under Malmö”, vilket under MiC-projektets studier av Citytunnelprojektet alltsedan 1999 är det första, stort uppslagna och mer genomarbetade reportaget i SDS om Citytunnelprojektets konkreta utformning för Malmöborna och läsarna av SDS.<sup>22</sup>

Den 9 december 2002 säger den då relativt nyblivna kommunikationsministern, Ulrika Messing, till SDS i en intervju att hon vill skynda på utvecklingen genom att förkorta handläggningstiderna. Kanske genom att låta fler personer arbeta med miljöprövningen, säger Messing. Samtidigt markerar ministern att hon inte vill skruva ner miljöambitionerna. Bakgrunden är den kritik som framförs mot att miljöprövningen av stora bygg- och järnvägsprojekt tar alldeles för lång tid. Långa handläggningstider försenar inte bara viktiga infrastrukturprojekt. De kan också försvaga Sveriges internationella konkurrenskraft. I artikeln görs också jämförelser mellan den redan invigda Metron i Köpenhamn och Citytunneln. Messing uttalar också att hon för sin del redan sagt slutligt ja till Citytunneln och att hon nu bara avvaktar miljöminister Lena Sommestads slutliga ställningstagande. Regeringen gillar Citytunneln, blir mellanrubriken när ministern uttalar att ”den är viktig för att binda ihop och vidga Öresundsregionen och för att lösgöra kapacitet för person- och godstrafik i Skåne. Regeringen kommer att stötta Citytunneln. Beslutet kommer inom kort”, slår hon fast.<sup>23</sup>

Årets TEMO-undersökning (2002) av inställningen till Citytunneln hos malmöbor och andra skåningar publiceras i början av december (2.12.2002) som en slutpunkt och är en markering av – eller indikator på – CT-projektets externa huvudinriktning

21 <http://www.citytunneln.com/index.asp?strBrowser=ie> – besökt och citerat den 28 och 30 nov 2002.

22 SDS tors 28 nov 2002, C8; och SDS lör 30 nov 2002, D3 - Malmödelen.

23 SDS 9 december 2002, A4, halvsidesartikeln är signerad av Erik Magnusson.



och satsning på 'legitimiteten' för det stora infrastrukturprojektet i staden och regionen. Det redovisas med följande text på hemsidan:

**Stödet ökar för Citytunneln, enligt ny Temo-mätning**  
[2002-12-02]

Stödet för Citytunnelprojektet växer i Skåne. 50 procent av skåningarna är positivt inställda, vilket är en ökning jämfört med förra året. 70 procent tror att det blir enklare att åka tåg med Citytunneln. Dessutom kan 83 procent av de som är tveksamma eller negativa ändå acceptera att projektet förverkligas.<sup>24</sup>

Året i media för Citytunneln, 2002, avslutas med en signerad ledarartikel i SDS (Ulf Bjurnemark) med rubriken "En region knyts ihop", där jämförelser i Öresundsregionen mellan snabbheten i infrastrukturutbyggnaden i Danmark och Köpenhamn med redan invigda Metron görs med den svenska sidan med Citytunneln. Den väl-informerade journalisten avslutar delen om Citytunneln som har det trögt i tillståndsprocessen – "i de svenska politiska och byråkratiska papperskvarnarna". "Det lär dröja ännu minst ett år innan Miljödomstolen är klar med sin prövning", konkluderar han om Citytunnelns framtid på kort sikt och fortsätter artikeln om järnvägsprojektet Sturupspendeln och ett yttre godsspår för godstrafiken över Öresundsbron.<sup>25</sup>

Torsdagen den 6 mars 2003 kommer det av Citytunnelprojektet efterlängtade beslutet: Regeringen har fattat beslut om tillåtligheten i CT-projektet. Detta är det pressmeddelande som CT-projektet skickar ut samma dag:

**Regeringens klartecken inleder ny fas för Citytunneln**

Citytunnelprojektet tog i dag ett avgörande steg närmare byggstart. Regeringen ger projektet klartecken sedan den kommit fram till att bygget kan genomföras.

– Det här är en milstolpe i Citytunnelprojektets historia. Regeringens beslut banar väg för ett nytt transportsystem som gagnar hela Sverige. Med Citytunneln kan fördelarna med Öresundsförbindelsen utnyttjas fullt ut och två expansiva regioner knyts ännu närmare varandra, vilket bidrar till förbättrad integration, fler arbetstillfällen och ökad tillväxt, säger Citytunnelns projektchef Örjan Larsson.

Regeringens tillåtlighetsbeslut innebär att Citytunnelprojektet går in i en ny fas, med anbudsgivning och upphandling av entreprenaderna. Först på tur står projektets största kontrakt, byggandet av tunnlarna mellan Malmö C och Holma samt det berggrum där station Triangeln ska inrymmas.

24 <http://www.citytunneln.com/index.asp?strBrowser=ie> – noterat söndag 8 december 2002. Mätningen, som är Temos fjärde om Citytunneln, bygger på intervjuer med 1 000 skåningar i åldern 18 år och äldre. Frågorna handlar bland annat om skåningarnas allmänna inställning, deras kännedom om projektet och hur de bedömer dess påverkan på utvecklingen i Skåne. Nytt för i år är att de som är tveksamma eller negativa till projektet fått svara på frågan om de, trots sin inställning, kan acceptera att Citytunneln byggs. 83 procent uppger att de accepterar bygget medan 12 procent svarar nej.

25 SDS, lördagen 28 december 2002, signerad artikel på ledarsidan, sidan 2.

Förfrågningsunderlag skickas i morgon, fredag, till kvalificerade entreprenörer och senare i år följer kontraktet för Malmö C Nedre, den underjordiska tillbyggnaden av Malmös centralstation.

Dagens besked innebär även att järnvägsplanerna, där bland annat projektets genomförande och markbehov beskrivs i detalj, kan upprättas och ställas ut så att allmänheten får möjlighet att yttra sig om resultatet. När planerna har fastställts och alla tillstånd är klara kan bygget starta 2004.

Med tillåtighetsbeslutet inleds också miljödomstolens prövning av projektet, som omfattar bland annat buller, vibrationer, grundvatten sänkningar och utsläpp. Miljödomstolen kommer att i detalj fastställa villkoren för det bygge som regeringen nu har godkänt. Förhandlingar planeras till hösten.

– Visserligen återstår det mycket arbete innan vi kan sätta spaden i jorden, men projektet övergår nu i en konkret och spännande fas, säger projektchef Örjan Larsson.<sup>26</sup>

## Meningsskapandet bakom och i själva projektet

Vi behöver nu också söka att kritiskt granska, tolka och förstå Citytunneln på ett delvis annorlunda och meningsskapande metaplan.<sup>27</sup> Vi nämnde inledningsvis att Citytunneln ska studeras, tolkas och förstås främst i skenet av Öresundsbron. På ett meningsskapande plan kan Citytunneln ses och förstås som ett uttryck för det ”Nya Malmö” som möter Köpenhamn och Metron, Europa, EU och kontinenten. Den nya tunnelbanan i Köpenhamn, Metron, invigs den 19 oktober 2002 och förlänger Öresundsbrons trafikmöjligheter på den danska sidan. Det Nya Projektet Malmö i

26 Vi noterar att samma kväll i de två public service TV-kanalerna, TV1 och TV2, förekommer inga inslag om detta beslut. Nyheten återfinns i den regionala kanalens nyhetssändningar, SYD-NYTT. Detta kan ses som en av flera indikatorer på vilken nyhetsbedömning som centrala stockholmsmedier gör av ett av Sveriges största infrasytemprojekt i modern tid. Ska det faktum att Citytunneln ska byggas i Malmö och inte i stockholmsregionen utgöra förklaringsgrunden för denna nyhetsbedömning, frågar MiC-projektet. I april 2003 när regeringen med sina två samarbetspartier (v) och (mp) inför vårbudgeten ska spara pengar så drabbas Citytunneln – igen. Region Skåne och Malmö kommun tillsammans med Citytunnelorganisationen beslutar sig snabbt för att under 2004 arbeta med de regional-lokala pengarna så att ingen fördröjning och därmed ny osäkerhet uppstår kring CT-projektets realiserande med påbörjad upphandling. Svårigheterna finns kvar.

27 Jmf forskningskrifterna som de senaste åren producerats om Öresundsbron: Berg, Linde-Laursen & Löfgren: *Invoking a Transnational Metropolis. The Making of a Öresund Region* (2000) samt *Öresundsbron på uppmärksamhetens marknad. Regionbyggare i evenemangsbranschen* (2002). En annan bok – om samma tema och som beskriver de politiska processerna omkring brons tillkomst och skilda intressegrupperingar och lobbyinsatser i regionen för broprojektet – är näringslivskonsulterna Dahl, Pålsson & Danielsson: *Aktion bygg bron!* (2000). Statsvetaren Gunnar Falkemark har också nära och ingående behandlat Öresundsbron (ffa kapitel 4) i sin trafikpolitiska bok *Politik, Lobbyism och Manipulation. Svensk trafikpolitik i verkligheten* (Nya Doxa, 1999). En annan klassiker inom området är Hall, P. (1980): *Great Planning Disasters*. Los Angeles: University of California Press liksom avhandlingen Flyvbjerg, B. (1991): *Rationalitet og makt. Et case-baseret studie af planlægning, politik og modernitet*, Bind I og II. København: Akademisk Forlag.

Öresundsregionen handlar framför allt om riktmärkena Öresundsbron, Malmö högskola och Citytunneln. Måhända kan här tillkomma företeelser som Santiago Calatravas "The Turning Torso" och "The Scandinavian Tower", Percy Nilssons med fle- ras manlighets- och priaposprojekt. Borta är det passerande industrisamhällets Malmö med Kockumsvarvet och Kockumskranen<sup>28</sup>, Strumpan, Mazetti chokladfabrik, SAAB-fabriken, de många Tobaksfabrikerna och Yllefabriken (den sk Doffeln). Det slutna sociala och folkhemsinriktade systemet, den svenska välfärdsmodellen – det moderna projektet, där politiken i stor utsträckning försökte lägga livet tillrätta för medborgaren.

I början av nittioalet mötte Malmö såväl arbetsmarknadens sammanbrott som flyktingströmmen från det krigshärjade Balkan. Den gamla industristaden som redan då brottades med saknaden av klassiska industrier – textilindustri, livsmedelsindustri och framför allt varvet – befann sig i en mycket svår och på många plan förändrande situation. Nittiotalskrisen i Malmö betydde depression – mellan 1990 och 1993 föll förvärvsfrekvensen från 78 procent till 60 procent. Hela stadsdelar i staden hamnade vid sidan av den ordinarie arbetsmarknaden. I dag har mer än en tredjedel (38 procent) av stadens invånare utländsk bakgrund. Något håller sannolikt på att hända i och med Malmö. Det nya kunskapssamhällets moderna Malmö bryter fram med en meningsgestaltning kring de tre stora symboliska satsningarna bron, den universitetssträvande högskolan och järnvägstunneln under stadens city, Citytunneln.<sup>29</sup> Är det alltså i en viktig meningsproduktion vi också kan söka förstå Citytunnelprojektet i Malmö?

Parallellt finns den miljöpolitiska diskursen under 90-talet om trafikens effekter på miljön. Trafiken – med jordbruket – är främsta orsaken till miljöproblemen i Skåne. Redan Miljödelegationen Västra Skåne konstaterade detta i sin slutrapport 1990

---

28 Carl Henrik Svenstedt, professor vid Malmö högskola, skriver 27 juli 2002 på sidan 2 i SDS under rubriken "Ingen sörjer Kockumskranen" som revs under sensommaren 2002 efter att ha sålts till ett sydkoreanskt företag, noterar att inga omfattande protester nu höjs inför rivningen (nedmonteringen) av den synbara och nästan klassiska Malmösymbolen. Varför inte, undrar Svenstedt och menar att "sanningen är att ingen bryr sig". Idag, får vi tillägga här, ty för 10-15 år sedan fanns ett antal högröstade opinioner i Malmö mot att sälja och/eller riva Kockumskranen, fortfarande stadens stolthet och tydligaste igenkänningsmärke till lands. Svenstedt skriver bl a följande genomskådande och i sammanhanget Citytunnelprojektet tänkvärda ord om Malmös nuvarande utvecklingsläge: "Malmö kommer nämligen att köra fast i en av dessa dystra svackor som utmärkt dess nittonhund-ratal om inte själva tankemönstren utsätts för en skoningslös självprövning. Det är mycket bymen-talitet som behöver vädras ut. Avundsjuka och rena sabotage mot projekt som vågar sticka av och vara annorlunda. En paradoxal oförmåga att dra åt samma håll." Tankarna går här också till malmöförfattaren och musikern Jacques Wérups bevingade ord i boken "Hemstaden – min malmöhis-toria" (Alba, 1981) om malmöandan, dödligt trångsynt men ändå med sinne för detaljens storslagenhet. Citatet är hämtat från ett fotbollsderby i staden på mitten av 50-talet mellan MFF och HIF. HIF ledde med 2-0 en halvtimme in i andra halvlek och HIF får så en frispark. En hel-singborgare jublar åt detta domslut och från malmösupportrarnas skara bakom målet på Malmö Idrottsplats hörs då den idag klassiska malmörepliken: "Adu, gå po match i en sån rockajävel!"

29 Thomas Ekman, teknik- och vetenskapshistoriker vid KTH och doktorand i miljöforskningspro-grammet UTVÄGAR, talar om "Tunnelbanans visionsmomentum, dvs att tunnelbanan som so-ciotekniskt system påverkade förortsvisionerna" (Ekman, T. (1996): *Vision i fast form. Tunnelbana och förort i 1940-talets Stockholm*, Stockholm: KTH.)

(SOU 1990:93, Miljön i Västra Skåne. År 2000 i våra händer). 38% av utsläppen av växthusgasen koldioxid kommer vid sekelskiftet från transportsystemet (vägtrafik, flyg och sjöfart). Till detta kommer från trafiken utsläpp av en stor mängd andra ämnen som påverkar natur, miljö och hälsa. Trafiken har kontinuerligt ökat sedan 1990. Trafiken på E6:an har ökat med 50% sedan 1990. Av persontransportarbetet görs i dag 78% med bil och 12% med kollektiva färdmedel. Av de förvärvsarbetande skåningarna pendlar 34% över kommungränserna. Trafiken är ett samhällsfält och politikområde, som berör flertalet av de 15 miljömål som antagits av riksdagen.<sup>30</sup> Citytunnelprojektet och meningsskapandet kring detta ska tolkas och förstås även i detta trafik- och miljöperspektiv.

Citytunnelprojektet har genomfört ett stort antal samråd med berörda närboende och medborgare i Malmö om den mest ambitiösa MKB som hittills tagits fram i landet inför tillståndsansökan till (den nya) miljödomstolen. Det är i första hand dessa skilda samrådsprocesser som vi i forskningsprojektet MiC konkret och empiriskt har kunnat följa och studera på nära håll i drygt tre år mellan 1999 och 2002. Samråden har inte varit sig lika i form och innehåll från gång till annan utan vår fallstudie pekar på intressanta processer med förändringar av den under- eller bakomliggande normativiteten. Dessa har uppenbarligen mer eller mindre skett hela tiden, som vi ska se av våra studier.

Vilka förändringarna har varit – samt orsakerna till och drivkrafterna bakom dessa – ska vi nu ge oss i kast med att beskriva, tolka och analysera i vår andra forskningsrapport om Citytunnelprojektet. Vad blir det då som vi kan lära oss av att följa en mycket konkret fallstudie, ett case i avancerad praktik, på så nära håll och under en så pass relativt lång processtid? Hur och vad sker i mötet mellan det vi med samhällsvetaren Jürgen Habermas terminologi kan beskriva som 'system och livsvärld'?<sup>31</sup> Vår grundläggande frågeställning är då också: Vilka normer, normerande handlingsmönster, normativiteter och normativa strukturer är det som finns aktiva och passiva, latent och manifesta, öppna och inbäddade? Vilka normer skapas, utvecklas, försvinner och gör sig gällande och påverkar, dominerar och slutligen kommer att styra genomförandet av projektets samråd?

Och sedan, och kanske framför allt, vilka normer och normativiteter påverkar och styr det fortsatta arbetet under själva byggnationen – och driften – av Citytunnelprojektet?

30 Se vidare under [www.skanesmiljomal.info](http://www.skanesmiljomal.info). Siffror här efter Lise-Lott Reitner, länsöverdirektör vid Länsstyrelsen för Skåne, vid det första mötet 8 november 2002 med samtal om kommunikationer i remissomgången av "Skånes miljömål och miljöhandlingsprogram" om de nu framtagna rapporterna framtagna på uppdrag av länsstyrelsen. (Citerat efter Mats Bohgard, professor vid avdelningen för Ergonomi och aerosolteknologi, institutionen för designvetenskaper, Lunds universitet. Bohgard ingår som expert i Miljömålsgruppen "Luft" vid länsstyrelsen.)

31 'Livsvärlden' kan i en enkel och bred mening beskrivas i termer av 'vardagslivet' dvs livsvärlden representerar basen för uppkomsten och produktionen av sociala normer, moraliska normer och värden och världsbilder. I livsvärlden sker socialisering, social integration och kulturell reproduktion. Livsvärlden fungerar som det kulturella ramverket som förbinder individen med samhället och därigenom förmedlas en gemensam världs bild där individerna såväl som kollektivet skapar och erhåller en identitet. Kommunikation och språk spelar en avgörande roll i detta sammanhang. Habermas, J. (1981/1987): *The Theory of Communicative Action I-II*. Cambridge: Polity Press.

## 2. Mötet ”System och livsvärld” – uppföljningsintervjuer gjorda år 2001 med samrådsbesökare om det utökade samrådet 1999

Under februari och mars 2001 gjorde MiC en uppföljning av det första utökade samrådet hösten 1999, dvs efter ett och ett halvt år. Vi gjorde 20 enskilda telefonintervjuer med de personer som i det tidigare utökade samrådet hösten 1999 kommit in med frågor och synpunkter. Bakomliggande mekanismer kan vara olika till sin karaktär: engagemang och intresse att föra fram detta i ett offentligt sammanhang. För en majoritet av de tillfrågade uppger man att det handlade om att de som närboende var direkt berörda av CT-projektet via stationsbyggen, tunneldragningar eller att det egna huset befann sig i riskzonen. Vi utgår här bara från det faktum att de har handlat med att kommunicera något konkret under samrådet om CT-projektet. Det urval vi gjort är bland de personer som finns med namn med i den tryckta Samrådsredogörelsen ”utökad samråd rörande Citytunnelprojektet”, AB32AY420000, version A. Urvalet är också bland de personer häri som vi kunnat identifiera och finna telefonnummer till hos Telias nummerupplysning. Samtalen varade allt mellan 10 och 40 minuter.

Till dessa personer ställde vi i huvudsak 12 basfrågor som redovisas med frågeformuläret i sin helhet i bilagorna. Huvudfrågorna var i korthet dessa (anpassade till den något speciella telefonintervjusituationen med okända personer):

1. En kanske mycket nyfiken fråga, men varför gick du till mötet om Citytunneln?
2. Varför ställde du din fråga på mötet?
3. Har du sett den tryckta samrådsredogörelsen?  
Om NEJ: har du efterfrågat den? Var då? Varför har du inte fått den?  
Fortsätt sedan till fråga 6 nedan (obs! tempuset etc i frågeformuleringen?):  
Om JA – fortsätt med frågorna 4 och 5:
4. Hur fick du tag på den?
5. Har du läst ditt svar (din fråga och ditt svar)?
6. Är (var) du nöjd med svaret du fått (fick då den kvällen – den som inte läst CT-broschyren)?  
Om NEJ: Varför var/blev du inte nöjd?  
Om JA: Varför var/blev du nöjd?

7. Tycker du att samrådsmötet med information och frågor-svar var meningsfullt för dig – dvs sett ur ditt eget perspektiv?  
Om NEJ: Varför tycker du inte att det var meningsfullt?  
Om JA: Varför tycker du att samrådet var meningsfullt?
8. Har du efter samrådsmötet frågat vid fler eller andra gånger/tillfällen om Citytunneln på möten eller vid besök på Citytunnelkontoret eller vid på Malmö stads olika kontor?  
Om NEJ: Varför har du inte gjort det?  
Om JA: Vad har du då frågat efter?
9. Har du deltagit i några sk referensgruppsmöten med Citytunnelprojektet?  
Om JA: När då? Var?
10. Har du sedan hösten 1999 deltagit i andra möten som handlat om Citytunneln?  
Om JA: När och i vilket sammanhang?
11. Till slut: Vad har du för funderingar och tankar om Citytunnelprojektet i dag då?
12. Skulle vi – lite längre fram – kunna få göra en lite längre intervju med dig igen?

## 2.1 Resultaten av intervjuerna vintern 20001

Jag redovisar inledningsvis de skilda svaren hos de 20 intervjuade personerna för att därefter dra vissa sammanfattande slutsatser av svaren på respektive frågor. De 20 intervjuerna redovisas i samma ordning fråga för fråga (vardera givna en bokstav för fortlöpande identifiering). Samtliga individuella intervjuer är dessutom i sin helhet – dock avpersonifierade – publicerade i bilagorna sist i MiC-rapporten.<sup>32</sup> Förkortningen CT står här för Citytunneln.

*1. En kanske mycket nyfiken fråga, men varför gick du till mötet?*

- a) Jag bor i Kulladal, nära tunnelns dragning.
- b) Jag är med i en förening som hyr lokal i ett hus som berörs av Citytunneln.
- c) Som fritidspolitiker är jag intresserad av vad som händer i Lockarp.
- d) Första mötet man kallade till var i Holma skola, och jag hade läst i pressen att vi berördes.
- e) Jag är en av de första som skrev ett tidningsinlägg om den här frågan, det är nog 15 år sen.

---

<sup>32</sup> De 20 intervjuerna som återfinns här är genomförda och renskrivna av journalisten Anders Bendroth, Malmö. Urval och upplägg av frågeställningarna gjordes i en gemensam planering av oss båda.

- f) Jag har alltid varit trafikintresserad.
- g) Jag är medlem i Limhamns miljöförening, och vi är alltid intresserade av såväl bron som Citytunneln.
- h) Professionellt och som malmöbo. (Har som forskare skrivit om tredje spåret i Sthlm.)
- i) Ämnet intresserar mig.
- j) Jag gjorde min praktiktermin för lärarbehörigheten (f.d. skeppsbyggande civilingenjör) just i den vevan, vi höll på med miljöfrågorna och jag tyckte redan då att Citytunneln var ett vansinnigt projekt.
- k) Jag är emot denna tunnel (bor nära, dvs rakt ovanför, dragningen)
- l) Jag bor intill Citytunneln och gick dit som boenderepresentant (bostadsrättsförening). Vi bejakar tunneln, såväl unga som gamla, trots att vi inser att det kan finnas en baksida.
- m) Jag ville veta mer om Citytunneln, dessutom bor jag på Gamla Väster, bara en bit från den planerade tunneldragningen.
- n) Jag läste miljövetenskap på Malmö högskola vid tillfället, vi hade ett fall i studierna om Citytunneln.
- o) Jag bor nära Johanneskyrkan, nära den planerade Citytunneluppgången.
- p) Jag tycker att informationen om Citytunneln är viktig. Samtidigt bor jag nära Citytunneln.
- q) Jag ville höra hur andra närboende reagerar på Citytunneln.
- r) Jag ville helt enkelt veta mer om vad som ska hända och hur de tacklar problemen.
- s) Citytunneln intresserar mig personligen, dessutom är jag ordförande i, och representant för, en bostadsrättsförening som är i högsta grad berörd. Vi kallades till mötet i egenskap av fastighetsägare.
- t) Jag bor i närheten och jag har barn som berörs av Citytunneln.

*MiC-kommentarer:*

Nästan samtliga av de intervjuade är berörda som boende (dels personligen och dels som representanter för föreningar) nära Citytunnelns kommande/planerade dragning. De har också en intressant geografisk spridning längs CT-dragningen i Malmö. Även andra intresserade har besökt samrådsmötena (lokalpolitiker, intresserade och nyfikna i största allmänhet, forskare, studerande, miljöföreningsmedlem). Det finns i samtliga fall uttryckt ett personligt intresse av samrådsmötena.

Vi kan också konstatera att detta intresse eller denna drivkraft, för att tala med en term från den tyske samhällsvetaren och rättssociologen Jürgen Habermas, med ett

undantag springer ur de intervjuades egen personliga *livsvärld*.<sup>33</sup> Ett enda tydligt *systemrelaterat* inslag finns bland de intervjuade: forskaren som tidigare i sin professionella och systembundna sida i forskning och arbete har följt tredje spåret i Stockholm. Jag återkommer till detta i den avslutande diskussionen i kapitel 3 i denna MiC-rapport.

## 2. Varför ställde du din fråga på mötet?

- a) Jag var (är?) rädd att marken/tomten ska skaka av tågens framfart.
- b) Jag reagerade på svaren ett par andra fick, de svaren var otillräckliga.
- c) Jag hade egna förslag om hur frågan skulle lösas.
- d) Jag är ordförande i en stor bostadsrättsförening Pildammsvägan/Stadiongatan, det var bl a i den rollen jag var där, och i det läget talade man om det östra alternativet (för stationen vid Triangeln). Nära oss alltså.
- e) -
- f) Jag bor 100 meter intill den kommande stationen.
- g) Jag frågade om återvinningsstationen vid Hyllie vattentorn, Sveriges mest frekventerade. Om den får vara kvar trots Citytunneln? Den kostade ju fem miljoner att bygga, så det vore slöseri med skattemedel om den bara försvann.
- h) Jag ville ha förtydligande på grundläggande frågor, vad projektet kostar och vem som ska betala.
- i) Jag ville se lönsamheten på de olika alternativen
- j) Det talades mycket om Hallandsåsen och grundvattenförstöringen i den vevan, och jag befarade samma sak här.
- k) Jag blir nära granne med en byggarbetsplats i sju år. Jag är också rädd att Johanneskyrkan ska få sättningskador.
- l) Jag var laddad med frågor, att det blev just den fråga det blev handlade om att jag hade den på hornhinnan vid tillfället.
- m) Jag ville veta hur det går för de gamla husen och parkens träd, jag trodde själv de skulle svara att ”det kan bli problem för för träden – men inte husen”. Svaret blev tvärtom...
- n) Vi hade under studiearbetets gång upptäckt hur svårt det är att få reda på något om Citytunneln.
- o) Man är orolig, även om jag personligen är FÖR tunneln.
- p) Alla är så negativa till Citytunneln, vi måste se framåt för att få fram det positiva.

---

33 Med begreppet 'livsvärld' – se tidigare fotnot 30 ovan.



- q) Sammantaget kan det här inte vara bra för miljön.
- r) Jag blev skeptisk när de berättade om de väldiga schaktmassor som ska transporteras iväg. Var ska det bli av?
- s) -
- t) Jag hade många frågor på läppen den kvällen, en del frågades av andra, men ingen hade ställt just denna fråga.

*MiC-kommentarer:*

Skälen för de intervjuade är mycket skiftande och spretar åt många håll. Men ett återkommande skäl är *olika former av oro* – man ville veta mer om *riskerna för sin egen del och för sin nära miljö*, man ville veta mer om hur konstruktionen av Citytunneln ska utformas så att man kan känna sig säker eller säkrare. Flertalet hade, självklart, frågor som man personligen fann viktiga eller väsentliga. Man vill veta, bli förvissade eller få kunskap som undanröjde riskerna för av de närvarande experterna på samrådsmötet. Hallandsåskatastrofen med vatteneländet dyker upp även bland dessa frågorna. Några har också egna förslag om hur man skulle kunna göra, konstruktiva idéer. Frågan är om de blev nöjda eller inte – se vidare om detta under fråga 6 nedan.

*3. Har du sett den tryckta samrådsredogörelsen?*

**Om NEJ:** har du efterfrågat den? Var då? Varför har du inte fått den?  
Fortsätt sedan till fråga 6 nedan.

**Om JA:** fortsätt med frågorna 4 och 5:

*Fråga 4: Hur fick du tag på den?*

*Fråga 5: Har du läst ditt svar (din fråga och ditt svar)?*

- a) Ja. Fråga 4: Tror de skicka den. Fråga 5: Nej, eftersom det var fel fråga under mitt namn. Kändes oseriöst. Min fråga gällde att marken i Kulladal fortplantar markskakningarna väldigt lätt. Förr när de sprängde i Kalkbrottet kände vi av skakningarna, varje måndag kl 18, år ut och år in. Ska ett CT-tåg var tredje minut ge samma effekt?
- b) Inget jag minns, kanske kom den tryckta redogörelsen till klubben. Men jag hade nog inte jagat efter den ändå – vi är så lite i lokalen att vi bara berörs marginellt. Fråga 4: -. Fråga 5: Nej.
- c) Ja. Fråga 4: Via stadsdelskontoret. Fråga 5: Ja
- d) Nej, knappast. Fast kanske ändå. Jag har nog fått den med posten. Men jag har haft annat att göra. Fråga 4: Den kom med posten. Fråga 5: Oja.
- e) Nej, jag visste inte att den fanns. Hade jag känt till skriften så hade jag också skaffat den.

- f) Nej. Detta är en överraskning. Jag har heller inte kunnat fråga efter redogörelsen eftersom jag inte visste att den fanns. Ingen har informerat mig. Jag hade olika förslag jag lämnade på mötet.
- g) Nej. Jag visste inte ens att frågor och svar från samrådet fanns tryckt. Hade jag vetat det hade jag naturligtvis försökt få tag i den.
- h) Nej, och jag har heller inte letat efter redogörelsen eftersom jag inte vetat att den fanns. Självklart hade jag jagat upp den annars. Det ska jag göra nu.
- i) Nej, och jag har heller inte kunnat fråga efter samrådsredogörelsen, eftersom jag inte visste om att den fanns.
- j) Nej, jag visste inte ens att den fanns. Hade jag vetat så hade jag letat för att få ett ex.
- k) Nej, jag kände inte till att den fanns ens. Men visst skulle det vara intressant att läsa svaren på mitt och andras inlägg. Jag tror jag ska kontakta dem.
- l) Nej, jag visste inte att det fanns. Visst hade det varit kul att läsa svaren.
- m) Jag visste inte att frågor och svar tryckts upp, jag tycker heller inte det är så viktigt.
- n) Nej, jag visste inte den fanns. Men visst skulle det vara intressant att läsa redogörelsen.
- o) Nej, visste inte att den fanns.
- p) Nej, men de sa visst att frågor och svar skulle tryckas upp, Men jag bryr mig inte så mycket, det skulle mest vara för att få se sitt eget namn i tryck...(fniss).
- q) Nej, därför att jag inte visste att trycksaken fanns, men hade jag vetat det så hade jag försökt få tag på den.
- r) Nej. Jag visste inte att samrådstrycket fanns. Hade jag vetat så hade jag absolut jagat upp ett exemplar.
- s) Jag kan ha sett den tryckta samrådsredogörelsen men jag minns inte.
- t) Nej, jag visste inte att den fanns ens. Men jag har sett en kopia med en del av frågorna. Den tryckta redogörelsen är emellertid inte så viktig att jag skulle lagt ner jobb på att få tag i den.

*MiC-kommentarer:*

Två av de 20 intervjuade vet med tydligt uppgiven säkerhet att de fått/sett samrådsredogörelsen från Citytunnelprojektet. En är felciterad i denna. Två intervjuade uppger att de inte minns samrådshäftet efter ett drygt år som gått sedan själva samrådsmötet konkreta genomförande. Det allvarligaste – ur samrådets syfte i miljöbalken, se därom ovan i MiC-rapporten – är att 18 av 20 *inte* vare sig känner till protokollet/redogörelsen eller vet om att den ska finnas. Det ger anledning till allvarliga funderingar om hur detta ska hanteras i framtida projekt som medför fördjupade samråd.

Informationshantering är svårt i stora sammanhang och det tar också lång tid innan redogörelsen är klar och sedan eventuellt kan skickas ut till de som deltagit i samrådet. Sannolikt måste de ansvariga för samråden annonsera och informera minst lika mycket *efter* samrådets första genomförande. En fråga som MiC ställer sig är: Är detta vi här noterat ett mått eller en indikator på Citytunnelprojektets svala intresse för konkret uppföljning och att nå tillbaka hem med svar och information till de närvarande, aktiva och intresserade berörda medborgarna till deras frågor och synpunkter? Eller glömmer man bara fort?

6. *Är (var) du nöjd med svaret du fått (fick då den kvällen)?*

Om NEJ: Varför var/blev du inte nöjd?

Om JA: Varför var/blev du nöjd?

- a) Nej, absolut inte. Jag beförde att mitt gamla hus ska påverkas, men experterna verkade inte veta vad de pratade om.
- b) Ja, jag tror att politikerna och andra svarade så gott de kunde. I det läget (nov-99) låg Citytunneln så långt fram i tiden.
- c) Ja, i och med att de lovade utreda mitt förslag. Senare körde de förstås fram ett annat förslag... Jag vill ju återföra Lockarp, idag går ju stambanan rakt igenom.
- d) Ja, jag var helt nöjd med svaret jag fick på samrådsmötet.
- e) Nej, jag fick inget riktigt svar på mötet, tvärtom upplevde jag det som om de inte ville ha några alternativ.
- f) Nej, absolut inte. Allt kändes uppgjort, det fanns inget utrymme att påverka. Gehöret från den församlade sakkunskapen var direkt dåligt, undrar om de överhuvudtaget tog notis om oss besökare.
- g) Nej, inte riktigt. Det kändes som om de inte tog mig på allvar. Frågan behandlades lättvindligt, trots att det handlar om fem miljoner...
- h) Nej, såvitt jag minns gled de över problemet. Det "skulle ordna sig", men man har fortfarande inte lyckats lösa finansieringsfrågan. Det hade varit ärligare med ett rakt besked den kvällen, alltså ett "vi saknar pengar och det är ett problem".
- i) Ja, under rådande omständigheter. I det läget kunde de inte svara mycket annorlunda.
- j) Nej, verkligen missnöjd. Dels för att man förnekade att det danska Metro-projektet i Köpenhamn drabbats av grundvattenproblem "inga problem alls". Dels framhöll man från podiet att Citytunneln behövs för att vi ska klara av trafiksituationen. I nästa ögonblick lät man en SJ-man förklara att SJ klarar sig alldeles utmärkt med Kontinentalbanan...
- k) Nej (skratt) och jag är lätt upprörd fortfarande. Grånissarna i panelen var fruktansvärt okunniga om detta område.

- l) Man måste vara oerhört ihärdig för att få svar. På samrådsmötet –99 blev jag tillfrågad om jag ville sitta med i en referensgrupp, och det gör jag sedan dess. Där har jag lärt mig *när det gäller inflytandefrågor – att man måste tjata och tjata*. Det räcker t ex inte med att tala med en person i projektet och sedan räkna med att frågan automatiskt hamnar hos ”rätt” instans/person. Nej, man måste tjata. Ett exempel: På senaste referensgruppsmötet var det en man som påtalade riskerna för Johanneskyrkan i samband med tunnelbygget. Frågeställningen bemöttes som en nyhet – trots att han ställt samma fråga vid kanske tio tillfällen tidigare...
- m) Mest chockerad eftersom jag äger ett gammalt hus på väster. Fast - påverkas huset så ersätter de väl mig ekonomiskt. Mest av allt önskar jag förstås att Citytunneln aldrig blir verklighet.
- n) Nej, för det första svarade de inte på frågan, för det andra tyckte jag att de genomgående kluddade till svaren. Istället borde de gjort svaren lättbegripliga så att alla besökare förstod.
- o) Det var lite så och så med det... Folk svarar inte på frågor nuförtiden... Å ena sidan är jag optimist och vill tro att folk säger sanningen. Å andra sidan vet man inte vem man kan lita på.
- p) Ja, det tycker jag, det var till och med handklappningar från publiken efteråt. Fast någon fråga var det egentligen inte, mera ett påstående.
- q) Nej, jag minns inte i detalj, men mitt intryck var att ingen fick något riktigt svar.
- r) Nej, inte riktigt, det verkade inte som om sakkunskapen visste hur de skulle tackla problemet.
- s) Nej, och jag har inte varit nöjd med svaren överhuvudtaget alltsedan dess. De ansvariga svarar samma sak varje gång. Man håller informationsmöten, men lyssnar inte.
- t) Ja, det tycker jag. Och framför allt fick jag kontakt med referensgruppen för skolfrågor.

*MiC-kommentarer:*

12 av de 20 intervjuade anser sig *inte nöjda* med svaren man fått vid samrådsmötet. Sex är klart nöjda och två är relativt odeciderade i sin bedömning av nöjdheten. Det pekar naturligtvis mot en mycket hög missnöjessiffra – 3 av 5 är inte nöjda. Skälen till missnöjet är av kommunikativ karaktär, man har inte upplevt att experterna svarat på frågorna. Syftet torde vara för Citytunnelorganisationen att flertalet skulle vara relativt nöjda efter ett informativt och kommunikativt samrådsmöte. Har man, hösten 1999, underskattat betydelsen av att kommunicera med folk på folks vis? Var man sampratade om uppgiften dvs de fyra-fem olika samrådsaktörerna SJ, CTK, Malmö stad, Banverket och Region Skåne?

Alla dessa brister var i och för sig också den direkta huvudorsaken till att samråden med Öppet Hus maj 2001 lades upp på ett helt annat vis med personlig närhet och kommunikation, bilder, ritningar, skisser, modeller och samtal. Vad hade hänt med samråden 1999 om man gjort på samma sätt redan då?

Det hör i och för sig till bilden att de intervjuade här ovan har deltagit i fyra mycket olika samrådsmöten om Citytunnelprojektet. Eftersom dessa var – efter min bedömning och jag deltog på alla fyra samrådsmötena – olika till sin karaktär och sin publik, är det svårt att jämföra svaren rakt över. Triangelmötet var mest kritiskt ifrågasättande och stundtals dramatiskt, Lockarpsmötet som mycket god dramatisk och engagemangsmässig tvåa. Holma var mer harmoniskt, nästan folkhemsidylliskt. Det första i Malmö City (i S:t Gertrudssalen) var premiäraktigt, mer formellt och utan större glöd och engagemang hos deltagarna/publiken (många av CT:s konsulter var ombedda och pliktskyldigast närvarande) och de professionella aktörerna. Svårigheterna i bygg- och driftskedet som kan komma att beröra och störa de boende är faktiskt sett också mer omfattande vid Triangeln och i Lockarp. Till dels även i Malmö City, men betydligt mindre i Holmatrakterna.

Dessa skillnader speglas också i de intervjuades svar ovan och blir även tydligare om vi ser på de intervjuades hemadresser i bilagorna (dvs vilket samrådsmöte man sannolikt deltagit i).

*7. Tycker du att samrådsmötet med information och frågor-svar var meningsfullt för dig – dvs sett ur ditt eget perspektiv?*

Om NEJ: Varför tycker du inte att det var meningsfullt?

Om JA: Varför tycker du att samrådet var meningsfullt?

- a) Beror på, så mycket samråd blev det ju inte eftersom allt redan var bestämt, men man fick åtminstone säga vad man tyckte och man griper ju efter alla halmstrå.
- b) Ja, jag fick veta mer än jag visste tidigare. Och jag fick ideer om var man söker vidare efter Citytunnelinformation.
- c) I det läget – JA. De sade sig ju vilja utreda mitt förslag.
- d) Ja, det tycker jag. Och detta är ju egentligen första gången i kommunen – som det sker något av vikt – där vanliga människor får ett ord med i laget.
- e) Ja, det fanns andra frågor som kom upp och besvarades.
- f) Ja, absolut. Jag fick reda på saker som jag inte tänkt på. Och egentligen vill jag ha en tunnel, kommunikation är viktigt, problemet är bara att de vill göra en snålplan. Jag menar att det lönar sig i längden att satsa på det bästa.
- g) Ja, eftersom de i övrigt svarade bra på frågorna. I stort sett.
- h) Ja, absolut, bland annat fanns bra visualiseringar som visade hur projektet såg ut och hur det skulle påverka.

- i) Väldigt bra. Det är bra när man frågar folk, tyvärr sker det alldeles för sällan. Nästan aldrig.
- j) Nej, av flera orsaker. Jag försökte få ordet ännu en gång men negligerades. Istället lät man en närvarande gubbe säga ”bara bygg – det blir jättefint”, och sedan var mötet över. Det är svårt att få gehör för sina synpunkter, man får tvärtom känslan av att man inte är önskvärd.
- k) Både och, om än övervägande nej. Mammon styrde det mötet. När man t ex talade om en tunneluppgång vid Stadsteatern blev experternas svar att det går inte ”för då dör city”.
- l) Ja, om man ser det som en ren information. Panelen skötte sig bra. Fast något samråd var det inte.
- m) Ja, jag är nyfiken på vad folk skulle fråga, och så tycker jag Claus Novotny (moderator) är trevlig. Panelen svarade faktiskt bättre än vad jag trodde de skulle göra.
- n) Nej, därför att mötet inte kändes produktivt. Man fick snarare känslan av att de höll samrådet av plikt.
- o) Jag såg en massa människor på mötet, många var oroliga, inte minst småbarnsföräldrarna, och jag tycker det är meningsfullt att se folk engagera sig.
- p) Ja, de som svarade gjorde nog sitt bästa för att lugna folk. Men det är svårt, i det läget (nov 99) låg Citytunneln så långt in i framtiden.
- q) Det var meningsfullt ur den aspekten, att jag som Citytunnelmotståndare fick se att alla de övriga närvarande också var motståndare till projektet. Sådant stärker.
- r) Min känsla när jag gick hem var att det fanns så många osäkra omständigheter. Vad händer egentligen i verkligheten när det är dags att bygga Citytunneln. Jag tänker på Hallandsåsen och på att samma sak kan hända här.
- s) Ja, självklart. Dels fick jag lite information, dels fick jag besked om att många är intresserade av Citytunneln.
- t) Ja, eftersom det var både för och emot. Fast jag blev lite ledsen i början, tonen var så anklagande, efterhand nyanserades den dock.

*MiC-kommentarer:*

Två av de intervjuade är tydligt negativa till att samrådsmötet var meningsfullt för dem själv. Några få är tveksamma till det meningsfulla. En mycket klar majoritet bland de intervjuade ansåg att samrådsmötet – av många väsensskilda skäl – var meningsfullt för dem själva. Skälen för att man upplevde samrådsmötet som meningsfullt var framför allt: erbjöd ny information, man fick nya idéer om hur gå kunna gå vidare och att panelen med experter var duktiga/gjorde sitt bästa. En del lyfter fram vikten av att få säga sin mening och att detta är – eller har varit – sällsynt. Vidare fick man en bekräftelse av bland annat: den egna osäkerheten, att flera andra var oroliga/negativa och motståndare till Citytunnelprojektet samt att flera andra var engagerade i frågan.

8. *Har du efter samrådsmötet frågat vid fler eller andra gånger/tillfällen om Citytunneln på möten eller vid besök på Citytunnelkontoret eller vid på Malmö stads olika kontor?*

Om NEJ: Varför har du inte gjort det?

Om JA: Vad har du då frågat efter?

- a) Ja, jag har tagit upp samma sak igen, fått samma svar, och är fortfarande inte nöjd. Sista gången i Stadshuset där jag såg Björn Gillberg. Jag skrev till honom om mitt problem, fick ett vänligt svar, och han lovade att mina farhågor ska tas med i miljöprövningen. Det kändes bra.
- b) Nej, men en annan klubbmedlem har deltagit i möten.
- c) Ja, som fritidspolitiker. Jag har t o m varit uppe på Citytunnelns kontor och ställt frågor till tjänstemännen. Vi har försökt pressa på för att få bort spåret genom byn. Folket i byn måste betyda mer än 30 sekunders tidsvinst för tåget.
- d) Ja, med referensgruppen där jag ingår. Jag har bl a fråga hur man tänkt sig lösa transporten av de väldiga schaktmassor som ska tas ut vid Holma. Varken frågan var man ska göra av schaktmassorna eller hur stor trafikbelastningen blir, har de kunnat svara på ännu.
- e) Ja, jag har följt upp mina frågor.
- f) Nej, jag har inte vetat att det varit fler möten. Kanske beror det på att jag reser mycket, jag har inte sett annonserna.
- g) Nej, orsaken är kanske att efterhand flyttades mitt intresse över till BO 01 utställningen.
- h) Nej, men jag har tittat noggrant på modellen på Centralen och så har jag följt frågan i SDS.
- i) Nej, jag har bara följt frågan i tidningarna.
- j) Nej. Jag tycker inte längre det känns meningsfullt. Det handlar också mycket om bristen på tid.
- k) Nej, har det varit fler möten? Ja, det var förstås ett här i området dit ingen kom eftersom man glömt bort att annonsera om det.
- l) Ja, för man måste ju tjata...
- m) Nej, det räckte med ett möte.
- n) Nej, och ändå är jag både intresserad och berörd. Men efter att förgäves ha satsat en vecka i skolan på benhårt arbete med att få veta något om Citytunneln - så känns det hopplöst. Det är så svårt att få riktig och vettig information om Citytunneln.
- o) Ja, vår bostadsrättsförening hade besök av referensgruppen och då frågade jag om Pildammsskolan.

- p) Nej.
- q) Minns inte riktigt.
- r) Nej. Dels har jag inte sett annonser, dels har jag inte haft tid att engagera mig.
- s) Ja, och jag har frågat samma saker (se samrådsredogörelsen: det handlar bl a om gångtunnlar).
- t) Ja, jag kom med i en referensgrupp. Mina frågor har fortsättningsvis varit ungefär densamma, om barnen och deras säkerhet.

*MiC-kommentarer:*

Flertalet av de intervjuade har inte varit på fler möten om Citytunneln efter själva samrådsmötet. Men det är 8 av 20, knappt hälften, som varit på fler möten eller har följt upp själva. Två har fortsatt i några av referensgrupperna och en har haft kontakt med en av referensgrupperna. Det är en relativt tydlig indikator på att intresset eller sakfrågan är djupt förankrat hos och betyder något av mening för de aktuella personerna i fråga.

Det är således ingen direkt tillfällighet att de deltog i samrådsmötet och ställde sin fråga publikt och offentligt. De är övertygade om något som är viktigt för dem som medborgare och/eller boende i sammanhanget. Deras demokratiska vilja har kommit till offentligt uttryck i enlighet med det syfte som uttrycks i miljöbalken.

*9. Har du deltagit i några s. k. referensgruppsmöten med Citytunnelprojektet?*

- a) Nej.
- b) Nej.
- c) Nej.
- d) Ja, senast uppe på Citytunnelkontoret.
- e) Nej, men jag anmälde mitt intresse för att vara med i en referensgrupp men det var uppenbarligen inte intressant.
- f) Nej.
- g) Nej.
- h) Nej.
- i) Nej.
- j) Nej.
- k) Nej.
- l) Nej.
- m) Ja, tre gånger.



- n) Nej.
- o) Nej.
- p) Nej, och det är huvudsakligen av praktiska skäl jag inte kunnat gå på fler möten.
- q) Nej.
- r) Nej.
- s) Ja, och jag ställer samma frågor varje gång, men det händer ingenting.
- t) Ja, flera gånger.

*MiC-kommentarer:*

Svaren här bekräftar att det är fyra av de 20 intervjuade som ingår i och följer referensgrupperna. En person ställer samma fråga varje gång men uppger att ingenting händer. Ytterligare en av de intervjuade uppger att denne anmält sig till att vara med i en referensgrupp men inte blivit vidare kontaktad om detta. Vad har hänt här då?

*10. Har du sedan hösten 1999 deltagit i andra möten som handlat om Citytunneln?*

Om JA: När och i vilket sammanhang?

- a) Ja, i Baltiska hallen plus något lokalt möte för oss i Kulladal.
- b) Nej, men vi har fått uppföljande information i området.
- c) Nej, men jag har varit med och diskuterat väg 101 med Gatukontoret. För mig är vägen och spåren samma sak, jag ser till helheten.
- d) Ja, jag följer referensgruppens arbete och möten.
- e) Ja, i Lockarp där jag ställde ungefär samma frågor som tidigare. Men något riktigt svar har jag aldrig fått.
- f) Nej.
- g) Ja, jag var på ett möte i gamla mässhallarna, men frågade ingenting.
- h) Jag försökte komma in på mötet vid Triangeln där man bl a diskuterade hur ungdomen skulle påverkas, men jag kom inte in. Det var fullsatt så jag tvingades vända i dörren.
- i) Nej.
- j) Nej, men för en vecka sedan (vecka 06, 2001) var jag inne på Citytunnelkontoret vid Hamngatan/Norra Vallgatan och skrev ner att ”det måste finnas andra alternativ”.
- k) Nej.
- l) Ja, ytterligare ett informationsmöte, vilket det nu var.

- m) Nej.
- n) Nej.
- o) Ja, vår bostadsrättsförening hade besök av referensgruppen.
- p) Nej, jag har inte haft möjlighet. Skulle gärna varit med på mötet om Centralen, men det missade jag. Däremot var jag på ett möte dessförinnan, det på Europaporten.
- q) Jag har varit på flera möten, jag är absolut motståndare. Jag minns bl a ett möte på biblioteket.
- r) Nej.
- s) Ja, i huset inom bostadsrättsföreningen. Jag hade kallat dit någon från CT, det kom en informatör, ingen ansvarig alltså.
- t) Nej.

*MiC-kommentarer:*

Det har tydligen förekommit även en del andra möten om Citytunneln. Två av de 20 intervjuade har också varit med redan på det inledande samrådsmötet på Mässshallarna/Europaporten våren (mars) 1999.

*11. Till slut: Vad har du för funderingar och tankar om Citytunnelprojektet i dag då?*

- a) Var väldigt positiv från början, men idag är det tvärtom. Det blir för dyrt, och jag tror inte de får de kommunikationsvinster de pratar om. Bygg hellre ett yttre spår med en centralstation utanför city.

Samråd? Det är så diffust, Citytunneln var ju beslutad redan innan vi närboende fick yttra oss. Visst kan politikerna säga att allt skett i demokratisk ordning, men vad är det värt i realiteten. De som bor i närheten av Citytunneln, och alltså berörs, borde naturligtvis fått yttra sig innan bygget var beslutat. Tyvärr tror jag att Citytunneln byggs.

- b) Personligen tycker jag att Citytunneln känns meningslös, varför satsar man inte i stället på modernare saker som t ex luftburna spårvagnar?

Samråd? Nej, jag gick inte till mötet för att jag trodde jag kunde påverka, jag ville bara veta mer. Som jag upplever ordet "samråd" så skulle de kringboende ha beslutsrätt, men det har de inte. Jag tror inte ens de kan påverka färgen på tunnelbanestationen... Men samråd låter fel, kalla det i stället informationsmöten.

- c) Jag är positiv till Citytunneln och är övertygad om att den kommer att byggas. Ekonomin blir inget problem, pengar är till för att användas.

Vad gäller samrådet däremot är jag ganska kritisk. Nästan alltid känner man sig överkörd eftersom allt redan är uppgjort och klart. Det känns som om man säger ”Bra att ni talar om vad ni tycker, fast vi skiter i det”. Fast OK, ibland lyssnar man.

- d) Jag tror fullt och fast att Citytunneln blir av, liksom att den är nödvändig, trots att meningarna är delade. Inte minst i fullmäktige i Malmö. För jag lider med alla som bor längs kontinentalbanan, det har som bekant byggts en hel del bostäder runt det spåret genom åren.

Just nu upplever jag ekonomin/finansieringen måste klaras ut snabbt. I dagsläget händer ju ingenting. Jag tvivlar dessutom på att man lyckas hålla tidtabellen.

- e) Citytunnelns framtid är i fara idag. Det handlar om pengar, detta är ett ekonomiskt högriskprojekt som jag redan tidigare påpekat. Dessutom blir det ofta prestige som avgör stora projekt. Men det blir en Citytunnel eftersom man tog beslutet om bron så tog man också Citytunnel.

Samrådet? Ja det har väl skötts någorlunda med sina öppna förhandlingar.

- f) Det går på tok för långsamt, inga beslut tas, inget händer, handlingsförlamningen verkar total. Personligen hoppas jag det blir en tunnel, för om Malmö och Köpenhamn ska växa ihop så räcker inte dagens spårdragningar.

Vad gäller samråd och gemene mans möjligheter att påverka så är jag skeptisk. Ett spel för galleriet. Den känsla man fick på samrådet var att allt var klappat och klart. Tyvärr handlar det fortfarande bara om att göra en så billig tunnel som möjligt.

- g) Man säger att Citytunneln är livsviktig för trafiksituationen, men jag tycker att det handlar om ett stort pengaslöseri. Jag tror inte Citytunneln blir av, och blir den av så blir det en ny Hallandsås. Skulle den byggts, så skulle det naturligtvis ha skett samtidigt med bron.

En negativ följd av Citytunnelplanerna är att ingen byggnation sker i Hyllie by förrän Citytunneln byggts klar.

- h) Som malmöbo undrar jag fortfarande vem som ska betala notan. Två miljarder är mycket för Malmö. Likaså undrar jag om Malmös kommunikationer ska fokuseras på norra Malmö – det är väldigt perifert i förhållande till var folk bor.

En tredje undran är hur det ska fungera runt Centralen under byggtiden, det handlar om 6 år men kan lika gärna bli 8-10 år. Har vi råd med 10 års kaos i ett område som redan är kaotiskt?

- i) Sett ur lönsamhetsaspekten så tror jag aldrig att Citytunneln går ihop ekonomiskt. I så fall får de visa det.

Sedan undrar jag om en tunnel verkligen behövs. I Stockholm med sina ständiga köer är behovet tydligt, men i Malmö? Här finns köerna bara en kort stund på morgonen och kvällen.

Slutligen tvivlar jag på att de får pengarna och därmed kan bygga tunneln.

- j) Tre argument mot bron: 1) Det blir för dyrt. 2/ Malmö blir en byggarbetsplats under mycket lång tid 3/ Risken för byggnaderna runt tunnelbygget är inte klarlagda.

Så till namnet på mötet, samrådsmöte. Något samråd tyckte jag inte att det var. Jag gick därifrån med känslan att det var intressant att vara där, men det gav ingenting.

Nej, jag bryr mig inte längre. Orsak? För en tid sedan läste jag ett enkätresultat där 80 procent av malmöborna sades vara positiva till CT. I det läget känns inte längre mitt motstånd meningsfullt.

- k) Jag tycker precis som vid samrådsmötet, Malmö är en provinsstad som klarar sig utan CT. Folk tar sig till bron ändå. Dessutom kostar tunneln alldeles för mycket, plus att den kommer att dra med sig en massa brottslighet.

Jag är rädd för eventuella skador. När vi på stadsteatern byggde ett nytt orkesterdike stod det en halv meter grundvatten på golvet efter en vecka. Stadsteatern drabbades av samma problem. Vad säger att CT klarar sig undan problemen?

Samråd kan man inte kalla detta som föregår tunneln. Med samråd menas väl att man ska komma överens om något..., och det kan man knappast säga om detta. Det sk samrådsmötet var tvärtom förfärligt – det kändes som om de klappa oss på huvudet.

- l) När jag tänker på tunneln rent generellt så handlar det om pengar och miljö. På mikronivå om miljö, störningar och stök. Inom vår bostadsrättsförening arbetar vi idag för att slippa undan de busslinjer som planeras gå genom Rådmansgatan. Och vi är fortfarande positiva till tunneln.

Samråd? Det är det ju inte. Jag uppfattar mer de sk samrådsmötena som informationsmöten. Inom referensgruppen däremot kan man se inslag av samråd, där är Citytunnel-folket relativt lyhörda. Man måste förstås tjata...!

- m) Citytunneln är ett stort överambitiöst projekt som jag hoppas aldrig blir av.

Ordet samråd upplever jag vara helt galet för denna mötesformen, kalla det istället informationsmöte. Samråd är ju när två parter diskuterar och förhoppningsvis kommer fram till något tillsammans. Här var allt bestämt på förhand, det var psykologiskt smart av dem på Citytunneln att ordna mötet. Dessutom mutade de oss med kaffe i ett försök att skapa goodwill kring projektet.

- n) Idag känner jag att tunneln blir av. Jag orkar inte göra något åt det, jag har accepterat faktum. Redan när vi studerade frågan på högskolan fick vi i varje kontakt med Citytunnel-folket föreläst för oss att "det blir en tunnel". Likaså att "den går inte att stoppa". Inte konstigt att man resignerar...

Samråd? Tja?! Varje liten fråga på mötena spelar kanske ingen roll, men alla samråd tillsammans har nog påverkat eller fyllt en funktion.

- o) Jag är fortfarande positiv till Citytunneln, jag litar rent allmänt på tekniken, tror att problem går att lösa och är inte rädd för de eventuella störningar som bygget kan föra med sig.

Fast samråd? Namnet är förstås fiffigt, men något samråd handlar det inte om. De tar bara tempen på allmänheten och sedan gör de som de vill. Jag har nog fattat galoppen.

Det är samma sak som att försöka påverka i en demokrati. Man har rätt att försöka, rätt att säga vad man tycker. Nej, ordet samråd låter betydligt bättre än vad det är.

- p) Jag är fortfarande väldigt positiv, vi måste helt enkelt ha Citytunneln, Malmö är en så pass stor stad idag.

Samråd? De som är negativa till bygget kan knappast ha upplevt att de fick vara med och bestämma. Samråd innebär ju att man tar och ger, men så fungerar det inte i relationen med allmänheten.

Ordet ger för vissa människor fel signaler, det lovar mer än det kan hålla.

- q) Om det överhuvudtaget skulle vara någon mening med Citytunneln så skulle den vara klar när bron blev klar. Nu har folk vant sig vid andra transportvägar. Men sammantaget anser jag att Citytunneln inte behövs.

Samråd? Nej, något samråd är det inte. Det är precis som med bron, man kör över oss vanliga människor. De som bestämmer tror inte att vanligt folk begriper någonting.

- r) Jag är jätteskeptisk, och hade det varit jag som bestämde så hade det aldrig byggts någon Citytunnel. Är projektet verkligen försvarbart, jag fråga mig.  
Det har heller aldrig tagits fram några alternativ. Det känns konstigt. Nej, man känner sig helt maktlös...

Samråd? Nej, jag upplevde verkligen inget samråd. Man lade fram ett färdigt förslag med några små ändringsalternativ. Samråd menar jag att man har innan allt är bestämt.

Detta var inget samråd, mera en information om vad man tänker göra.

- s) Vi tvingas leva med detta, man tänker tyvärr inte göra det bästa av situationen utan går efter de ursprungliga idéerna. Det enda som skett är att man utvecklat sig ofantligt ovan mark, det handlar om busshållplatser, taxistationer etc.  
Det ska sägas att vi inte är motståndare till CT, vi vill bara ha en fungerande lösning, men man har inte tagit till sig något av vad vi sagt.

Samråd är när man sätter sig ner och diskuterar upplägget. Här är man inte beredda att ändra sig en millimeter. Kalla det istället pseudosamrådsmöten.

- t) För det första så undrar jag idag om Citytunneln verkligen blir av. Den kostar ju så mycket pengar. Jag är också tvivlande till om man verkligen kan lösa frågan om barnens säkerhet, den är inte lätt att lösa och Citytunnelfolket kan inte svara mig.

Samrådet fungerar väl. Men formen är knasig, alla människor är inte vana vid att ställa sin fråga inför en publik på ett par hundra.

Mitt förslag är att man delar upp samrådet, efter informationen, i grupper om tio. På så sätt kommer alla frågor fram även om det tar längre tid. Vill man ha samråd så får det ta flera dagar.

#### *MiC-kommentarer:*

I den här sista öppna frågan kom många personliga reflexioner och synpunkter. Det föreföll som om här på slutet – som en egen sammanfattning av sitt samrådsbesök – kom de personliga och ackumulerade tankarna och känslorna, en intervjuens ”ketchup-effekt”.

#### *12. Skulle vi – lite längre fram – kunna få göra en lite längre intervju med dig igen?*

Samtliga de intervjuade är positiva till att medverka i fortsatta intervjuer. Samtliga intervjuade vill också ha sig tillsänt MiC:s forskningsrapporter.

## 2.2 MiC:s sammanfattande reflexioner över intervjuerna

Det är i huvudsak en bild av kritik, missnöje och besvikelse som framträder i dessa 20 intervjusvar om erfarenheterna av och känslorna för det utökade samrådet hösten 1999. Men det finns också ett flertal moment som beskriver deltagarnas meningsfullhet och nöjdhet över samrådsmötena. Det är med andra ord en relativt komplex bild vi får genom dessa 20 intervjuer.

Att det gått drygt ett år efter själva upplevelsen av samrådsmötena, gör att intervjusvaren dels inte kan tolkas som om det handlar om hetlevrade eller tillfälliga känslouttryck; dels att tankar och upplevelser har ”kokat ner”, kondenserats, till vad man minns eller vill minnas. Svaren och intervjuerna ska naturligtvis ses i just det perspektivet.

Det handlar om flera olika aspekter av samrådet som sticker ut mer än andra delar och detta kan då vara följande aspekter på samrådet:

1. att själva samrådet som sådant inte har upplevts som något offentligt och öppet tillfälle eller en arena för berörda medborgare, där avsikten eller syftet var (uppfattades vara) att kunna påverka Citytunnelprojektets inriktning och utformning;
2. att ytterst få, enligt uppgift, har som utlovats fått sig hemskickat samrådsredogörelsen med sina frågor och svar i. Om så är fallet, är detta i högsta grad anmärkningsvärt och tyder på något litet intresse från CT-projektets sida att återkoppla kunskap och information till deltagarna eller att på ett allmänt plan bry sig om de berörda, engagerade medborgarna;
3. att deltagarna ofta var (är) nöjda med svaren från experterna vid samrådsmötena;
4. att flertalet besökare har upplevt samrådsträffen med informationen som meningsfullt;
5. att flera var (är) positiva till Citytunneln som kommunikationsprojekt; medan en del är raka motsatsen dvs explicita motståndare till och tvivlare på infrastrukturprojektet i Malmö – trafikmässigt, ekonomiskt, estetiskt politiskt. Båda dessa extremgrupper finns väl representerade i intervjuunderlaget;
6. att man vill och önskar dels veta (kunskaper) och dels kunna påverka (viljvärde);
7. att ett mindre antal (fyra-fem) deltar i de olika referensgrupper som finns aktiva i Citytunnelprojektet – och en del nya har tillkommit efter samråden 1999;
8. att samrådssituationen kan ses som ett möte mellan 'system och livsvärld', dvs att berörda medborgare kommer med sina personliga, privata funderingar, sin nyfikenhet, oro och ängslan till ett av systemen anordnat möte för att informera om ett kommande ingrepp i staden och i de boendes omedelbara fysiska närhet: Ibland förefaller dock kommunikationen mellan parterna att vara tydligt 'systematiskt störd' – ett antal tydliga exempel på dessa störningar återfinns i intervjuerna;

Den bild som framträder av samråden står i bjärt kontrast till de utökade samråd som genomfördes i form av Öppet Hus under en helg i maj 2001. Hur kan det komma sig att dessa samrådstillfällen skiljer sig så pass radikalt åt? Vad har då hänt inom Citytunnelorganisationen mellan 1999 och 2001? Har man ändrat något efter sina gjorda erfarenheter? Vad är det då som förändrats inom Citytunnelorganisationen och CT-personalens uppfattningar om och förhållningssätt till samråden och medborgarnas, de berördas, behov?

Vi ska försöka finna svar – eller tolkningar för möjliga förståelser – på alla dessa mer eller mindre grundläggande frågor i de fortsatta fallstudierna i de följande avsnitten i denna MiC-rapport.

### 3. Det utökade samrådet om Citytunnelprojektet fortsatte under 2001 – planering och genomförande

Det utökade samrådet om Citytunnelprojektet i Malmö våren 2001<sup>34</sup> – till skillnad från de andra, tidigare utökade samråden om samma projekt hösten 1999 och sommaren 2000 – avser denna gång ansökan till Miljödomstolen (MD) och Järnvägsplanen.<sup>35</sup> I den broschyr som under våren 2001 delades ut till 45 000 hushåll i Malmö anges också att ”en ansökan till Miljödomstolen ska lämnas in i augusti i år”. Inlämnandet av ansökan till Miljödomstolen har därefter återigen blivit försenad. Enligt Huvudtidplanen från den 4 februari 2000 skulle ansökan till MD ske under november 2000.

När denna första del av MiC-rapporten skrevs, beräknades inlämnandet att kunna ske först under december 2001-januari 2002.<sup>36</sup> Det innebär alltså drygt ett års försening av denna del av själva Tillståndprocessen. Ansökan inlämnades i själva verket den 1 mars 2002. Vi återkommer senare till förseningen, dess möjliga orsaker och vilken betydelse förseningarna kan ha för CT-projektets interna organisationsliv, dvs arbetsmiljöklimatet, dess externa legitimitet hos olika intressegrupper (lokalt och nationellt) och slutligen projektets konkreta genomförande.

---

34 Citytunnelprojektet i Malmö, dvs själva den konkreta projektorganisationen, kallas fortsättningsvis ”CT”. Miljöledning i Citytunnelprojektet, ett normvetenskaplig-rättsociologiskt forskningsprojekt, fortsättningsvis kallat ”MiC”. Med ”CTK” avses i texten den tidigare ägaren av och organisationen bakom Citytunnelprojektet, Citytunnelkonsortiet i Malmö, som tidigare var ett helsvenskt enkelt bolag. Dess parter var Banverket, Statens Järnvägar, Malmö stad och Region Skåne (se vidare om den s. k. ”organisationsfrågan” med den nya organisationslösningen 2001-08-14, som behandlas särskilt: dels under avsnitt 1, samt dels även i MiC:s delrapport 1).

35 Frågan om olika samråd för ett och samma byggprojekt enligt minst tre olika svenska lagar samt olika huvudmän/ägare är i sig en mycket komplex situation, som har skapat en hel del huvudbry i *Planeringsgruppen för samråd* – hur ska man lämpligast kunna förklara denna samrådsupprepning för allmänheten. Se vidare nedan.

36 Inlämnandet av ansökan till Miljödomstolen (MD) i Växjö skedde till slut den 1 mars 2002. Förseningen blev således ungefär 1,5 år. Som en jämförelse kan vi t ex notera att Öresundsbron beräknades (av Svedab i nov 1992) att invigas den 27 juni 1999. Den slutliga invigningen blev 1 juli 2000. Alltså med ett år försening enligt planerna stod bron färdigbyggd och klar.



### 3.1 Bakgrund

I den här MiC-rapporten ska jag behandla planering och konkret genomförande av det utökade samrådet och de frågeställningar om som varit särskilt aktuella i de diskussioner som förts under tiden augusti 2000 – mars/april 2001 i *Planeringsgruppen för samrådet*.<sup>37</sup> Det gäller definitionerna, syftet och tolkningarna av de aktuella lagarna och andra rättsliga styr- och regleringsdokument i samband med det utökade samrådet.<sup>38</sup> Inledningsvis ska vi emellertid redovisa några mer grundläggande basfakta i Planeringsgruppens arbete.<sup>39</sup> MiC har följt och studerat såväl det utökade samrådet som planeringsgruppens arbete. Vid gruppens första sammanträde (2000-08-24) diskuterades och beskrevs *Syftet* med mötet och det kommande utökade samrådet på följande sätt:

#### 1. Syfte

Syftet med mötet var att starta planeringen av det utökade samråd som skall hållas i arbetet med MKB till tillståndsansökan samt järnvägsplanen (JP). Målsättningen är att kombinera samråden för de båda tillståndshandlingarna dels för att underlaget i stort sett tas fram samtidigt dels för att hålla tidplanen och dels för att undvika förvirring bland de berörda.<sup>40</sup>

Vidare noterar vi här att vid planeringsstarten (augusti 2000) av det konkreta genomförandet av det utökade samrådet bedöms ”samråden med enskilda bör kunna hållas när projektcheferna har lämnat underlagsrapporterna till tillståndsgruppen dvs december/januari” 2001. Samrådet genomfördes, se vidare nedan, i praktiken senare under maj 2001. Samrådets genomförande försenades alltså cirka ett halvt år. Orsakerna till förseningen av samrådets konkreta genomförande ska vi återkomma till nedan.

---

37 Vintern 2001 gav Naturvårdsverket ut handboken ”Miljöbalken - Anmälan för samråd enligt 12 kap. 6§ miljöbalken”, utgåva 1, nov 2001, Handbok 2001:6. Fokus i denna är när samråd ska ske – inte hur.

38 Internt på CT finns den 1 augusti 2001 i dokumenthanteringssystemet Prio 375 dokument som hänförs till ”samråd” över alla CT-systemets (del)projekt. Den 9 aug 2001 har siffran stigit till 392 (dvs ökat med 17 dokument på 8 dagar). Inom projektet ”AB3 Tillstånd” finns 200 dokument om ”samråd” (samma dag). Dokumenthanteringssystemet anger följande: ”Notera att fritextsökningen listar alla dokument där träff erhålls. Dokument för vilka behörighet saknas kommer att listas men ingen access ges till dessa.” Det innebär att samtliga i CT:s dokumenthanteringssystemet inlagda dokument alltså bör ingå i den totalsiffra som vi nu har fått fram.

39 Under tiden aug 00-maj 01 har följande personer vid olika tidpunkter ingått i arbetsgruppen för Planering av samråd: Gitte Isacsson (GIS): CTK-TS, projektledare Tillstånd; Lena Hellberg (LHE): CTK-TS, projektledare; Karin Nilsson (KNI): CTK-Information, informationsassistent; Krister Hjelm (KH): Sparr & CO, konsult Samråd/Tillstånd; Julia Ahlrot (JAH): Sycon Energikonsult, konsult Tillstånd, sammankallande i planeringsgruppen (anställdes för just detta arbetet i augusti 2000; Vidare: Inga-Lill Lellky (ILE): CTK Information, informatör (tjl vintern 00-våren 01); Under april-maj 01 tillkom Charlotte Engblom: CTK Information, vikarierande informatör. Närvarande och adjungerad vid arbetsmötena: Per Wickenberg (PW): MiC-projektet, Rättssociologi, Lunds universitet. Under våren 01 ingick i huvudsak följande i planeringsgruppens arbete: JAH, GIS, KH, KNI (CEN).

40 Ur: ”Minnesanteckningar: Möte planering samråd”, 2000-08-24, dok nr: AB31MC440/GIS.

Vi kan vidare notera att Planeringsgruppen förde följande diskussioner vid första mötet – bl a mot bakgrund av de ingående personernas redan tidigare lärande och gjorda erfarenheter av samråden hösten 1999 och sommaren 2000 (se nedan i intervjun med Gitte Isacson) – om förhållnings sättet till allmänheten i information, vad samråd egentligen är och hur samrådet kan definieras, om skillnader mot de andra samråden tidigare osv:

## 2. Planering

Det är viktigt att informera allmänheten om vad de tidigare samråden har gällt och skillnaden mot det som CTK nu skall genomföra. Detta samråd riktar sig till enskilda intressen till skillnad från de förra som gällde allmänna intressen. Kallade blir sakägare (kap 11), ”berörda” (kap 9) och markägare (JP).

Diskuterades vad samråd egentligen är. Är samråd alla fastighetsägarkontakter som projekten tar i sitt dagliga arbete t ex med Scancem eller jordbrukare i söder? Är alla kontakter utanför CTK samråd (Malmö stad, länsstyrelsen, Malmö Brandkår etc) ? Hur redogör vi i så fall för dessa på ett samlat sätt?

PW föreslog ett miniseminarium, ca 3 timmar, där MIC-projektet och UAK redogör för lagstiftarens avsikt med utökat samråd. Därefter väljer CTK en strategi för kommande samråd. PW återkommer till GIS med förslag på datum.<sup>41</sup>

Miniseminariet ”Vad är samråd?” och hur detta kan tolkas i olika lagar ur skilda perspektiv genomfördes sedan den 13 oktober 2000 – se vidare om detta i MiC:s delrapport 1. Även andra arbetsmetoder och kontakter med berörda intressegrupper ventilerades redan inledningsvis i Planeringsgruppens arbete:

ILE lyfte frågan hur vi kan utnyttja referensgrupperna mer. Kan vi med deras hjälp förbereda de kallade till samrådsmötena? En idé är att kalla referensgrupperna till ”Förberedande samrådsmöte” för att informera om de kommande samråden – varför samråd, vem är kallad, vad skall diskuteras. Referensgruppernas representanter skall därefter diskutera med sina grupper vad de vill framföra/fråga vid samråden. CTK kan ta del av diskussionerna för att förbereda samråden på bästa sätt. ILE tar fram förslag på dagordning till referensgruppsmötena.<sup>42</sup>

Under ”övriga frågor” redovisas i samma minnesanteckningar att användningen av den återkommande frågan eller diskussionen om den s. k. ”Kolumn 3” berördes. Kolumn 3 har MiC redovisat i förra delrapporten och handlar om hur man i CT-projektet systematiskt kan försöka att dokumentera och redovisa den påverkan som de i samråden inkomna synpunkterna har på själva utformningen av projektet och projektets fortsatta utformning och arbete. Vi återkommer till denna frågeställning. Vid det första sammanträdet beslutades att gruppen skulle fortsätta sitt arbete efter miniseminarier (som senare blev genomfört den 13 okt 2000). Första arbetsgruppsmötet skedde sedan igen den 6 november 2000.

Hur kom då själva den konkreta idén fram om att göra det utökade samrådet i form av ett Öppet Hus? Dels efter viss inspiration från Vägverkets skrifter om samråd och dialog där Öppet Hus redovisas med positiva erfarenheter i samband med

41 A.a. s. 1-2. UAK är miljöjuristen och juristkonsulten i CT-projektet, Ulf af Klintberg, Stockholm.

42 A.a. s. 2.

samråd,<sup>43</sup> dels konkretiserades och slutformades idén i själva arbetsgruppens öppna och kreativa samtalsmiljö, som MiC – genom deltagande observationer – har ingående erfarenheter av under arbetets gång. Projektledarens och gruppens aktiva intresse och engagemang, stödet från CT-ledningen och tydlighet vid beslutsfattandet samt arbetsgruppens sammansättning med tillåtande spontanitet och kreativitet var betydelsefullt för utvecklingen av denna idé.

Sommaren 2000 under Malmös Festivalen möter så också MiC-projektet på projekt-direktören Kjeld Boye Møller, som då står under ett flertal dagar – liksom andra i personalen på CT-projektet – i ett informationstålt från Citytunnelprojektet mitt på Gustav Adolfs Torg mitt i Malmö centrum. I det informationstålet finns tryckt material och ett fiktivt grävd tunnelgrop med leksakståg som kör. Projektdirektören samtalar, till synes engagerat och lustbetonat, med passerande och nyfikna malmöbor om tunnelprojektet. Citytunnelprojektets ledare gör också själv och personligen sådana konkreta handlingar, som avspeglar de normer och förhållningssätt som han – och CT-projektet enligt sina antagna *Framgångskriterier* – finner meningsfulla och viktiga i sitt arbete med och möten med allmänheten, ägare, media, affärliv & organisationer, myndigheter & politiker, medarbetare & leverantörer: Öppen, Trovärdig, Respekt, Information och God samarbetspartner (se Bilaga D). Det intressanta i sammanhanget normbildningsprocesser är att Ledaren för projektet står mitt på stadens centrala torg och pratar med invånarna, de framtida brukarna, medborgarna. Och att han, såvitt vi har förstått det, gör detta utan att särskilt strategiskt och instrumentellt informera pressen om det. Vi ska återkomma till detta i avsnitt 7 under diskussionerna om normerna och normbildningen i CT-organisationen.<sup>44</sup>

Gruppen hade totalt 12 st protokollförda arbetsmöten (nr 12 ägde rum 2001-04-10). Ett avslutande och avrundande möte, nr 13, skedde den 15 maj efter samrådsmötena (i det deltog inte MiC).

---

43 Se skrifterna ”Dialog i Norrtälje. Allmänhetens medverkan i vägplanering”, Vägverket 1997:100, 70 s. och ”Samråd och Dialog. En idébok för den som ska arrangera någon form av dialog”, Vägverket, Region Stockholm, 1999:0089.

44 MiC-projektet dokumenterade detta med en fotoserie utan projektdirektören visste att vi kom dit vid ett flertal skilda tillfällen. Citytunnelprojektet gjorde på ett likartat sätt – med en informativ och uppmärksamhetsskapande större tunnelinstallation som festivalbesökarna kunde passera genom mitt på Gustav Adolfs Torg – under Malmöfestivalen 2001. Man har också deltagit vid Malmö-mässan under de aktuella åren liksom vid andra nationella och europeiska mässor och konferenser. CT-projektet fanns däremot inte med på Gustav Adolfs Torg med information och installationer vid Malmöfestivalen under augusti 2002. Detta har kommenterats av Citytunnelprojektets informationsdirektör, Anders Mellberg, till MiC vid en direkt brevfråga på följande sätt: ”Vi är inte med på Malmöfestivalen därför att vi bygger vår permanenta utställning. Enligt min ursprungsplan skulle den ha öppnat lagom till festivalen. Nu klarade vi inte det, men bedömde ändå att vi inte skulle medverka. Vi har förvisso gigantiska skyltar på fönstren om att vi bygger utställning. För övrigt arbetades det för fullt med förfrågningsunderlaget till entreprenaden för tunneln och berggrummet vid Triangeln, ett enormt arbete. Vi väntar på tillåtlighet från regeringen och på miljödombstolens nästa steg...” (2002-08-20)

## 3.2 Det uttalade syftet med det utökade samrådet 2001 enligt CTK:s policydokument

Syftet<sup>45</sup> med det utökade samrådet om CT-projektet i Malmö finns beskrivet och beslutat av projektorganisationen själv i ett fysisidigt dokument, ”PM. Citytunneln – TS. Genomförande av utökat samråd”.<sup>46</sup> Arbetet med detta policydokument påbörjades av Gitte Isacson (GIS) den 2001-02-21, dvs mot bakgrund av bland annat de gjorda erfarenheterna vid miniseminarier. De olika samtal i skilda situationer som således kom att ske under hösten 2000 fungerade som en kommunikativ och erfarenhetsbaserad kollektiv lärprocess, som ledde fram till policydokumentets utformning och innehåll. Detta PM behandlades vid Planeringsgruppens möte 2001-02-27 och planerades då att behandlas av PL-gruppen på CTK den 5 mars 2000.<sup>47</sup> Beslut om policydokumentet fattades av PL-mötet 5 mars 2001.<sup>48</sup>

45 *Syfte*: planerad följd (mål, resultat) av visst handlande (jmf avsikt, intention, mening, mål, ändamål). Ur Nationalencyklopedins ordbok, band 3 (1996), s. 299.

46 A-versionen av dokument AB31MB4400001 är daterad 2001-02-21, beslut togs 2001-03-05 av PL-gruppen inom CT (PL-gruppen är Projektledningsgruppen inom CTK och hade regelbundna, protokollförda månadssammanträden); B-versionen av detta PM är daterat 2001-03-07. Under-tecknat av den ansvarige: Gitte Isacson, ansvarig för delprojekt ”Tillstånd” under den dåvarande CT-organisationensheten TS, teknisk samordning – se organisationsskissen i bilaga XX (dokument-informationen hämtat ur PRIO dokumentdatabas för CT-projektet, aug 01). TS, teknisk samordning, har i aug 01 bytts ut mot organisationsenheten ”Teknik och Tillstånd”. Detta gjordes under vårens 2001 omorganisation i samband med att den tekniske direktören, Anders Richardson, och projektchefen Stationer, Sten Gruvstad, lämnade sina anställningar i jan-febr 2001. Den nya organisationen presenterades av VD/Projektdirektören Kjeld Boye-Møller (KBM) första gången för all personal den 20 mars och sedan igen den 3 april 2001 vid förmiddagsmöte i ”Café Citytunneln”. Vid samma tillfälle bröts funktionen ”IT/IS” ur den tidigare platsen inom enheten ”Projektadministration” och blev en självständig organisationsenhet. (Information hämtad ur CT-dokumentet ”KBM 2001-03-19”, 48 sidor). MiC återkommer nedan i ett kommande avsnitt till organisationsfrågorna för själva Tillståndsprövningen inom CTK.

47 Vid detta planeringsmöte (nr 9) om samrådet deltog GIS, JAH, KH och UAK (Ulf af Klintberg, miljöjuridisk konsult för CTK, Mannerheim Swartling, Sthlm).

48 Minnesanteckningar PL-möte 2001-04; 2001-03-05, AA10AC0000062. Deltagare: Kjeld Boye-Møller, Patrik Magnusson, Sten Gruvstad, Laust Ladefoged, Börge Knutsson, Bengt-Ove Persson, Lars Adlergård, Mikael Lundquist, Anders Mellberg, Stefan Prahl, Agneta Magnusson. §7. Underlag för beslut om genomförande av det utökade samrådet: Beslutades att vi skall arbeta efter PM ”Genomförande av det utökade samrådet” daterad 2001-02-21 efter gjorda korrigeringar. Brev för utskick inför samrådet lästes upp.” (PM:et ingick enligt minnesanteckningarna i det utdelade materialet inför PL-mötet).

MiC-projektet har under hela 2001 och 2002 haft full tillgång till Citytunnelns interna websida – CTK-portalen – där vi varje morgon i nattens e-mailrapport från PRIO kunnat få reda på vad som lagts in i form av publicerade dokument. Framför allt har MiC följt allt som handlar om själva Tillståndsprövningen. Så här kan det se ut i mailen: ”Detta är ett automatgenererat meddelande för de projekt som drivs av Citytunneln. Det redogör för vad som hände tisdagen den 2/7, 2002 i de projekt som du är medlem i... I projektet /ALLMÄNT/AB – TEKNIK OCH TILLSTÅND, FÖRUNDERSÖKNINGAR/AB3 - TILLSTÅND/MYNDIGHETER skedde följande: Nya dokument – C. Protokoll/Minnesanteckning: 2 – AB31MC2000085.txt – Minnesanteckningar Genomgång av tillståndsärendet – AB31MC2000086.doc – Minnesanteckningar Genomgång av tillståndsärendet...”. Detta – liksom diariereporterna varje månad från Citytunnelprojektets arkivarie – har underlättat oerhört mycket i vårt arbete. Tack – framför allt Christer, Gitte och Birgitta – för god hjälp och service.

I samma protokoll för PL-mötet 5 mars 2001 under §3 "Allmänt" redovisas att "KBM har haft samtal med samtliga medarbetare beträffande organisationen. En grupp har bildats bestående av KBM, LML, PMA, KNU, PSN, AME, SPR och AHA som skall jobba med CTK:s organisation...Lönesamtal skall ske med medarbetare... Information på Café Citytunneln 2001-03-06." Vidare redovisas samtalen i Stockholm mellan statens utsedda CT-förhandlingsman, Per-Anders Örtendahl, och parterna om finansieringsmodellen för CT-projektet. "Finansieringsfrågan skall vara klar 2001-06-01 och CTK ska ingå i den stora infrastrukturpropositionen till hösten." I §4 informeras om PM nr 35 från CT:s miljöcontroller, Björn Gillberg, angående beskrivning av alternativa utformningar i den fördjupade MKB:n.

Vidare i samma §4: "KBM önskar ett separat möte med Tillståndsgruppen beträffande CTK:s strategi inför MD." Under §6 "Tidplan tillståndsprocessen" informeras om att "Rev. A från VBB-COWI blir ej klar till 2001-03-09. Nytt datum är 2001-03-16. Rev. B klar 2001-05-21." Under samma paragraf "Banverket kommer inte att lämna handlingar beträffande tillåtlighet till regeringen före vecka 14. Med tanke på Regeringens arbetsbelastning (framförallt EU-ordförandeskapet under våren 2001 – MiC:s anm.) är det troligt att ärendet inte kan behandlas förrän efter semestern. Detta innebär att tillåtlighet kan förväntas först efter årsskiftet 2002. Utskick av förfrågningsunderlag blir då först i början av 2002." Under §12 "Ombudskostnader" läser vi att "Frågan bordlägges till nästa PL-möte. PM nr 36 från Björn Gillberg delades ut."

Det finns, som vi ser av denna korta uppräkningslista av ärenden, således hela tiden flertalet skilda problem av olika storleksordningar, spänningsfält och parallella processer – såväl internt och externt för CT-projektet – till det konkreta arbetet med det utökade samrådet inför ansökan om tillståndet för Citytunneln hos Miljödomstolen.

Policydokumentet om det utökade samrådet avser alltså här dels det övergripande syftet för hela CT:s samrådsarbete, dels syftet för det utökade samrådet våren 2001. Här kan vi notera följande om syftet med det utökade samrådet om CT-projektet:

#### Övergripande syfte

De formella samråd, som CTK ska genomföra enligt miljöbalken och lagen om byggande av järnväg, är:

- tidigt samråd om ansökan till miljödomstolen samt förstudien enligt järnvägslagen
- utökat samråd om järnvägsutredningen med MKB
- utökat samråd om ansökan till miljödomstolen samt järnvägsplanen.

Enligt miljöbalken 6 kap 5 § ska ett utökat samråd avse "verksamhetens eller åtgärdens lokalisering, omfattning, utformning och miljöpåverkan samt innehåll och utformning av miljökonsekvensbeskrivningen".

Ett förslag till CTK:s interna förhållning till de formella samråden, med utgångspunkt i lagtexten, är att: "Vi ska under valda tidsperioder fokusera på att informera om projektet och samla in kunskap från berörda. Under denna tidsperiod ska vi i en öppen dialog med dessa identifiera och försöka lösa problem."

Utöver de formella samråden sker löpande kontakter med allmänheten i sju så kallade referensgrupper; Malmö C, Triangeln, Södra, Elinelund/Mossängen, Bunkeflo/Vintrie, Lockarp samt Invandrarprojektet. I övrigt kan allmänheten få information och ställa frågor via hemsidan, infobutikens frågelådor, brev, e-post eller per telefon. Kontakter med myndigheter och organisationer sker också löpande genom olika mötesforum t ex CITYSORR, Tillsynsmöten, möte med länsstyrelse och miljöförvaltning. I det dagliga projektarbetet kontaktas även berörda fastighetsägare, ledningsägare etc för att lösa olika frågeställningar.

*Syftet* med det utökade samrådet i maj 2001 beskrivs på följande sätt:

#### **Syfte med utökat samråd 2001**

Samrådet avser ansökan till miljödomstolen samt järnvägsplanen. Lagen är minimalistisk vad avser det samrådet ska omfatta (se ovan). Eftersom CTK har uttalat höga ambitioner med miljöprövningen är det en strategisk fråga vad samrådet ska innehålla (se nedanstående punkt), som fattas av ledningen. Det är juridiskt oantastligt att inte öppet redovisa alternativ, men nyligen har en sakägare i ett miljöärende velat avvisa ansökan i domstolen på grund av undanhållna fakta under samrådet.

Skilnaden från tidigare samråd är att nu ska den enskilde ha större möjlighet att komma till tals. Avståndet ska vara mindre mellan den enskilde och CTK.<sup>49</sup>

Innehållet i liksom Inbjudan/kallelse till det Öppna Huset etc har beskrivits sålunda i det tidigare nämnda PM:et om *Genomförandet av det utökade samrådet*:

#### **Innehåll**

Samrådet avser projektets verkningar och tänkbara (alternativa) skyddsåtgärder. Alla alternativ redovisas, öppet på montrar och väggar, mycket översiktligt och endast ett fåtal mer ingående (huvudalternativet mest). Montrarna/väggarna ska också redovisa verkningar, alternativ och tänkbara skyddsåtgärder. Det som begränsar samrådets innehåll är mer en praktisk fråga om tid och utrymme.

Samrådet ska däremot inte omfatta eventuella förslag till villkor. Vid en direkt förfrågan angående kommande villkor bör CTK dock diskutera denna med frågeställaren.

Samrådet ska inrikta sig på de frågor som vi förväntar oss att få från de berörda. Det kan gälla byggskedet likaväl som driftskedet. I GIS memo 2001-01-17 är vissa underlagsrapporter (kap 9) markerade som viktiga inför samrådet och det är dessa som bör ligga till grund för samrådets "tyngdpunkt".

#### **Inbjudan**

En inbjudan skickas till 45.000 hushåll i Malmö. Annonsering sker på hemsidan, i SDS, Skånska Dagbladet och Metro dels som "flashig" inbjudan till Öppet hus dels som mindre annons under "Meddelanden".

Inbjudan, i A3-format, är inte ett samrådsunderlag i sig utan en kallelse. I inbjudan förklaras att det är ett öppet hus konsortiet inbjuder till. Den innehåller även en kort redogörelse av projektets utformning (kartor), verkningar, tänkbara skyddsåtgärder, vilka handlingar som ingår i ansökan samt ändamålet med samrådet.

En förfrågan om deltagande vid samråd med myndigheter och organisationer, skickas v 8 till ett urval av de kommuner, myndigheter och organisationer som inbjöds till förra samrådet. Efter svar har inkommit anordnas ett stormöte eller separata mötestillfällen med grupper som har gemensamt intresse eller en kombination av dessa. Som förberedelse till detta/dessa samrådsmöten skickas en förhandskopia på MKB, TB9 och TB11.

49 Se även om MiC:s och CT:s miniseminarium omkring frågeställningen "Vad är samråd?" 13 okt 2000. Detta finns dokumenterat och redovisat i MiC:s delrapport 1, Research Report in Sociology of Law, 2000:2, ss 47-58.

**Efterbehandling**

Resultatet av samrådet sammanställs i en samrådsredogörelse, vilken sänds till de samrådsdeltagare som kan identifieras samt läggs ut på hemsidan. Vi ska tydligt tala om att synpunkter som lämnas under samrådet inte behandlas som yrkande givet till domstolen.

**Övrigt**

I inbjudan till allmänheten ska CTK redovisa sin inställning till sakägarnas rättegångs- kostnader i målet enligt 9 kap.

Vi noterar emellertid redan nu i MiC:s genomgång av det utökade samrådets genomförande några för MiC-projektets forskningsperspektiv centrala punkter. I det formulerade och av CT-ledningen beslutade *syftet* med det utökade samrådet finns en tydligt uttalad hög ambition<sup>50</sup> om stor öppenhet, transparens, samt ett demokratiskt och kommunikativt (dialog) förhållningssätt, ett aktivt deltagande och reella påverkansmöjligheter för i bred mening berörda (boende/invånare/medborgare...). Vidare noterar vi en tydlig strävan efter att möjliggöra en (ökad) förståelse av CT-projektet med dess konkreta konsekvenser, svårigheter, alternativ och skyddsåtgärder för de berörda-boende-medborgare av projektet under byggnads- och driftskede.<sup>51</sup> Detta uttrycks tydligt i skilda texter under avsnittet Syfte i nämnda PM: ”Skillnaden från tidigare samråd är att nu ska den enskilde ha större möjlighet att komma till tals. Avståndet ska vara mindre mellan den enskilde och CTK”. Vidare kommer dessa ambitioner också tydligt till uttryck i följande policyformulering: ”Ett förslag till CTK:s interna förhållning till de formella samråden, med utgångspunkt i lagtexten, är att: ”Vi ska under valda tidsperioder fokusera på att informera om projektet och samla in kunskap från berörda. Under denna tidsperiod ska vi i en öppen dialog med dessa identifiera och försöka lösa problem.”

MiC ska nu i detta avsnitt i delrapporten söka ge en bild av hur vi funnit att CT har arbetat för att nå dessa *mål* som kommer till uttryck i nämnda policydokumenten och andra offentliga handlingar. Detta ska således inte ses som en utvärdering utan som en rättsociologisk-normvetenskaplig beskrivning, analys och tolkning av den konkreta samrådsprocessen inom CT för att söka erhålla ny kunskap om hur ett större infrastrukturprojekt genom dess projektorganisation arbetat med sina tolkningar av den nya Miljöbalkens regler om MKB och samråd. Vilka möjligheter har man sett eller skapat? Hur har man löst problem som uppstått? Vilka aktörer finns med på arenan? Andra frågeställningar för MiC-projektet har varit: Hur har CT-projektet tolkat, förstått och konkret arbetat med lagstiftarens intentioner om samråd såsom dessa kommit till uttryck i skilda lagtexter och i skilda rättsliga och politiska förarbeten.

50 ”Lagen är minimalistisk vad avser det samrådet ska omfatta (se ovan). Eftersom CTK har uttalat höga ambitioner med miljöprövningen är det en strategisk fråga vad samrådet ska innehålla (se nedanstående punkt), som fattas av ledningen.” (ur Syfte i det aktuella policydokumentet, PM City-tunneln – TS. Genomförande av utökat samråd, 2001-03-07.)

51 ”Samrådet ska inrikta sig på de frågor som vi förväntar oss att få från de berörda. Det kan gälla byggskedet likaväl som driftskedet. I GIS memo 2001-01-17 är vissa underlagsrapporter (kap 9) markerade som viktiga inför samrådet och det är dessa som bör ligga till grund för samrådets ”tyngdpunkt.” (a. a. s. 1)

### 3.3 Samrådets konkreta genomförande 2001

Mötena med CT:s i ett tidigare skede skapade *referensgrupper* skedde även under februari månad 2001. Vid dessa informerade projektcheferna/projektledarna för de skilda delprojekten om hur projekterings- och planeringsarbetet hade fortsatt sedan senast. Informationen var mycket öppen och åskådlig med foto/bilder och även med skalenliga byggmodeller i förekommande fall. Temos CT-opinionsundersökningar redovisades också översiktligt (se nedan). Det gavs gott om tid för frågor och synpunkter under kvällsmötena. MiC upplevde samtalstonen och stämningen som god. Referensgrupperna tillfrågades också om sin uppfattning om Öppet Hus-idén för samrådet senare under våren 2001 och referensgrupperna uttryckte sitt gillande och stöd för denna samrådsform, upplägget och innehållet. MiC deltog som observatörer vid dessa referensgruppsmöten (även de tidigare under 2000). Dock var det med färre deltagare vid dessa informativa och sociala kvällsträffar med kaffe/te mm i lokaler på CT:s kontor i centrala Malmö – än vid de tidigare referensgruppsmötena.<sup>52</sup> Informationsbutiken har hållit öppen som tidigare under CT-projektet. MiC har för närvarande ingen aktuell information om hur pass mycket eller lite denna används i dag av malmöborna. Samma sak kan sägas om hemsidan: denna är i funktion under hela tiden. Frågan om hur många besökare och hur många som skickat in synpunkter på och under det utökade samrådet återkommer vi till senare i MiC-rapporten (se nedan).

Planeringsgruppen för det utökade samrådet arrangerade mot slutet och inför det konkreta genomförandet av samråden en ”allmän genomgång” med all CT-personal den 4 april kl 13-16.<sup>53</sup> Genomgången ska ses som ett konkret och mobiliserande avstamp inför de sista avgörande arbetsinsatserna hos delprojekten med utställnings-skärmar med fakta, texter, bilder etc inför det utökade samrådet i form av ett Öppet Hus under två dagar i maj (lör 5 maj och sön 6 maj). Ett sista genrep genomfördes den 3 maj med all tillgänglig personal på CT en halvdag i veckan precis innan samrådsweekenden.<sup>54</sup>

---

52 En delförklaring är att den aktiva person på CT, informatören, som skött och odlat de fortlöpande kontakterna med referensgrupperna och varit med att bygga upp dessa kontaktvägar från början, varit tjänstledig under hela vintern och våren 2001. Ang referensgrupperna i CT: se även vidare i MiC-projekter: Delrapport 1, s. 66-67.

53 Till denna genomgång kallades följande: Alla på CTK, Håkan Bjurek, Banverket; Ingela Olofsson, Banverket; Ingrid Petermann, Malmö stad; Klas Nydahl, Malmö stad; Peter Wallenberg, Malmö stad; Krister Hjelm, Sparr & Co. MiC filmade vid detta tillfälle och gjorde vissa intervjuer med nyckelpersoner inför samrådet i maj 2001.

54 MiC har haft fulla möjligheter att kunna följa arbetsgruppens arbete alltsedan starten i aug 2000 (en del interna samtal har vi inte deltagit i). Öppenheten har varit stor i gruppen. Alla MiC:s frågor har behandlats och besvarats. MiC har stått med på sändlistan och fått alla protokoll av arbetsmötena direkt med e-post. MiC deltog vid flertalet av gruppens arbetsmöten.



*Dagordning*

1. Inledning
2. Genomgång av samrådet med allmänheten 5-6 maj
3. Presentation av monstrar
4. Frågor och diskussion
5. Summering

Information och utskick inför det utökade samrådet skedde under veckorna omedelbart före samrådet. Särskild kommunikation hade skett med myndigheter etc under vecka 8/01. Annonsering skedde på CT:s egen hemsidan, i SDS, Skånska Dagbladet och Metro dels som tydlig inbjudan till Öppet hus dels som mindre annons under "Meddelanden". En inbjudan skickades till 45 000 hushåll i Malmö. Inbjudan, i vikt A3-format och i fyrfärgstryck, var inte ett samrådsunderlag i sig utan en kallelse. I inbjudan förklarades att det är ett samråd om Citytunneln och ett öppet hus som CTK/Citytunnelkonsortiet inbjuder till. Den här texten fanns på första sidan av inbjudan/broschyren: "Välkommen till samråd om Citytunneln! Öppet Hus på S:t Petri Gymnasieskola 5-6 maj klockan 10-16 – CITYTUNNELN". Den innehöll även en kort redogörelse av hur man skulle kunna hitta rätt i S:t Petriskolans lokaler som hade olika innehåll, fokus och uppläggnings, projektets utformning (med stora kartor), miljökonsekvenser och andra verkningar, tänkbara skyddsåtgärder, de olika samrådsstegen, ungefärlig tidplan för hela projektet, Mobilia-visningen, hemsidesadressen med all samrådsinformation tillgänglig, tel, fax, e-postadress, vilka handlingar som ingår i ansökan samt ändamålet med samrådet (se den kompletta inbjudan-kallelsen vidare i bilaga XX).

På baksidan markerades särskilt att det handlade om "Samråd i flera steg":

Enligt Miljöbalken måste ett projekt av Citytunnelprojektets omfattning ha ett antal samråd med allmänhet och myndigheter under planerings- och utredningsfasen. Samråden är kanaler för att föra en dialog om projektet med alla intressenter. Alla framförda synpunkter sammanställs i en samrådsredogörelse.

Det första samrådet hölls i mars 1999 (tidigt samråd). På hösten 1999 genomfördes ett utökat samråd. I de planer och förslag som nu föreligger är synpunkterna från de genomförda samråden beaktade.

Projektet har nu kommit så långt att järnvägsplanen håller på att upprättas och en ansökan till miljödomstolen ska lämnas in i augusti i år.

Ett av de samråd som ska hållas enligt lag äger rum vid det Öppna Huset. Det innebär att du kan lämna skriftliga synpunkter på projektet. Synpunkterna måste lämnas senast 18 maj för att de ska komma med i samrådsredogörelsen. Samrådsredogörelsen ingår i det underlag som senare sänds till Miljödomstolen och andra tillståndsgivande myndigheter.

Observera dock att den som vill bevaka sina rättigheter vid Miljödomstolen måste föra sin talan där. Yttranden i samrådsredogörelsen räcker inte.

Samråden skedde sedan lördagen 5 och söndagen 6 maj 2001 mellan kl 10 och 16 med allmänheten i form av ett ”Öppet Hus” baserat på omfattande information och nära personliga samtal på den i Malmö centralt belägna gymnasieskolan S:t Petri. Besökarna möttes på trappan till gymnasieskolan av två ur CT-personalen i särskilda CT-skjortor med skriftlig och muntlig information (all CT-personal var markerande klädda dessa dagar i dessa nyskapade svarta skjortor med texten ”Citytunneln” på ryggen och således lätta att identifiera bland alla besökare). Det ena pappret i fyrfärgstryck var information om hur samrådet var organiserat och hade rubriken: ”Välkommen till Öppet Hus!”. På detta informationsblad fanns lokalskisser (1/2 sida A4); ”Två samråd i ett” (se ovan); ”Lagen ställer höga krav”; ”Dokumentation av samrådet”; samt text om ”Du kan också se utställningen på Mobilia 7-18 maj eller på [www.citytunneln.com](http://www.citytunneln.com)” samt olika adresser och kontaktmöjligheter till CTK. Vidare fick besökarna redan på yttertrappan skriftlig information om att man för att vara säker på att synpunkterna skulle komma med i samrådsredogörelsen skulle man lämna ifrån sig skriftliga synpunkter – samma dag i särskilda lådor eller senast 18 maj till CTK. På detta andra särskilda informationsblad/formulär, ”Synpunkter från intressenter vid samråd maj 2001”, stod också följande: ”Du kan också skicka dina synpunkter via e-post: [info@citytunneln.com](mailto:info@citytunneln.com)”. Vidare gavs den särskilda informationen om Miljödostolen (MD): Om man hade synpunkter att föra fram till MD så skulle det också då kräva en särskild skrivelse. Följande text fanns på det utdelade formuläret: ”Anm. För att föra sin talan i miljödostolen måste särskild skrivelse lämnas till dostolen”. Namn etc betraktades som en frivillig uppgift (se även vidare om informationsbladet och synpunktsformuläret i bilaga XX).

Två särskilda för tillfället speciellt nytillverkade ramper för rullstolar var utlagd på trapporna, eftersom den aktuella och gamla skolbyggnaden inte alls var tillgänglig för rullstolsburna och rörelsehindrade besökare eller för besökare med barnvagn. Det fanns två branta och åldersstigna och monumentala portaltrappor vid ingången till samrådslokalerna.<sup>55</sup> När besökaren kom upp och in från trapporna i själva skolbyggnadens foajé, möttes man – förutom av dofter av kaffe och nybakade kanelbullar – en bemannad informationsdisk och av de översiktliga informationskärmarna och personal som mötte besökaren direkt personligen. Här fanns också skärmar och personal från Malmö stad och Banverket. Om besökaren t. ex. var särskilt intresserad av hur Citytunneln var tänkt och planerad vid Triangeln, gick denne eller blev denne av CT-personalen hänvisad till den lokal som var särskilt för det området. Se även vidare i organisationsöversikten över lokalerna för samrådet i bilagorna.

Det kom cirka 900 besökare (892) som räknades in under de två dagarna – se även vidare i den kommande MiC-filmen ”Kanelbullar och kaffe – Myller och möten i det

55 I planeringsgruppen var denna ramp föremål för särskilda diskussioner och projektledaren (GIS) fattade mot slutet av arbetet i gruppen inför samrådet beslutet om att rampen skulle beställas och köpas in. Den var relativt kostbar i sammanhanget. Även detta beslut och genomförandet av det är en bra indikator på nivån på ambitionerna att göra deltagandet i samrådet fullt möjligt för de berörda.

öppna samrådshuset lördagen 5 maj 2001<sup>56</sup>. Vidare arrangerades en fortsättning av samrådets utställning med samma material på varuhuset Mobilia under tiden den 7 maj-18 maj (dvs 12 dagar) med cirka 1900 besökare. Det innebär ungefär drygt 150 besökare varje dag (se nedan om detta).<sup>57</sup> CTK filmade samrådet på söndagen 6 maj och en redigerad film om ca tre minuter lades därefter ut på Citytunnelns hemsida för visning (och även för nedladdning – se filmen i bilaga XX). Texten till anvisning om filmen var följande:

[2001-05-09] **Se filmen om Citytunnelns samråd**

**Många kom för att se utställningen om Citytunneln och delta i Citytunnelns samråd på S:t Petri Gymnasieskola i Malmö. Nu kan du se en film från samrådet.**

Du som inte kunde komma har chansen att påverka projektet i samrådet som pågår till den 18 maj. Här på [www.citytunneln.com](http://www.citytunneln.com) finns hela samrådsutställningen och möjlighet att lämna synpunkter via e-post. I det gula fältet till höger finns texten samråd. Klicka på den så kommer du till samrådsmaterialet.

Du kan också se utställningen på Mobilia köpcentrum i Malmö.

Eller se filmen från samrådet och få en glimt av hur det var. Klicka på länken här nedan och se en tre minuters kortfilm från S:t Petriskolan.

Filmen är i RealPlayer-format och i Windows MediaPlayer-format.

Du kan prenumerera på nyheter och pressmeddelande från Citytunneln. Under kontakt i det gula menyfältet till höger, klicka på prenumerera och anmäl dig. Eller tipsa någon du känner om denna möjlighet.

*Mer information*

**Film från Samrådet (RealPlayer)**

**Film från Samrådet (Windows MediaPlayer)**

**Arkiv**

Under den aktuella och officiellt angivna tiden för det utökade samrådet (24 april – 18 maj 2001) inlämnades 129 st skriftliga synpunkter om det utökade samrådet. Av dessa kom 19 från utställningsskedet på Mobilia varuhus. Samtliga inlämnade synpunkter ingår i den officiella *Samrådsredogörelsen* (se bilaga), som sedan också ingår i det underlag som senare sänds till Miljödomstolen andra andra tillståndsgivande myndigheter.

---

56 MiC-projektet har filmat delar av CT-samråden: dels redan under samråden under oktober 1999; samt dels också under det utökade samrådet, under maj 2001. Särskilda filmningar med intervjuer gjordes – förutom lördagen den 5 maj – även vid det första och mobiliserande/förberedande ”allmänna genomgången” inför samrådets Öppna hus, på CT-projektets lokaler onsdagen den 4 april 2001 mellan kl 13 och 16. Filmen är beräknad att vara färdigredigerad – parallellt med utskrivna intervjuer från filmerna i pappersform – i november-december 2001.

57 Se ett detta särskilda PM av Rikard Angel, Angel Service, redovisat 30 maj 2001. ”Intryck och noter av besökare på Öppet Hus-dagarna Mobilia 7/5-18/5 2001” (bilaga XX). Angel noterar avslutningsvis i sitt PM att ”Observera att mina intryck är baserade på samtal med besökare, dvs ca 40%.”

Ett särskilt samråd skedde också med myndigheter och organisationer den 14 maj kl 13-16 på Radisson SAS Hotel i Malmö. I detta samråd deltog 34 personer som representerade 24 inbjudna organisationer-myndigheter (35 organisationer-myndigheter var inbjudna/hade fått kallelse till samrådet – inkl MiC-projektet vid Lunds universitet).<sup>58</sup> Från CT-projektet deltog 17 personer.<sup>59</sup>

MiC deltog och dokumenterade vid samtliga offentliga samrådsmöten under maj 2001. Vidare besökte och fotodokumenterade MiC det sociala sammanhanget kring samrådsutställningen på Mobilias varuhus vid tre skilda tillfällen på dagtid/affärstid.

### 3.4 MiC-reflektioner över samrådet i maj 2001

Öppenheten och närheten i kommunikationen var omfattande vid och i samråden 2001. Arbetet med materialet skapade en del effekter internt i CT-organisationen – dels positiva och dels till synes negativa (se nedan). Vi kan notera att det är omfattande skillnader i förhållningssätt mellan samråden våren och hösten 1999 och som det nu blev utfört maj 2001 med formen ”Öppet hus”. 1999 skedde samtalen med hjälp av biosittning och podium. Den talande använde mikrofon och högtalare. En person kunde tala i taget och de som var trygga och självsäkra tillräckligt kunde ställa sina frågor och lämna sina synpunkter i plenum. I vissa fall kunde man direkt få svar på sina frågor. Arrangemanget hade en tydlig karaktär av ”vi” där uppe och ”dom” där nere. Makt och underordning var den symboliska gestaltningen av samrådet vilket också kommer fram med all önskvärd tydlighet i de uppföljningsintervjuer MiC gjorde vintern 2000-2001 med besökare vid samråden hösten 1999 (se vidare om detta ovan under avsnitt 2 angående dessa intervjuer). Mötet i själva samrådet som skedde mellan ”system och livsvärld” var helt annorlunda och förutsättningarna för en reell kommunikation fanns denna gång. Den systematiskt störda kommunikationen var sannolikt minimerad.

I maj 2001 skedde samtalen nära man till man, kvinna till kvinna, människa till människa osv. i ett rum där utredningsmaterialet var uppsatt på skärmar längs väggarna i de skilda rummen för olika avsnitt av Citytunneln. Samtliga vi intervjuade var mycket positiva till samrådsformen som sådan och den kontakt man fick med

58 ”Samråd med myndigheter och organisationer. Samrådsförfrågan har skickats ut till ca 90 instanser. 56 har svarat. Av dem har 35 svarat att de vill vara med och samråda, 21 har svarat nej.” (ur Minnesanteckningar: Möte 11, Planering samråd, 2001-04-02, AB31MC4400030).

59 Se vidare i den upprättade deltagarlista, som ingår som bilaga till ”Protokoll - Utökat samråd med myndigheter och organisationer, den 14 maj 2001”, 10 sidor plus sändlistan, daterad 2001-06-11, CTK i Malmö/Julia Ahlrot och Gitte Isacson (justerade protokollet). Även sändlistan ingår sist i protokollet. Se även bilaga XX till MiC-projektet, delrapport 2.

CT-personalen på plats. Man lämnade in sina skriftliga och konkreta frågor och fick tydlig och klar information om den fortsatta rättsliga proceduren i tillståndsfrågan.

En annan direkt effekt av samrådsprocessen i maj 2001 var att det under hösten 2001 bildades ytterligare en referensgrupp i Citytunnelprojektet, referensgrupp Fersens väg. Initiativet till att bilda denna referensgrupp kom från de berörda boende och deras föreningar. Initiativet fick omedelbart stöd av CT-personalen. Gruppen längs Fersens väg hade delvis andra slags problem än de som var (är) i fokus för referensgrupp Triangeln.

När Inga-Lill Lellky, en av de informatörer på Citytunnelprojektet som varit med allra längst, kom tillbaka under våren 2002 efter en längre tids ledighet, återupptogs och förstärktes bl a arbetet med den referensgrupp som kallas ”invandrargruppen” under våren med nya möten och idéer. Vidare skapades en ny inriktning inför hösten 2002 med öppna och konkreta referensgruppsmöten i det fria på aktuella tunnelbyggplatser vid Holma och Kulladal samt även för Triangeln. Under september 2002 åker informationspersonal vid Citytunnelprojektet iväg till olika platser längs den nyinvigda Metron i Köpenhamn för att bl a lyssna på likartade buller- och vibrationsljud som är under husen vid Fersens väg. Studiebesöket sker över en söndag och man resp:e fru kan också samtidigt följa med i bussen över Öresundsbron. Informationsinsatser om CT-projektet och möjliga skolprojekt är dessutom under hösten 2002 under en inledande planering bl a på gymnasieskolan Pildammsskolan vid Triangeln.

En stor informationslokal har planerats sedan längre tid på bottenplanet i det hus som Citytunnelprojektet har sina kontorslokaler. Den 29 augusti 2002 sänder CT-projektet ut följande information till informationsprenumeranter och press – utlagd på hemsidan:

[2002-08-29] Utställning om Citytunneln ny turistattraktion

**Just nu pågår ett intensivt arbete i Citytunnelns lokaler på Lilla Nygatan i Malmö. Det är Skånes nya turistattraktion, en utställning om Citytunneln, som håller på att färdigställas.**

– Syftet är att informera om Citytunnelprojektets bakgrund, ändamål och genomförande och att beskriva hur det kommer att se ut när Citytunneln är färdig, säger Maria Engström som ansvarar för utställningen.

#### **Informativ och underhållande**

Den nya utställningen beskriver på ett konkret sätt fördelarna med Citytunneln och hur bygget kommer att gå till. Den tar även upp Citytunnelns miljö- och säkerhetsarbete, vilka lagar och bestämmelser som reglerar bygget samt resultatet av de arkeologiska utgrävningarna. För idé och utformning svarar reklambyrån Sparr & Co i Malmö.

Utställningen ska vara både informativ och underhållande. Besökarna får bland annat en uppfattning om hur kalkberget, i vilket de båda tunnelrören ska borrar, ser ut och hur de nya statio-

nerna kommer att utformas. De kan även studera en fullskalemodell av en styrhytt till en tunnelborrmaskin.

#### **Studiebesök och informationsmöten**

Utställningen kommer, när den är färdig, att ge en bild av Citytunnelprojektets bakgrund, ändamål och genomförande. I lokalerna finns också en mötesplats med självservering. Tanken är att alla genom utställningen ska kunna följa projektets utveckling och finna det värt att komma tillbaka.

– Vi kommer även att ta emot studiebesök och hålla olika sorters informationsmöten i lokalerna, berättar Maria Engström. Citytunnelns utställning inryms i den före detta Sparbankslokalen i gatuplanet och får en entré från Lilla Nygatan. För ombyggnaden, som inleddes tidigare under sommaren, svarar byggnadsfirman Otto Magnusson AB. Invigning planeras till hösten, då utställningen ersätter informationsbutiken på Hamngatan i Malmö som varit i bruk sedan 1999.

\*\*\*

De personliga kontakterna och samtalen mellan mötena tillmäts uppenbarligen en stor betydelse – framför allt när det handlar om att långsiktigt bygga upp ett förtroende för de kommande ingreppen i staden och i boendemiljön. Nyckelordet i ett rättssociologiskt perspektiv är ”legitimitet” – vi återkommer senare i rapporten till detta centrala begrepp i sammanhanget Citytunnelprojektet. Den kommunikativa förmågan, kompetensen, tydligheten – samt inte minst kreativitet och engagemang – är nödvändiga mänskliga och professionella egenskaper i det långsiktiga informationsarbetet för Citytunnelprojektet.

## 4. Erfarenheter hos Citytunnelpersonal av det utökade samrådet under 2001

Onsdagen den 30 maj 2001 mellan kl 08.00 och 09.40 hade CT-projektet en personalträff tillsammans med MiC-projektet (Per Wickenberg) med samtal och reflektioner utifrån personalens gjorda erfarenheterna i maj månad av och under samråden om CT. MiC redovisade samtidigt också sina preliminära intryck från och reflexioner om samråden, vissa reflekterande jämförelser med samråden 1999 och förberedelsearbetet/planeringsarbetet av det utökade samrådet om CT (se ovan).

Samtliga i personalen var kallade/inbjudna och cirka 25 deltog i träffen. En av initiativtagarna, tillika inledare och mötesledare vid träffen var Gitte Isacson (GIS), CT. Projektdirektören Kjeld Boye-Møller (KBM) deltog liksom befintliga projektchefer och projektledare (se för övrigt bilagorna). Vidare medverkade den arbetsgrupp på CT som planerat det utökade samrådet tillsammans med Gitte Isacson och Julia Ahlroth, CT, med planeringen under cirka 9 månader (se ovan). Dessutom deltog Rikard Angel, som var projektanställd för att arbeta med samrådsutställningen på Mobiliavaruhuset i Malmö under mellan 7 maj och 18 maj, dvs under 11 dagar. Rikard Angel redovisade skriftligt och muntligt sina intryck och erfarenheter från utställningstiden på Mobilia (se den särskilda bilagan om detta). På Mobilia hade cirka 1900 personer, enligt Rikard Angel, besökt CT:s-samrådsutställning under 11 dagar, dvs drygt 170 personbesök per dag.

Vi noterar särskilt i detta PM om utställningstiden på Mobilia att ”invandrare över lag är mycket positiva till projektet”. Vidare att ”Män 45-65 år. Intresserade och mest positiva av alla och frågvisa (passade på när frun gjorde sina inköp) medan ”Kvinnor 45-65 år: 60% är negativa, oftast med felaktiga fakta om projektet. Lätt att vända efter att givit dom korrekta fakta (om chans uppstod)”. Vi kan också läsa att kvinnor 21-45 år är en ”obefintlig kategori” (dvs som besökare), vilket MiC kan känna igen från de tidigare samråden 1999 och vid samråden i maj 2001.

Anders Mellberg, informationschef på CT, redovisade att CT:s hemsida, som visade det mesta av utställningsskärmarnas text- och bildmaterial, under den aktuella samrådstiden hade haft cirka 1 000 besök. På denna hemsida fanns också, som vi tidigare noterade, en redigerad filmsekvens med intervjuer med besökare med skilda uppfattningar om Citytunnelprojektet och en intervju med VD/Projektdirektören Kjeld

Boye-Møller. Filmen är cirka 3 minuter och filmades under söndagens öppna samrådsmöte, 6 maj 2001, inlagd den 9 maj, dvs tre dagar senare.<sup>60</sup>

Mot slutet av erfarenhetsutbytet med personalen, dvs efter cirka 70 minuters gemensamma samtal och presentationer, bad vi (MiC/PW och CT/GIS) de närvarande under 5-10 minuter att avslutningsvis fylla i ett enkelt frågeformulär och svaren redovisas nedan utan redigering och angivande av de svarandes namn. Namn finns dock spontant angivet på tre av de 16 svaren. Frågorna var i huvudsak tre till antalet med två underfrågor, dvs sammanlagt fyra frågor om personalens erfarenheter av samrådsarbetet:

*Vad har du gjort för erfarenheter av:*

1. Planerings- och förberedelsearbetet?
2. Samrådet-utställningen-samtalen 5 & 6 maj?
  - a) Något nytt i en sakfråga (fakta) inom projektet?
  - b) Något nytt i din förståelse av projektet?
3. Vilken betydelse tror du att 1 & 2 kan ha för ditt/projektets fortsatta arbete?

Samtliga svar redovisas inledningsvis nedan under respektive fråga. Ordningen mellan svaren är i den ordning som de blev överlämnade och numrerade 30 maj. Ordningen mellan svaren på de fyra frågeområdena har avsiktligt växlats. Varje svar på respektive fråga inleds med ny rad och tankestreck. Danska texter-ord har översatts till svensk text.

**Vad har du gjort för erfarenheter av:**

#### **1. Planerings- och förberedelsearbetet?**

- Hektiskt.
- Tar tid. Krävs många personers inblandning. Svårt att göra något som passar alla.
- Tidspress! Dyrt – värt pengarna? Blev allt rätt? > Nej. Utställning vardagskväll!
- Ingen struktur i planerings- och förberedelsearbetet med tanke på att ge enkel och åskådlig information. Dyra försök med fotomontage. Ej bra!
- Det var inte tillräckligt förankrat hos projekten/koordinerat.
- Hög ambition, nyskapande. Bättre förankrad tidplan/process. Respekt för lämningsstider. Bra målformulering kring mötet.
- Jag menar att vi inte gjorde något fel men skulle man göra det igen skulle jag vilja ändra processen med kommentarer till utställningsmaterialet.
- Viktig process att samordna projektet till ett projekt. Fortfarande brister i koppling teknik-miljö.

<sup>60</sup> Denna film och informationen ligger sedan kvar på CT:s hemsida under sommaren, senaste iakttagelse 2001-08-07. Mer information och statistik om hemsidans besökare kommer att presenteras senare (AME, 30 maj 2001).



- Mer komplext än väntat.
- Bättre kunskap om projektet och medarbetarna (eftersom jag kom in 3 veckor före).
- Varför alltid sent ute med utställningsmaterialet?
- Måste vara seriöst. Tar lång tid. Stort arbete-engagemang. Tyvärr tidspress (som vanligt).
- Materialet borde vara mer pedagogiskt upplagt till förståelse. Ambitionen var mycket hög. Kunde möjligen vara något lägre med hänsyn till tid och kostnad. (Triangeln)
- Mer tid för att förankra processen i hela organisationen i syfte bl a att klarställa vem gör vad.
- Förberedelserna/planeringen gjordes av en liten grupp. Flera av de viktiga aktörerna engagerade sig för sent i samrådet. Därav en hel del irritation på slutet. Detaljinformation ska finnas med.
- Tar lång tid att planera. Först på mycket sent stadium som övriga i proj. engagerar sig.

*Vad har du gjort för erfarenheter av:*

## 2. Samrådet-utställningen-samtalen 5 & 6 maj?

### a) Något nytt i en sakfråga (fakta) inom projektet?

- Deltog ej.
- (inget svar, blankt)
- Bra för egen information om projektdelarna.
- Större fokusering på buller (stomljud) och vibrationer under byggtiden än förväntat.
- Nej
- Buller/vibration
- Nej
- Den starka fokuseringen på buller. Stor förekomst av bevattningsbrunnar i Holma.
- Nej
- Vissa frågor fick fördjupade svar (den tid jag själv hade möjlighet att gå runt och stämma av projektet).
- Ja, i flera sakfrågor. Speciellt det som berör de olika delprojekten.

- Människors oro beror bara på okunnighet (ej uppdaterade). Inga nya ”fakta”.
- Frågor som lyftes fram var störningar under byggtiden. Buller, vibrationer, luftföroreningar. Borde redovisas mer populistiskt.
- Omfattningen av förtida arbeten (osäkerhet i tolkningen av ’förtida’/pw).
- Nej
- Inventeringen av brunnar i staden.

*Vad har du gjort för erfarenheter av:*

### 3. Samrådet-utställningen-samtalen 5 & 6 maj?

#### b) Något nytt i din förståelse av projektet?

- (inget svar, blankt)
- Säkert utan att kunna precisera.
- Vet ej!
- Nej
- Diverse tekniska uppgifter. Fick djupa kunskaper/kännedom om vissa personer.
- Nej
- Det finns en risk att man förenklar beskrivningen så långt att vi glömmer att det är ett komplicerat projekt. Syftet primärt är inte att sälja in projektet till så många som möjligt.
- Nej
- Deltog ej
- Förstärkt Vi-känsla – teamwork.
- Ja, eftersom kunskapen om fakta har ökat.
- Informera mera.
- Att projektet har stor samhällsutveckling. Inte enbart för Malmö utan för hela regionen.
- All information samlad på ett ställe gav en helhetsbild och projektets komplexitet.
- Inte i förståelsen av projektet men av vikten av brett engagemang i hur projektet uppfattas och vikten av att miljöfrågor kommuniceras på ett seriöst sätt.
- (inget svar, blankt)

#### 4. Vilken betydelse tror du att 1 & 2 kan ha för ditt/projektets fortsatta arbete?

- (inget svar, blankt)
- Vet ej!
- Bättre koordinering. Fler bilder/mindre text!
- Lust, arbetsglädje. Samarbete. Öppenhet internt/externt.
- (inget svar, blankt)
- Bra för teambildning.
- Mer diskussion kring strategiska frågor?
- (inget svar, blankt)
- All kunskap är av betydelse för att känna sitt projekt. Alltså väsentlig betydelse för det fortsatta arbetet.
- Tydlig information – saklig – korrekt
- (inget svar, blankt)
- Att arbeta mer för hur störningar kan minska under byggtiden
- Allt jag kan om Citytunneln har jag lärt mig under detta halvår (nästan år!)
- Mer fokus/tid på att i förväg beskriva och förankra processer. Bättre förståelse för samverkan/information i projektet.
- En viss attitydförändring i den meningen att detaljinfo måste finnas framme. Samrådet måste tas på allvar.
- Större förståelse för vad berörda oroar sig över. Nyttan av projektet ifrågasätts (största delen av synpunkterna).

#### Annat

- Det borde vara utarbetat en pjäs/broschyr (osäker på tolkningen/pw) om projektet med text och bilder från utställningen som kunde delas ut på utställningen.

## MiC-reflektioner över svaren den 30 maj 2001

Vi noterar att det bland dessa 16 svar från delar av den i samrådet aktiva CT-personalen finns åtskilliga – ur såväl ett organisatoriskt som ett rättssociologiskt/normvetenskapligt perspektiv – intressanta erfarenheter och reflektioner om det genomförda ”utökade samrådet”.

## Planerings- och förberedelsearbetet

Flera svar lyfter fram att begränsningar i tiden: tidspressen på slutet var stark, det var hektiskt, sent ute, tar lång tid, det var mer komplext än man kanske trott från början, flera viktiga aktörer engagerade sig för sent vilket ledde till irritation på slutet. Det finns också en annan intern kritik som handlar om ”förankringen” av idéer och förslag i de skilda delprojekten och som framför allt gäller samrådets praktiska genomförande. Kostnaderna berörs också som möjligen för höga, det kan också vara en tolkningsfråga av just det svaret. Det finns en kritik som handlar om hur utställningsmaterialet skulle kunna göras på annat och bättre sätt, mer pedagogiskt och mer tillgängligt för besökarnas förståelse av projektet. Samtidigt finns det personal som lyfter fram att det var nyskapande och med höga ambitioner. Men en annan svarande menar att ambitionen skulle varit lägre med hänsyn till kostnaderna – understått är att man vet att samrådet har varit dyrt. Frågan är då också hur dyrt ska bedömas, dvs vad dessa kostnader ska sättas i relation till. Det fanns även de som talar om att man fick kunskaper om andras arbete (mer om detta under nästa avsnitt).

Svaren drar på olika håll, det förefaller att finnas i huvudsak två förhållningssätt och värdegrunder/bedömningsgrunder eller orienteringar av svaren vad det gäller *planeringsarbetet*: man har en i grunden positiv erfarenhet eller uppfattning om detta och att det har ett särskilt värde i sig för arbetet på CT, medan andra ser svårigheterna som har drabbat dem på skilda sätt i det ordinarie arbetet på CT. Detta planerings- och förberedelsearbete kom sannolikt att läggas ovanpå det andra vanliga – troligtvis redan stressande – arbetsuppgifterna. Detta är ett vanligt fenomen i organisationer – kanske i ännu högre grad känsligt i projektorganisationer under stark tidspress. Tidspressen – liksom bristen på en klar finansiering av hela projektet – är ett faktum som är välkänt av alla på CT.

## Samrådet etc – något nytt i en sakfråga (fakta) inom projektet

Fem av personalen svarar negativt eller inte alls, dvs man anser att man inte har någon gjord erfarenhet av att något nytt i sakfrågan (fakta) har kommit fram under samrådet, Öppna Huset 5-6 maj. Desto mer intressant är det, som MiC tolkar det, att det kommit fram så pass många nya sakfrågor – även om de är delvis olika till sin karaktär och sitt innehåll. 10 av de 16 i personalen har sagt att de har den erfarenheten. Men huvudpoängen är *att* det finns en personligt förankrad projekterfarenhet, som här och nu bekräftar att nya fakta har kommit fram i samrådsprocessen, i samtalen och i kommunikationen med behöriga medborgare och fastighetsägare. Det handlar i första hand (fyra svar berör detta) om sakfrågor som rör störningar i form av buller (stomljud) och vibrationer. Det handlar också om att man verkar att inse att det handlar om var fokus ligger hos de som kan antas bli berörda bland Malmös invånare – företag och boende.

En annan intressant sakfråga är att det fanns *ny kunskap hos besökarna* om brunnar (dels bevattningsbrunnar på Holma; och dels inventeringen som följde av att det

kom fram fakta som blivit bortglömt: om brunnar i själva gamla staden, i city av Malmö, Mariedalsvägen). Det var sannolikt av stort värde för projektets konkreta praktiska genomförande när man gjorde upp simuleringsmodeller för åstadkomma återinfiltration av vatten. Ett mycket viktigt moment, som MiC har förstått ett av miljöproblemen omkring Malmö C-området/hamnen/Malmö city: vattennivåerna och behovet av många återinfiltrationspunkter. Om man inte känner till vilka brunnar som finns i området torde grundläggande beräkningar bli felaktiga. Denna faktainformationen kan vara värd sin vikt i guld.<sup>61</sup>

Det finns också klara indikationer i svaren att man har fått upp ögonen för varandras interna projekt och arbete. Man har insett har insikter om, att det redan nedlagda och gjorda förarbetet i andra projekt är omfattande. Det är ju också ett tydligt uttryck för ett *lärande*. Man får internt på CT en ökad respekt för varandra och varandras arbete och kompetenser genom detta samråd. Detta är likt sakargumentet om att detta är av betydelse för CT-projektets interna grupp- och teamkänsla. Man fick vidare möjligheter till och den personliga och professionella tillfredsställelsen av att (kunna) fördjupa sina svar från texterna i utställningarna i samtalen med besökarna. Ett svar noterar bristerna på kunskap om CT-projektet hos besökare.

### **Samrådet etc – något nytt i din förståelse av projektet?**

Tre Nej och två blankradssvar, dvs fem i personalen menar att samrådet, arbetet och samtalen därunder inte lett till någon ny förståelse av projektet. Merparten av de svarande, nio av projektarbetarna, menar att så har skett och alla på olika sätt: förståelse av diverse tekniska uppgifter och fördjupade personkunskaper; ökade faktakunskaper; inser risken med förenklingar; förstärkt vi-känsla/teamwork; projektets regionala betydelse – inte bara för Malmö; det skapades en helhetsbild av det komplexa CT-projektet; information behövs mer av.

Av dessa svarande i personalen har alltså de flesta genom samråden fått i något avseende en ökad insikt eller förståelse av CT-projektet. Då bör ju samrådsprocesserna ses som en intressant och betydelsefull läroprocess i det fortsatta professionella arbetet. Nästa fråga (nr 3) besvarade just detta, dvs vilken betydelse detta kan ha för det fortsatta arbetet med projektet.

---

61 En annan konkret påverkan- och förändringsimpuls som är ett resultat av samrådet 2001 var utformningen av höga, nya taket på nybyggnationen vid Malmö Centralstation, Malmö C. Tidigare utformning vid samrådet 2001 handlade om den sk ”Vingen”. En gammal järnvägsarbetare vid SJ skrev efter samrådet 2001 på S:t Petri, ett brev till CT-projektet som sedan hamnade hos projektledaren för Malmö C, Lennart Stenman (LST). Brevskrivaren tog fasta på den gamla formen som länge funnits på Malmö C med rundade halvbågar, som inte stämde alls med denna ”Vinge”. Detta brev och kunskaperna som kom till uttryck i det påverkade direkt arbetet med att göra om ”Vingen” till de nu planerade välvda formerna på de nya avsnitten mitt i Malmö C och huvudbyggnad. Brevet finns kvar hos LST på CT-kontoret. Informationen om detta kom upp igen till ytan våren 2003 vid ett av de nya referensgruppsmötena och i ett samtal mellan MiC/PW och projektledaren för Malmö C, Lennart Stenman.

## Vilken betydelse tror du att 1 & 2 kan ha för ditt/projektets fortsatta arbete?

Fyra har inget svar (blankt) och en Vet ej. Övriga 11 svar har skrivit mycket skilda saksåkål som man då tror kan ha betydelse för det fortsatta arbetet. Detta ger kanske den allra tydligaste bilden av att det har skett ett erfarenhetsbaserat lärande hos många som varit aktiva under samtal etc under samrådet.

Dels de saksåkål som riktar sig externt/utåt: de handlar om hur man påverkats för framtida arbete vad gäller att minska störningar etc för de berörda i Malmö; eller har fått större förståelse för vad de berörda oroar sig över. Båda saksåkålen, i MiC:s bedömning, är av största vikt för det fortsatta arbetet ur lagstiftarens perspektiv. Samrådet har påverkat projektets innehåll och fortsatta inriktning/arbete – dock i okänd grad. Men dock.

Dels finns det saksåkål som riktar sig internt: de behandlar om vikten av förankring inom projektet; större förståelse för information inom projektet; samrådet måste tas på allvar – info framme: attitydförändring (bland andra i personalen); all kunskap är viktig för det egna projektet; tydlig information och korrekt information är viktig. Vidare markeras kravet på bättre koordinering (mellan delprojekten). Ett svar lyfter fram ett möjligt behov av (intern) diskussion av strategiska frågor; Ytterligare två svar behandlar viktiga basfrågor i organisationen såsom: lust, arbetsglädje, samarbete, öppenhet såväl utåt som inåt samt att detta har varit bra för teambildningen inför det framtida arbetet.

Samtliga 11 positiva och konstruktiva svar ger klara indikationer på att erfarenhetsbaserade, sannolikt betydelsefulla lärandeprocesser har ägt rum och vilka kan ha en verkan framåt över tiden i projektets fortsatta arbete. Frågan vi ställer oss blir då samtidigt, hur organisationen och organisationsledningen hanterar dessa svar och dessa signaler om nya eller andra ambitioner.

## Sammanfattningsvis om erfarenheterna och lärandeprocesserna

Samtliga dessa sakfrågor och erfarenheter har haft den allra största betydelse för lagstiftaren som bl a skriver att samrådet har samband med MKB. I detta finns en rätt för allmänheten att delta... (den demokratiska aspekten) och att påverka utformningen (sakkunskapsaspekten). Vidare att samrådet skall även syfta till att påverka själva MKB:n. Tanken bakom regleringen är att "både effektiviteten och kvaliteten i beslutsprocessen" blir bättre. "Avsikten är att en MKB skall ge ett så bra beslutsunderlag som möjligt från miljösynpunkt" (prop 97/98:45 Miljöbalken del 2 s. 56). Vidare i prop 97/98:45 Miljöbalken del 1 s. 287 uttalas:

Allmänheten har kunskap att tillföra i arbetet och det visar sig ofta att frågor som allmänheten bedömer som angelägna att belysa kommer att få betydelse vid tillståndsprovningen".

Det finns vidare ett EG-direktiv 97/11 som också ställer krav på samrådet i denna riktning som kommenterats ovan, nämligen:

I samrådet skall inte bara inhämtade uppgifter beaktas vid tillståndsgivningen, såsom i det tidigare direktivet, 85/337, utan även resultatet av samråden (prop 97/98:45 Miljöbalken del 1 s. 295);<sup>62</sup>

Det finns av de svar MiC tagit del av ovan indikationer på att man i det utökade samrådet i den egna organisationen har inhämtat det som lagstiftaren lyfter fram som tillhörande "sakkunskapsaspekten", som rimligen kommer/kommit att påverka den fortsatta processen i projektarbetet. Den "demokratiska aspekten" handlar om möjligheterna till deltagande och det faktiska deltagandet. Det mesta tyder på att deltagandet varit relativt sett stort och att formen för samrådet varit nyskapande och av värde om detta blir standard för andra samrådsprocesser. I den modell över "Samrådets normativa topografi" som Håkan Hydén lanserade vid miniseminarier på CT-projektet i oktober 2000, kan vi – vad avser det utökade samrådets konkreta genomförande i maj 2001 i jämförelse med det utökade samrådets genomförande hösten 1999 – notera en tydlig förskjutning åt höger i skalan på olika variabler.<sup>63</sup>

Vidare har många i personalen insett vad det är medborgare och berörda i Malmö oroar sig för i CT-projektet. Det kan ha en betydelse i det fortsatta arbetet med genomförandet. Det är sannolikt – och allt ovan i svaren bekräftar detta – en konstruktiv och givande läroprocess som gett en värdefull kompetenshöjning hos de professionella. Lärandet är i de allra flesta fall situationsbetingat, "det situerade lärandet", kommunikativt och socio-kulturellt. Roger Säljö (2000) har formulerat sig kring lärande, kommunikation och samspel som för tankarna till det som förefaller att ha skett under samrådssamtalen i Malmö i maj 2001 på följande vis: "Kunskap lever först i samspel mellan människor och blir sedan en del av den enskilde individen och hans eller hennes tänkande/handlande. Och sedan kommer den tillbaka i nya kommunikativa sammanhang (och byggs in i artefakter, vilket är en annan av mina huvudteser)."<sup>64</sup> Vidare fortsätter Säljö: "Interaktion och kommunikation är således centrala för att förstå lärande och utveckling på såväl kollektiv som individuell nivå. Det är genom socialt samspel som vi kommer i kontakt med omvärlden och blir delaktiga

62 För en fördjupad bild och förståelse av just detta – se vidare i MiCs delrapport 1, s. 54-57. Även föregående sidor i nämnda MiC-rapport är av värde och intresse i sammanhanget.

63 Se vidare därom i MiC:s delrapport 1, s. 45-58.

64 Se Säljö, Roger (2000): *Lärande i praktiken. Ett sociokulturellt perspektiv*, s. 9 ; Vidare referenser om dessa perspektiv hos t ex Schön, Donald M. (1983/91): *The Reflective Practitioner. How Professionals Think in Action*. Vidare finns andra referenser till liknande lärtema i praktiken av David A Kolb (*Experiential Learning*); Chris Argyris & Donald A. Schön om *Organizational Learning*; etc. Vidare finns ett annat relevant lärperspektiv i sammanhanget som handlar om "den lärande organisationen", se t ex Senge, Peter M. (1995): *Den femte disciplinen. Den lärande organisationens konst*; eller Ahrenfelt, B. (1995/2001): *Förändring som tillstånd. Att leda förändrings- och utvecklingsarbete i företag och organisationer*. Vidare finns forskningsinriktningar som företräds i Sverige av Sandberg, J. & Targama, A. (1998): *Ledning och förståelse. Ett kompetensperspektiv på organisationer*, samt Illeris, Knud (2001) *Lärande i mötet mellan Piaget, Freud och Marx*. Till det sistnämnda, dvs vad som sker i de dynamiska processerna i lärandet och normbildningen i organisationen och med de ingående aktörerna, återkommer MiC-projektet i ett senare rapportskede då Citytunnelprojektet i sin helhet ska behandlas. I denna andra forskningsdelrapporten har vi kunnat notera att den nu nämnda tendensen, dvs att reflexioner över gjorda erfarenheter och att lärande betraktas som ett betydelsefullt organisationsinstrument, hittills knappast har hanterats på ett effektivt och för organisationen utvecklande sätt i projektet. Ett tydligt och intressant undantag utgör MKB- och samrådsarbetet i Citytunnelprojektet, som förändrats kraftigt

i de sätt att tänka och handla som är framträdande i vår kulturella omgivning. Det är ur sådan interaktion vi hämtar näring till vår egen världsbild och subjektivitet.”<sup>65</sup>

Det återstår emellertid för MiC att fortsätta att studera om dessa nu och här uttryckta normer, erfarenheter, nya insikter och kunskaper kommer att leda till andra, nya tanke- och handlingsmönster hos personalen i det fortsatta projektarbetet. Hur kommer ledningen att arbeta vidare med dessa erfarenheter? är en följdfråga till detta liksom: Vilket stöd, vilken stimulans och vilka utmaningar kommer ledningen att erbjuda personalen och organisationen. En annan avgörande punkt är om allt detta nyvunna i form av kunskap, insikt och inlevelser tas in i fortsatta kommunikativa sammanhang inom CT-projektet och organisationen. Hur kan den fortsatta kunskapsbildningen och de erfarenhetsbaserade reflexionsprocesserna hos personalen hållas levande inom CT? En likartad frågeställning är, om förankringen av detta kan ske hos fler i personalen eller organisationen. En övergripande problemställning på samma lärandetema är: Kan CT-projektet fungera som en reell ”lärande organisation”? Och om detta som nu baserats internt i organisationen: kan erfarenheterna dessutom kommuniceras i relevanta, externa sammanhang och situationer, som berör CT-projektet och dess framtid?

Sandberg & Targama (1998) argumenterar för att ”reflexion är en förutsättning för lärande som utveckling av förståelse”. Kompetens utgörs inte av en uppsättning kunskaper och färdigheter som man tidigare ansett eller trott. I stället visade resultaten att en människas kunskaper och färdigheter föregås av och baseras *på hennes förståelse av sitt arbete*.<sup>66</sup> ”Genom att förändra sin förståelse av arbetet kan människor förändra sitt lärande och därmed börja utveckla och upprätthålla en annorlunda kompetens i arbetet. Den kanske mest centrala förutsättningen för att åstadkomma lärande genom förändring av förståelse är reflexion.<sup>67</sup> Det är först i reflexionen över vårt eget sätt att förstå vårt arbete som det blir möjligt att medvetandegöra vår förståelse av arbetet. Medvetenheten om vår egen förståelse av arbetet är en förutsättning för att vi ska kunna ta oss ur denna och börja förstå arbetet på ett kvalitativt annorlunda sätt.”<sup>68</sup>

---

mellan hösten 1999 och våren 2001 som en följd av kommunikation av gjorda erfarenheter och formulering av klara syfte och mål. I detta samrådsarbete har också i ledningsgruppen funnits ett tydligt intresse och engagemang att skapa mötesplatser för reell kommunikation och kunskapsbildning om CT-projektet. Våra intervjuer och filmer ger tydliga belägg för denna slutsats liksom vårt deltagande som observatörer i arbetsgruppens arbete.

65 Säljö, R. (2000) A. a. s. 232.

66 Detta är en central slutsats från Jörgens Sandbergs doktorsavhandling (1994) *Human competence at work. An interpretative approach*, Göteborg: BAS.

67 Det finns ett antal olika former för reflexion. De tre grundläggande är självreflexion, reflexion genom dialog med andra, samt genom att läsa forskning på området. Här finns de ovan nämnda forskningsreferenserna med exempelvis namn som Schön, Argyris, Kolb, Lewin, Bengtsson, Senge, Säljö, Marton etc.

68 Sandberg, J. & Targama, A. (1998): *Ledning och förståelse. Ett kompetensperspektiv på organisationer*, s. 86. Sandberg är företagsekonom forskare verksam vid Handelshögskolan i Stockholm och Targama företagsekonom på Handelshögskolan i Göteborg.



Vad hände i praktiken med dessa reflexions- och läroprocesser inom CT-organisationen efter samrådet våren 2001? Vad händer i den nya CT-organisationen under 2002 med dessa gjorda erfarenheter – hur tas det tillvara i det fortsatta arbetet?

Samtalet mellan den kompetente och nybörjaren måste alltid pågå. Och det är just i interaktion mellan människor som kunskaper och färdigheter får liv.<sup>69</sup>

Citatet här kan slutligen också få illustrera dynamiken i relationerna, det intressanta och utmanande sambandet mellan lagstiftarens ambitioner i och bakom syftet med samråden om miljökonsekvenser av byggprojekt i Miljöbalken (sakkunskaps- och demokratiaspekten), det konkreta genomförandet av samrådets kommunikation och interaktion *samt de individuella och sociokulturella läroprocesserna – för framtiden*.

Det är ett faktum att Citytunnelprojektet genom det utökade samrådet 2001 och via lokalt kunniga och intresserade malmöbesökare på samrådet fick fram hittills för CT-projektets personal okända fakta om projektet: Brunnarna i Holma. Det hade man nytta av och ”upptäckten” ledde i sin tur till att CT-projektet igångsatte en inventering av samtliga brunnar i Holmaområdet (till en ungefärlig kostnad av 400 000 kronor). Samma sak gäller den befintliga kunskapen om de välvda formerna som funnit sedan lång tid på Malmö C. Denna återvunna kunskap från en samrådsbesökare gav vidare impulser att ändra om utformningen av den fyrkantiga ”Vingen”, det nya talet på nybyggnationen på Malmö C. Arbetet med alternativ vid Lockarps spårdragningar hade också kommit upp via samråd men kom redan fram vid samråden 1999. Antagligen finns också andra påverkansfenomen som ägt rum men som vi inte kan identifiera med säkerhet. Men det ovan nämnda är i sig intressanta och konkreta fakta.

Just detta bekräftar på ett utomordentligt tydligt sätt värdet av att arbeta seriöst och medvetet med Miljöbalkens sakkunskaps- och demokratiaspekt vid samråd om MKB, miljökonsekvensbeskrivningen.<sup>70</sup>

---

<sup>69</sup> Säljö a. a. s. 250.

<sup>70</sup> Bekräftat efter samtal med Jan Hartlén, projektkoordinator Geoteknik, Citytunnelprojektet, november 2002. Brunnarna vid Mariedalsvägen kände man till tidigare i projektet – och dessa saknade betydelse i sammanhanget – men brunnar i Holma kände man i projektet inte till innan samrådet i maj 2001.

## 5. Intervjuer 2001/02 med den ansvariga för tillstånd, MKB-arbete och samråd i Citytunnelprojektet

Sommaren 2001 (17 augusti) gjorde jag en första tillbakablickande, reflekterande och sammanfattande intervju med den ansvarige för tillståndsprocessen på Citytunnelprojektet, Gitte Isacsson. Detta var strax efter att samrådet ”Öppet hus” i maj hade avslutats och efter semestern. Det var också dagen efter att Banverket och dess generaldirektör Bo Bylund inför personalen på Citytunneln – utan någon särskild förhandsinformation – på plats i hörsalen hade informerat att Citytunnelprojektets direktör, Kjeld Boye-Möller, skulle sluta sin anställning samtidigt som Citytunnelprojektet också blev ett infrastrukturprojekt helt och hållet inom det statliga myndigheten Banverkets hägn.

Den första augustiintervjun var huvudsakligen orienterande och förberedande för min del. Jag avvaktade därefter till vintern 2001 (21 december), när jag gjorde en ny och sammanfattande intervju med Gitte Isacsson – också denna intervju genomfördes med bandspelare på hennes arbetsrum på CT-kontoret.

### 5.1 Bakgrund

Gitte sitter på sitt relativt lilla men ljusa kontorsrum centralt placerad i kontorslandskapet på våningsplan 6 i Citytunnelprojektet.<sup>71</sup> Mitt i smeten, så att säga. På väggarna finns foto bland annat på Citytunnellaget som deltog i Drakbåtsrodden och på Gittes barn. Pärmar och mapper i bokhyllan bakom stolen. Det ligger pappersdokument överallt på skrivbordet. Ordningen på rummet och på materialet är god men inte överdrivet prudentlig eller byråkratiskt petig. Vid den andra intervjun i december 2001, hade det för Gitte blivit en viss distans till det senaste samrådet i maj och de organisatoriska och personmässiga förändringarna inom Citytunnelprojektet ungefär ett halvår tidigare.

---

<sup>71</sup> Nu har Gitte och Miljö & Tillstånd flyttat ned till 4 våningen i samma hus. Flytten skedde under februari 2002. Se vidare om detta nedan.

Jag upplevde att Gitte var mycket rak och öppen hjärtig när hon svarade på mina frågor. Hon hade inte läst frågorna innan intervjuerna vid något av de två tillfällena. Gitte Isacsson har sedan i höst, 2002, läst genom mina redigerade intervjutexter, vi har gemensamt diskuterat formuleringar och faktauppgifter, gjort vissa ändringar och Gitte har också efter detta godkänt texten som följer för vidare publicering i den här MiC-rapporten. Gitte Isacsson är en modern yrkeskvinna och tekniker, utbildad vid LTH i Lund, med ledarfunktioner och en helt annan kompetens- och personlighetsprofil än man tidigare varit van att se. Jag har haft många olika sorters möten och samtal med Gitte under åren. Alltifrån samtal med filmkamera före, under eller efter samråd till telefonsamtal där Gitte svarat i sin mobiltelefon på annan plats än kontoret. Det är lätt att samtala med Gitte. Hon har spelat och spelar – så som MiC-projektet har funnit det på mycket nära håll under våra tre år med Citytunnelprojektet – en betydelsefull och vid flertalet tillfällen avgörande roll för Citytunnelprojektet i tillståndsarbetet och i normbildningen internt.

I redovisningen av intervjun sammanfattar jag mina egna reflexioner och slutsatser kring denna vad gäller arbetet med tillståndet och framför allt här kring samrådsarbetet inför projektets MKB och inför själva projektets ansökan till Miljödomstolen. Jag tar med vissa få men centrala delar av mina samtal med Gitte och återger oftast dessa i sin helhet för läsaren.<sup>72</sup>

## 5.2 Sammanfattning och slutsatser av intervjuerna

Det är väsentligen åtta företeelser eller punkter relaterat till i huvudsak samrådsarbetet, som Gitte Isacsson – och som jag tolkar det – bekräftar i den här intervjun och som jag är intresserad av utifrån MiC-projektets syfte och inriktning. För det första att hon och arbetsgruppen som planerade samrådet medvetet byggde vidare på de erfarenheter och kanske framför allt de misstag som man gjorde vid de första samråden 1999. Gitte – med synpunkter och hjälp av arbetsgruppen – har inför samrådet 2001 arbetat fram ett PM med syfte för samrådet och också för arbetet med samrådet (se ovan under avsnitt 3 om detta PM). Så gjorde man inte hösten 1999. Man har haft ledningens aktiva stöd för och i inriktningen av sitt planeringsarbete. Arbetsgruppen har också arbetat nära, effektivt och framgångsrikt. Detta har sammantaget underlättat gruppens och individernas arbete. De framtagna, tydliga ramarna har skapat goda förutsättningar för att arbetsgruppen har fungerat som en självständig enhet. Ramarna har markerat vilka normer och värden som varit de rådande i och för arbetet.

---

72 Vad gäller den vetenskapliga diskussionen om kvalitativa intervjuer och tolkningar av dessa – se vidare om detta i t ex Alvesson & Deetz (2000): *Kritisk samhällsvetenskaplig metod* (ffa kap 8) samt i Kvale (1997): *Den kvalitativa forskningsintervjun*.

*För det första*

under den inledande intervjun i augusti svarade bland annat Gitte Isacsson på de här frågorna som rörde bakgrunden med det inre arbetet med förberedelser och planering av samrådet. De kursiverade textavsnitten nedan utgörs det som sägs av MiC (PW) och de okursiverade texterna är Gitte Isacssons ord.

*Först en uppföljningsfråga om samrådet och själva syftet med samrådet. Det diskuterades ofta i "Arbetsgruppen för planering av samrådet", ett arbete som jag ju kunde följa på nära håll och deltaga i hela tiden. Efterhand arbetade du dig igenom detta med samrådet och syftet, pratade med miljöjuristen och advokaten Ulf af Klintberg, vi hade ett Miniseminarium och du skrev till slut PM-et för samrådet, som det sen togs beslut om i ledningsgruppen. Var just de arbetsförmerna och samtalen värdefulla för dig i ditt planeringsarbete av samråden?*

– Jag tycker att när vi arbetade med planeringen av det sista samrådet 2001, så är det klart vi hade de två tidigare samrådets erfarenheter med oss i bagaget. Varje gång man gör om något, så blir det ju lite bättre. Det här samrådet har varit det mest komplicerade och också det mest omfattande ur informationssynpunkt – och det var ju det som gjorde det besvärligt. Men vi gjorde ju rätt, tycker jag. Vi började gemensamt med hela projektet och gjorde avstampet. Sen hade vi ambitionen att formulera en handlingsplan i det här PM:et, som jag skrev. Det hade vi ju inte gjort vid de tidigare samråden.

– Samtidigt har många runt omkring i CT-organisationen tyckt att vi ska hämta upp vad övriga håller på att jobba med. Vi på tillståndsgruppen ska hinna med att arbeta genom förstudien och en järnvägsutredning för att komma ikapp projekten – och det gjorde vi ju med detta samråd. Det var nästan så att vi hade gått före projekten och hamnat förbi dem. Det var kanske där och då problemen uppstod. De problemen hade vi inte tidigare, därför då var det andra frågeställningar vi hade samråd om. Men vid senaste samrådet 2001 tyckte jag började i rätt ända – och det är jag glad för – och knöt sedan ihop det hela på slutet. Jag kan inte tänka mig någonting bättre, egentligen, ur planeringssynpunkt. Men sedan har vi vissa detaljer och problem som uppkom på vägen, detaljer som jag nu kan se att vi skulle gjort annorlunda – framför allt att vi skulle bevakat processerna bättre och tryckt på bättre.

*Om du jämför samråden oktober 1999 och det som ägde rum i maj 2001: Varför är där skillnader i sättet att göra eller genomföra samråden?*

– För det första sa vi att vi ska aldrig göra likadant – det var liksom nummer ett – att visa att det här är nånting nytt, vi tar ett steg *till* i processen. Det är inget omtag utan ett nytt steg, alltså ska vi inte göra så som vi gjort tidigare. Tidigare, våren 1999, hade vi samråd på Europaporten, i en jättesal och vid ett tillfälle med 300 personer. Nästa utökade samråd i oktober 1999 hade vi ju samråd vid fyra olika tillfällen med biosittning och så vidare. Ja, och då är det inte så mycket kvar att

välja på. Den röda tråden för nästa samråd var: Vi ska inte göra som vi gjort tidigare. Jag tror det var Krister eller Inga-Lill – någon på Informationsavdelningen – som sade: – Men Öppet Hus, det hade ju varit nånting! – Javisst! tyckte vi andra. Då tar vi det!

– Om jag nu sammanfattar allt detta: 1) inte göra likadant, 2) nytt syfte: en enskild adressat. Och sedan kommer de erfarenheter som vi hade från de andra tidigare samråden.

*Varför skulle ni inte göra likadant?*

– För att, egentligen, visa att vi fortsätter en process. Det är ingenting som vi tycker upprepas, utan det här är ett nytt samråd med ett nytt syfte – och då ska vi också göra det på ett nytt sätt. Och markera detta informativt. Det var *ett medvetet nytt syfte*. Det var ju inte det allmännas intresse som stod i fokus, som det hade varit vid de tidigare samråden 1999, utan nu var vi nere på individnivå. Även där kunde vi ju nu lämna detaljerad information om konsekvenser. Det var en helt annan detaljeringsgrad.

– Det var just att det var den här *individnivå* vi ville åt. När vi konstaterat att vi inte skulle göra som vi gjort tidigare, ville vi ner på individnivå, därför att erfarenheterna från de andra två samrådsomgångarna var just att det var ett avstånd mellan oss och besökarna och det ville vi naturligtvis undvika. Speciellt också då syftet är på den enskildes nivå, så passade det ju ännu bättre att ”komma ner på golvet” så att säga. Så nummer tre är också givet: 3) ingen biosittning – inget podium – inget sånt. Vi hade över huvud taget inga problem med att hitta idén, utan den fanns där med enda gång.

*Vilken är – eller var – den stora samrådsfrågan hos allmänheten? Och myndigheter?*

– Kommer det sprickor på mitt hus? Skador på fastigheter? Buller, främst under byggskedet? Vibrationer? Kommer grundvattnet att sänka? Blir det grundvattensänkningar? Trafiken – hur ska jag komma fram i mitt kvarter under själva den långa byggtiden?

*För det andra*

att trots svårigheterna med kommunikationen och ledningsarbetet fanns det interna vinster mellan enheterna i CT-projektet. Man lärde känna varandras arbetsuppgifter lite mer och man förstår mer av varandras svårigheter i arbetet. Det fanns en betydelsefull ”vi-känsla” när det verkligen gäller. Precis som i Drakbåtsrodden vid Malmöfestivalen med personalgänget från Citytunnelprojektets organisation. Detta bekräftas också i enkäten till den övriga personalen (se även ovan under avsnitt 4 om detta). Det kan ses som en framåtsyftande erfarenhet av stor vikt för organisationen som helhet – om det fortsätter att tas om hand och vårdas av ledningen.

*Vad har Citytunnelprojektet som organisation lärt sig av och under samrådsprocesserna?*

– Det är klart att en sådan aktivitet, som man jobbar mycket inför och som är som en sorts offentlig föreställning, något som man repeterar inför för att kunna genomföra – det har betytt något i organisationen. Det bygger bland annat upp teamkänslan i organisationen.

*På tal om teamarbete: Det finns ju en parallell med laget i Drakbåtsrodden med personalen på Citytunneln?*

– Den tävlingen är en bra bild för att förstå ett teamperspektiv här på Citytunnelprojektet. I Drakbåtsrodden vill alla göra sitt bästa för alla vill framåt. Men om man inte gör det i takt så kommer man sist. Det är bara så enkelt. Vi har nu en coach. Han säger att det ska vara så och så – och coachen säger: ”att av erfarenhet så vet jag att det här blir bäst”. Oavsett vad vi säger, är det detta som gäller. Det blir ju bättre och har vi testat det en gång. Så nästa år kan det bara bli bättre för sämre kan det inte bli. Drakbåtsrodden är en bra bild för det. Där finns en god symbolik i det. När jag träffade Örjan (Larsson – MiC:s kommentar), precis när han var nyanställd, frågade han mig vad jag ville ha för ledare. Jag svarade att jag ville ha en ledare som pekade med hela handen och en ledare som står för fattade beslut. Inte att han tar för snabba beslut, absolut inte, men när besluten är tagna ska dom ligga fast. En ledare som är den fasta trygga klippan, som säger en sak och så gäller den saken. Faktiskt att vara den här stränga ”pappan” som tar alla i kragen och leder dom in i fällan. ”Nu så är du ute på fel spår”, en markering och sen tillbaka in i ledet.

*Det viktigaste stödet som du har sett i organisationen hos er, eller utanför, under samrådsprocessen, vilket är eller var det? Vad är det viktigaste att tänka på för att driva processen på ett bra sätt: vilket stöd behöver man eller du då?*

– Att kommunicera det här med samrådet och de olika delmomenten i samråden rätt. Sparr & Co (konsulten i informationsarbetet i samrådet – MiC:s kommentar) har hjälpt oss väldigt mycket. Mycket drivande och stödjande. Utan dem hade vi inte klarat det här, det kan jag säga dig. I de två första samråden var ju Inga-Lill drivande och idésprutan här inne också, och styrde och ställde, men vid det här Öppna huset 2001 var hon tyvärr inte med. Men då körde ju Krister det här från Sparr, ganska så mycket själv, tycker jag. Det är det stödet man behöver egentligen. Vi har kunskapen – hur ska vi kommunicera detta på bästa sätt?

*Vad behöver du för organisatoriskt stöd, inne i din egen organisation?*

– Man behöver ju stödet att informationschefen är med på det hela. Sen att de medverkande, dvs alla i organisationen, också är med på det här. Det innebär också att ledningen står bakom arbetet. Vi har ju lyckats, tycker jag personligen, att

starta processen inför maj-samrådet med Öppet Hus på ett bra sätt med det här seminariet – själva startskottet. Ledningen var med. Sen har vi lagt fram förslag till ledningsgruppen i ett PM, där vi formulerat vår strategi, och det har accepterats. Det har blivit förankrat hos ledningen.

#### *För det tredje*

att själva samrådets form 2001 skapade just de nära, individuella, kontakter som man också hade som syfte för samrådet (se ovan). Det var, som CT-organisationen fann det efteråt, ett lyckat samråd och det var mindre lyckat under 1999 med biosittningar med stor publik samtidigt.<sup>73</sup> Man hade större deltagarantal 2001 men över längre tid och med fler i personalen närvarande för samtal och frågor. MiC-projektets observationer, dokumentation och intervjuer under de två dagarna stödjer slutsatsen att det var ett fungerande och kommunikativt samråd kring Citytunnelprojektet utformning.

Det är ett faktum att samrådet i maj 2001 gav vissa nya – förvisso mindre men ändå – hittills okända kunskaper från de berörda malmöborna till personalen/experterna: det gäller *de privata brunnarna* i Holma. Jan Hartlén, projektkoordinator Geoteknik, bekräftade detta (se ovan). Frågan är i ett tekniskt perspektiv hur avgörande denna kunskap är (var)? Vad hade hänt med simuleringsmodellerna för vattenpumpning och vattenåterföringen i t ex Malmö centrum om man inte i det ”skarpa” genomförandeläget haft full kunskap om dessa privata brunnar? är en av de MiC-frågor som finns med hos oss efter samrådet, maj 2001.<sup>74</sup>

#### *Vilken är den största ”vinsten” eller fördelen med de olika samråden?*

– Öppet hus under maj 2001, därför att man kom nära personerna. Avslappnade former under en längre tid, inte bara en chans som Europaporten, där det bara fanns en chans. Det var egentligen de här kvällarna i oktober 1999 också – till exempel Triangelnkvällen – det var bara ”the one and only”. Och sen kunde man ju inte förbättra på nåt sätt. Men vid det Öppna huset våren 2001 hade man ju ändå tillfälle att föra ett resonemang och kanske få rätt på det resonemanget med en person man möter. Och sen kanske man fick frågan igen en annan gång och utifrån den tidigare diskussionen kunde man ju pricka rätt mer på en gång.

#### *Det medgav kanske ett annat lärande, för dig också, i den enskilda frågan som allmänheten ställde?*

– Ja. Så kunde man tillsammans söka information, tycker jag, med allmänheten också. I och med att man kunde röra sig fritt i rummen, kunde man söka infor-

73 Se även det tidigare avsnittet i denna rapport som berör enkäten om personalens gjorda erfarenheter av samrådsarbetet 2001 – avsnitt 2 ovan.

74 I samtal med Jan Hartlén under samrådet 2001 framgick att det var en avgörande vetskap som framkom för det fortsatta arbetet med vattenmodellerna.

mation tillsammans bland broschyrer, eller så kunde man lotsa personerna vidare till en annan medarbetare som man visste kunde mer om just den frågan.

Det är ju svårt vid en större biosittning. Då poppar en fråga upp bland publikhavet och sen så går mikrofonen till den aktuella experten. Men det är inte så att man utvecklar svaret under den tiden, utan man försöker hålla sig ganska kort så att inte tiden springer iväg för alla som sitter med. Man utnyttjar ju tiden mer effektivt när man har Öppet hus.

*Vad har Citytunnelprojektet som organisation lärt sig av och under de olika samrådsprocesserna över åren 1999-2001?*

– Lite grann har vi nog lärt oss, lärt oss lite var för sig. De tre delprojekten har lärt sig till exempel – vad som har framgått i alla de här olika samråden under åren 1999 till 2001 – att inga frågor kanske är nya. Allmänheten säger: ”Det här har vi ju sagt en gång innan. Varför kommer ni och frågar samma sak?” Jag vill för övrigt också här och nu, som en parentes i intervjun, lyfta fram att vi inte ska glömma bort att samrådet också handlar om samråd med myndigheter – och det är lite anorlunda

– Men en annan lärdom är kanske också att vi i vår organisation diskuterade samrådet något mer. De skriftliga yttrandena från samråden är alltid lättare att hantera i efterhand och det bevakar i alla fall jag med jämna mellanrum. När vi har kommit ett steg vidare med våra handlingar, ber jag personalen att titta på de yttranden som vi har fått in tidigare. Även om det nu är 2000, har jag bett dem att titta på de yttranden som kom in 1999, eftersom frågan kom 1999 och vi vet av erfarenhet att alla frågor oftast kommer inledningsvis. Men vi ska inte missa det som man frågade om då, även om det inte var relevant i vår egen process just då. Det ska vi inte missa nu bara för att de råkade ställa sin fråga vid fel tidpunkt. Den bevakningen står jag för.

*Brunnarna i Gamla stan och på Holma som ni inte kände till innan ni fick veta om det under samrådet. Spelar det någon roll för er och ert fortsatta arbete? Eller är det ett undantag?*

– Det är väl ett undantag. Det är klart att det är en miss.

*Vad har du själv lärt dig av samrådet? Vad tycker du är viktigt?*

– Jag har lärt mig att det tar längre tid att planera än vad jag först hade trott. Det är ju en större händelse eller större skeende. Att man måste göra allt tio gånger mer, dvs även om man tycker att man har förankrat det och att man kommunicerat det utåt i organisationen, måste man göra det tio gånger mer. Jag vet inte om det är lösningen bara att göra det fler gånger eller om man ska hitta ett annat sätt att göra det på. Kanske fungerar helt enkelt människan så att inte förrän man har kniven mot strupen så engagerar man sig. Och det kan man ju bara se på sig själv.



Möjligen är det oundvikligt att det blir så, dvs att andra deltagare än vi här från tillståndsgruppen kanske tycker sig inte ha varit tillräckligt informerade eller inte har förstått. Det är viktigt att man i alla fall tänker på: ”Är de nu med på vagnen de andra som inte jobbar aktivt?” Allt detta tar längre tid än man tror från början.

*Om du skulle ha gjort ett nytt samråd år 2003 i det här Citytunnelprojektet – hur skulle du eller ni gjort då?*

– Jag skulle inte ha gjort som mars 1999. Jag skulle inte ha gjort som oktober 1999. Senast, 2001, var ju bra, tycker vi alla här. Det tycker jag också. Men återigen, man ska inte göra samma sak om igen. Då tycker jag att det som vi diskuterade, eller det som vi också berörde, det var en ’allmän hearing’, där vi träffar myndigheter och allmänheten på en gång. Det hade jag velat testa. Inte separera dem två. För det är ju så att vi tycker att myndigheterna har för oss väldigt intressanta frågor och synpunkter. I de flesta fall för oss mer intressanta frågor än vad allmänheten har. Vi som personal och experter har kanske ett större professionellt utbyte med myndigheternas experter. Och då tror jag att kanske allmänheten hade kunnat spinna vidare på en fråga från en myndighet. Funderingarna hade allmänheten kanske kunnat ta till sig, eftersom allmänheten inte tänker i de termerna eller har den kunskapen som då en myndighet har. Det skulle vara kul att testa.

*För det fjärde*

bekräftas Gitte Isacson att man i sitt arbete också har haft ett antal inre kommunikationsproblem – framför allt mot slutet av arbetsprocessen när det ”skarpa samrådsläget” kom närmare. Det har saknats – menar Gitte Isacson och som också tydligt framkommit och bekräftats i ett stort antal andra nyckelintervjuer MiC-projektet haft under de gångna tre åren i forskningsarbetet – en tydlig ledning mellan CT-projektets olika organisatoriska delar. Det behövs alltid ett aktivt närvarande och kommunikativt ledarskap. Det Gitte här lyfter fram är i huvudsak svårigheterna mellan de skilda delprojekten (tunnlar, stationerna och järnvägen) och den tekniska samordningsenheten (där Gitte har haft sina arbetsuppgifter och ansvar). Gränsytorna – och därmed ansvaret – har inte varit klara och tydliga, vilket har lett till ett slags ”inre balkaniseringprocess” eller skapat ”småpåvar”, dvs varje mindre funktionsenhet inom CT-projektet har varit styrd i och för sig inifrån men utan samordningsarbete riktat mot och med hänsyn till helheten i Citytunnelprojektet. Ledningen för projektet har alltså inte på ett tillfredsställande sätt kunnat hålla samman organisationens skilda specialdelar till en fungerande helhet. Kommunikation är ett nyckelord liksom tydlighet och beslutshållbarhet över tid.

*En femte punkt*

som ventileras i intervjuerna ovan – gäller sedan svårigheter som medborgare och berörda malmöbor har med att utifrån och med oinvidga ögon kunna se skillnaderna

mellan de fem eller sex olika aktörerna i Citytunnelprojektet – Malmö stad, SJ (eller Jernhusen AB), Banverket, Region Skåne, Staten (departementen) och själva Citytunnelprojektorganisationen i sig. Detta har definitivt inte underlättat själva samrådsprocessen sett ur ett demokratiperspektiv, där de berörda medborgarna ska kunna utöva inflytande och kunna påverka projektet via samrådet som ett rättsligt reglerat påverkansinstrument.

*En fråga handlar om allmänheten och hur de har upplevt olika ansvariga aktörer under samråden. Vi har gjort intervjuer tidigare om detta.<sup>75</sup> Det var svårt för dessa att skilja på olika aktörer i Citytunnelprojektet. Det är en sak som ofta återkom: Är det Malmö stad eller Citytunneln som ansvarar för olika frågor eller som arrangerar samråden?*

– Vi har just nu, vintern 2001/02, en del exempel på parallella processer med olika aktörer när det gäller ”Extra samråd Triangeln”, som i och för sig är skriftligt. Jag fick ett samtal från en allmänt sett kunnig och välorienterad man, från en organisation som jag inte kommer ihåg namnet på. Han sa:

”Är det dig jag ska ringa till med den här frågan – är det då till Citytunneln eller till Malmö stad?” Och så ställde han frågan och jag svarade honom:

”Nej, det är tyvärr inte vår fråga. Det vet vi inget om, utan det är Malmö stad.”

”Ja, jag trodde nästan det, men de är så svåra att få tag på. Finns det någon hos er som kan nåt om detta?”

”Ja, det finns det. Ring hit om du inte får tag någon på Malmö stad”, svarade jag honom.

Frågan tillhörde alltså Malmö stad officiellt, men han som ringde hade inga problem med det, utan han sade bara:

”Jaha. När har Malmö stad sitt samråd då?”

”Det är i januari nån gång”, svarade jag honom.

”Ja, då väntar jag till dess, eller så kanske jag bara skriver ned synpunkterna och skickar iväg dem till Gatukontoret inom Malmö stad.”

Han hade alltså inga problem med att det var delat ansvar. Utan han ringer hit – vilket är ganska naturligt – och ställer frågan: ”Har jag vänt mig rätt?”. Då får han antingen ett ja eller nej, och så lotsar man honom vidare. Och jag tror att det skulle fungera bra för allmänheten också. Min slutsats är att jag tror inte att det är ett så stort problem som Länsstyrelsen kanske tror.

#### *För det sjätte*

bekräftas att kontakterna med Malmö stad i Citytunnelprojektet inte har varit enkla att hantera. Det handlar här, som MiC ser och förstår det, om mötet mellan en nyetablerad, modernt uppbyggd projektorganisation (CT-projektet) och en mer etablerad och traditionstyngd förvaltningsorganisation av klassiskt snitt. Det finns redan och det uppstår ett flertal uppenbara normkonflikter och värdekonflikter mellan

<sup>75</sup> Se tidigare avsnitt 2 med medborgarintervjuer efter samråden.

dessa två organisationer. Organisationer som per definition i Citytunnelprojektet måste samverka och kommunicera nära – och ofta.

*Vilket är det största misstaget under de olika samråden?*

– Det är biosittning av typ Triangeln. Och återigen just den ”Triangeln-kvällen”, när vi inte hade pratat oss samman tillräckligt med Malmö stad. Absolut vårt största misstag. Vi hade i och för sig träffat dem innan och vi hade gått igenom planeringen med dem innan. Men tydligen inte tillräckligt.

*Det är kanske en svår sak att kunna hantera parallell samverkan med flera andra aktörer?*

– Länsstyrelsen ville ju gärna att vi olika aktörer kombinerar våra samråd och olika processer för att inte förvirra allmänheten. Länsstyrelsen tänker då framför allt på ’tredje man’. Men det kanske kan bli väl förvirrat i alla fall? Jag tror nästan det. Jag är inte övertygad om att det är så lyckat.

*Frågor som kommer upp i mötena handlar om trafik och bussar i kvarteren där man bor. Det har varit samma frågor i referensgrupperna som varit med nästan varje gång som jag varit med på referensgruppsmötena – och det är de allra flesta gångerna.*

– Jo, det är sådana frågor som alltid kommer upp. Vi får ju väldigt många frågor kring till exempel bussarnas dragning, där vi alltid måste skjuta ifrån oss och tala om att vi inte arbetar med det. Den här mannen som ringde (se ”femte aspekten” ovan – MiC:s kommentar), var just en fråga om bussarna. Det är det man funderar på nu, om man är boende. ”Det skakar nog inte, inget större problem med grundvattnet, ok” och så börjar man titta utanför sitt hus: ”Ska den bussen gå här?”. ”Vad gör jag med min bil?”. ”Var ska jag parkera?”. ”Kan jag köra dit med taxi?”. ”Min gamla mamma som är handikappad – kan jag parkera där?”. ”Kan barnen gå till skolan?”. Det är sådana mycket nära och konkreta frågor som har dominerat för de boende och de berörda.

*Den sjunde aspekten*

som framkommer i de två intervjuerna med Gitte Isacson är att själva *upp-handlingsfasen* kommer att bli helt avgörande för hela utformningen och genomförandet av Citytunnelprojektet. Arbetet internt med de sk bruttolistorna skulle vara ett led i att dokumentera och sedan hantera de val, som finns inbyggda i projektets genomförande. MiC-frågorna blir då: Vad kommer til syvende og sidst styra själva det konkreta utförandet? Vilka normer kommer vara de gällande, de dominerande normerna? Blir det pengarna (de ekonomiska normerna) eller blir det de formulerade

miljökraven (de rättsligt och/eller de naturvetenskapligt, ekologiskt gällande normerna)?<sup>76</sup>

*När projektet växer fram över tid och med samrådets genomförande, ackumuleras mycket lärande om skilda företeelser. Används detta i ett senare skede?*

– Så kan det vara. Det kan också vara ett lärande som det blir bra diskussioner kring inom CT-projektet. Å ena sidan vi som sitter med tillståndsprövningen tycker att vi har hittat en bra lösning, t ex bästa möjliga teknik. Å andra sidan har vi projekten som ska handla upp entreprenaderna, som då säger: ”Nej, vi tänker inte ta med det. Ni får inte lov att skriva så. Ni måste ändra det ni skrivit för att vi vill inte begränsa upphandlingen.” Och vem ska bestämma detta då? Vem bestämmer egentligen?

*Ledningen hade kanske sett till att det man lär sig där, det ska man ta med sig och ha som egna villkor när man jobbar med upphandlingen. Att göra kraven tydliga?*

– Nu pratar vi pratar om pengar, eller hur? Hur dyrt får projektet bli? Då har vi faktiskt något som vi på tillståndsgruppen jobbat med under hela våren 2001, det som vi kallar ”Bruttolistor” – en idé och ett begrepp som Kjeld (Boye-Møller, den tidigare projektdirektören i CT-projektet – MiC:s kommentar) myntade.

*Vad är ”Bruttolistor”?*

– I våra tekniska beskrivningar måste vi ju ha ett resonemang kring skälighetsprincipen. Vi presenterar ett antal åtgärder, t ex byggmetoder, vilket kallas för skyddsåtgärder. Det kan vara att en byggmetod är bättre än en annan och då är det en skyddsåtgärd. Det kan också vara att man sätter upp ett fysiskt plank för att dämpa buller. Allt detta resonerar vi i ledningsgruppen kring och så har de olika åtgärderna var sin kostnad eller sin prislapp. Något är väldigt extremt dyrt och nånting har vi budgeterat med. Allt detta har då i den här matrisen (bruttolistorna) olika effekter – olika miljöeffekter.

Utifrån allt detta för vi sedan ett resonemang: om vi ställer ekonomin kontra miljövinsterna, så tycker vi att det är skäligt med ett av de här alternativen. Det är det som vi för vidare in i MKB:n och konsekvensbeskrivningen. Då gäller det att ha argument för *varför* vi tycker just *det* är det mest skäliga och varför vi vill att Miljödomstolen ska acceptera just *den* skyddsåtgärden. Och hur hittar vi den här skyddsåtgärden som vi ställer oss bakom? Det angår alltså projekten för det blir ju den åtgärden projekten ska föreskriva i förfrågningsunderlagen.

Då säger Kjeld: ”Dammsug underlagsrapporter och tekniska beskrivningar för att hitta alla åtgärder – what so ever – alla åtaganden och lista dem i en ”Brutto-

<sup>76</sup> MiC-projektet återkommer till detta i en annan studie av just upphandlings miljökrav, när vi har kunnat få tillgång till kommande material som gör en analys och tolkning möjlig. Detta är inte möjligt än att göra av naturliga skäl: upphandlingsfasen av genomförandet har inte mer än just inletts (september 2002).

lista” och lägg fram detta till ledningsgruppen. Sen går ledningsgruppen genom varje åtagande och accepterar eller inte accepterar dessa.”

Accepterar man inte, så måste vi ta bort det ur texten. Det kan vara ett enkelt påstående som att vi ska använda regummerade bildäck. Det accepterades inte och togs bort. Sen kommer vi in på buller: ”Vilka bullerskydd ska vi använda?” ”Vilka maskiner ska vi föreskriva när det gäller att minska utsläpp till luft?”

Det kan gälla exempelvis ”förbrukning av lack och organiska lösningsmedel”, där vi beskriver vad det är för någonting och vad det finns för lagstiftning – det finns alltså en speciell mall, ett beslutsunderlag, för detta arbete. Sedan föreslår någon som äger den här frågan ett beslut, och därefter accepterar ledningen, eller inte, det här förslaget till beslut. Lena Hellberg har hållit i det här med ”Bruttolistorna” och det har blivit en hel pärm full. Det är kanske också så att alla delprojekten inte har förstått vikten av det här med bruttolistorna eller vad de skulle vara till för över huvud taget.

Det har tidsmässigt inte riktigt gått som Kjeld hade tänkt och som vi i tillståndsgruppen tänkt. För då hade vi haft MKB:n given i och med färdiga ”Bruttolistor”; och vi hade vetat vad det var som vi skulle konsekvensbeskriva. Vi hade vetat vad det var vi skulle lyfta fram i ansökan och hur villkoren skulle utformas då. Men detta har inte fungerat för alla delprojekten.

Avsikten med den här pärmen är dels att vara ett underlag eller ett stöd för tillståndsgruppen, men också att ha i domstolen för att, när vi där får en fråga, komma ihåg hur det var vi tänkte vid en viss tidpunkt och varför vi tänkte så. Då skulle man kunna slå i den här pärmen och se: ”organiska lösningsmedel”, ja just det, det var därför vi har skrivit som vi har skrivit i vår ansökan.

#### *Den åttonde aspekten*

berör det faktum att det finns ett antal olika aktuella lagar att hålla reda på i samråden. Detta faktum behandlas av den sittande Miljöbalksutredningen, som tillsattes redan när den nya Miljöbalken trädde i kraft. Frågan handlar också om vilka kontakter som finns eller funnits mellan CT-projektet och Miljöbalksutredningen.

*Har du sett problem under samrådsskedet med parallellprocessen mellan Järnvägslagen, Miljöbalken och Plan- och bygglagen, PBL? Ser du några komplikationer i detta?*

– Nej, det är faktiskt inget större problem. Alla de frågor som kommit in är så generella att de platsar var för sig. Frågan får ett svar och kommer att beaktas oavsett till vilken lag den är ställd. Frågan kommer att beaktas där den hör hemma. Vad det gäller PBL, detaljplaner etc, är det klart att många frågor kommit dit. Malmö stad inbjöds att svara på frågor. Hur de tar om hand om de frågorna har jag ingen aning om. Det var faktiskt en tanke, att Malmö stad skulle haft en större plats på samrådet 2001 med Öppet Hus just för att presentera sina detaljplaner, men de hade gjort det på ett mycket visionärt sätt i stället. Jag vet inte hur det upplevdes av allmänheten.

*Har du eller ni fått kontakt med den pågående Miljöbalksöversynen, det som heter Miljöbalkskommittén?*

– Nej, inte sedan Ulf af Klintberg och jag var där i november 2001 och presenterade våra erfarenheter i Citytunnelprojektet. Jag vet bara att Vägverket och Banverket har träffat dem för att just diskutera Tunnelkommissionens förslag och verkens syn på det. Jag hörde just i dag, från Banverket i Borlänge, att utifrån det mötet de har haft skulle Miljöbalkskommittén<sup>77</sup> skicka en skrivelse så att de skulle föra vidare diskussionen. Man diskuterade lite grann, som jag uppfattade det i alla fall, om man på något sätt skulle separera byggskede och driftskede. I så fall bara pröva det ena och inte det andra och inte kombinera de två. Det var en diskussion man förde.

Jag fick för övrigt en intressant fråga i andra hand i morse, som jag inte kunde svara på. Den kom ursprungligen från Miljöbalkskommittén: ”Hade Hallandsåsolyckan kunnat inträffa om tillståndprocessen såg ut så som Tunnelkommissionen vill ha det, dvs en total prövning av projektet?” Jag kunde inte svara på den frågan, så jag sa att det kan vi bara svara på år 2008.

*Berätta mer om hur du tänker om detta.*

– Vi har fått frågan många gånger: ”Kan Hallandsåsolyckan hända här också?” Då har vi sagt nej. Jag menar flygplansolyckor, kärnkraftsolyckor, osv förbättrar ju säkerheten även för andra flygplatser, kärnkraftverk – så är det ju – och naturligtvis i detta fallet också, att man lär sig av sina misstag. Men det är ju inte avhängigt av själva prövningen.

Och jag sade också att det viktigaste är väl egentligen hur man handlar upp och styr entreprenören oavsett tillståndsprövningen. Det måste vara så enkelt egentligen. Sen är det ju klart att många krav på entreprenören styr upp denne ännu bättre. Men svaret på frågan ovan: ”Hade Hallandsås-olyckan kunnat inträffa om...”

– är inte ja. Det tror jag inte riktigt.

### *En nionde punkt*

berör kärnfrågan kring samrådets tolkning enligt miljöbalken: vad är och när sker samråd? När är det inte samråd? Gitte Isacson ger här tydligt uttryck för en ståndpunkt som går ut på att samråd bör vara mer kontinuerligt och i den riktning som

<sup>77</sup> Miljöbalken trädde i kraft 1 januari 1999. Regeringen beslutade vid sitt sammanträde den 22 december 1999 att tillkalla en parlamentariskt sammansatt kommitté med uppdrag att utvärdera tillämpningen av miljöbalken och lämna förslag till nödvändiga reformer (dir. 1999:109). Man antog namnet ”Miljöbalkskommittén”. Regeringen har därefter den 29 mars 2001 och den 28 februari 2002 beslutat om tilläggsdirektiv till kommittén (dir. 2001:25 respektive dir. 2002:37). Miljöbalkskommittén har tidigare överlämnat delbetänkandet *Uppföljning av miljöbalken, Vissa lagtekniska frågor* (SOU 2000:116) och överlämnade 28 juni 2002 det andra delbetänkandet, *Miljöbalken under utveckling – Ett principbetänkande* (SOU 2002:50). Miljöbalkskommittén fortsätter sitt arbete med ett delbetänkande senast den 30 november 2002 och ett slutbetänkande senast den 31 december 2003.

sker fortlöpande med myndigheterna och med referensgrupperna. Begränsningen för det formella samrådet är oftast tiden, den beslutade tidsperiod som ett samråd ska ske under. Är detta med en viss bestämt avgränsad tid nödvändig? I vems intresse sker egentligen tidsavgränsningen?<sup>78</sup>

*Hur ser du på frågan om när över tid som Samråden sker?*

– Jo, de här formella samråden – det är någon som sagt till oss att ”när ni nått så här långt måste ni ha samråd”. Men samråd har vi ju varje dag, nästan varje timme. Är inte det också samråd? Det hade vi problem med, och det var egentligen Krister Hjelm på Sparr som hade detta problemet: ”Vad var det nya i det hela och vad är det *nu* samråd om?”

Det var därför vi definierade ordet samråd i PM:et jag nämnde tidigare. Då var det mycket noga med tiden, dvs att avgränsa samrådet i tid. Jag tycker att vi samråder alltid och det har vi ingen samrådsredogörelse om eller det behandlas inte på nåt specifikt sätt, utan det handlar bara om den här ”engångsföreteelsen”. Och varför är *de* så speciella?

*Men det är det formella, det som går utåt mot de berörda.*

– Ja, men varför säger man då inte att det formella är att ni ska ha en månatlig kontakt... en *k o n t i n u e l i g* kontakt? Varför måste det vara så stötvis? Varför kan inte lagstiftaren säga att man ska ha en kontinuerlig kontakt med berörda? Då hade man ju själv fått välja *hur* den såg ut.

*Det är kanske just därför den här Miljöbalkskommittén, bör ha direktkontakt med er på Citytunnelprojektet. Det är ju ni som har praktiserat ett antal samråd och som nu har ett antal funderingar och detta bör man inte missa.*

– Jo, det är ju helt riktigt. Jag pratade med en person i morse och han relaterade då till Hallandsåsen. Han hade hört att de närboende där uppe mycket väl visste hur vattenförande åsen var, och de kunde mycket väl berätta för Banverket både det ena och det andra. Men då hade Banverket inte lyssnat.

Samråd i den omfattningen fanns inte vid den tidpunkten, dvs när det var aktuellt med planeringen av järnvägstunneln genom Hallandsåsen. Eller då hade man inte en skyldighet att ta den kontakten. Så att visst tjänar det ett syfte med samråd! Men måste det vara formellt i den meningen att det är så avgränsat? Sen är det ju frågan om hur man genomför samråden och kontakterna med de berörda...

---

<sup>78</sup> Se även den diskussion och analys i förra MiC-rapporten 2000:1, som finns av miljöbalkens skrivelser om samråd och vad som skrivits om samråden i förarbetena till miljöbalken. Denna diskussion bör naturligtvis vara av grundläggande intresse för den pågående miljöbalksutredningen (se vidare därom ovan).

*Citytunneln har olika referensgrupper. Och det kom upp en ny referensgrupp på de berördas eget initiativ efter samrådet i maj 2001. Vad betyder de i sammanhanget Samråd?*

– Ja. Det måste vara det viktiga. Referensgrupperna – är det inte de som är det viktiga egentligen? Det är ju det som är det kontinuerliga samrådet. Och att vi träffar Länsstyrelsen och miljöförvaltningen en gång varannan månad. År ut och år in. Hade man skrivit i lagstiftningen att man ska ha kontinuerliga samråd under hela processen, så hade man skapat de här forumen för en längre tid – och då hade det inte varit särskilda ”engångshändelser”. Även om det samtidigt medför en viktig publicitet för CT-projektet. Det gör det. Men måste det tillhöra tillståndsprocessen? Det kunde ju tillhöra informationsavdelningen, tycker jag, att arrangera sådana utåtriktade händelser.

#### *Avslutningsvis*

finns det anledning för mig att här lyfta fram en reflexion som vuxit fram efterhand under åren och nu formulerad som ett konkret förslag från MiC-projektets studie: Stora och tidsbestämda projekt som Citytunnelprojektet bör också konstruera eller designa sin projektorganisation med en ”processcontroller” som är kontinuerligt placerad inuti organisationen i det löpande arbetet och som har samma fria och viktiga roll i organisationen som en ”miljöcontroller”. Dock en person helt utan några som helst operativa uppgifter. Arbetsuppgifterna bör riktas mot att följa de mänskliga, kommunikativa och sociala gruppprocesserna i vardagsarbetet. Det kan också handla om personliga samtal samt individuell eller gruppbasead handledning. Den kompetensen saknades tidigare i Citytunnelprojektet.<sup>79</sup>

Detta arbete som ventileras nu och här ovan är en av faktorerna i det vi inom rättssociologi kallar för *de stödjande strukturerna*, som måste byggas upp inuti projektorganisationen till stöd, stimulans och utmaning för arbetet. Arbetsuppgifterna kan inte ligga enbart på ledningen i sig eller på en informationsavdelning med specifika operativa arbetsuppgifter. Det måste vara en fristående, oberoende och konsultativ funktion på samma sätt som miljöcontrollers roll. Det är inte bara de tekniska, ekonomiska, naturvetenskapliga och miljörelaterade kunskaperna som är avgörande för framgång i ett infrastrukturprojekt av den här storleken. Minst lika viktiga och avgörande – kanske mer? – är de mänskliga och sociala processerna inuti själva projektorganisationen. Dessa funktioner förefaller att vara bortglömda eller försummade i stora sociotekniska infrastrukturprojekt som exempelvis järnvägsbyggena i Hallandsåstunneln och i Citytunneln.

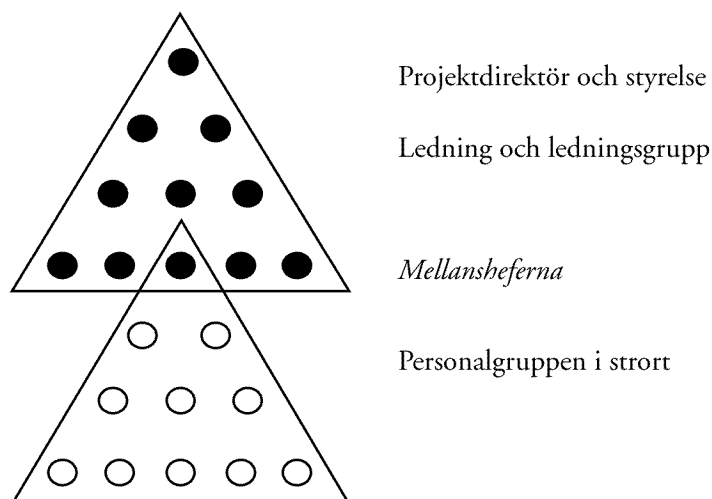
Det svåra och komplexa arbete och roll som *mellanchefen* alltmer har eller får i platta och beslutssnabba organisationer (projekt- såväl som förvaltningsorganisationer) kan också anas i dessa intervjuer. Man kan tala om en roll mitt i ”de dubbla pyrami-

---

<sup>79</sup> I dag, 2003, ligger denna funktion i CT-organisationen på den biträdande projektchefen (efter samtal med AME, mars 2003).



dena” mellan ledning/stab och organisationens övriga personalmateria.<sup>80</sup> Korstryck, förväntning, krav och arbetsuppgifter finns hela tiden på två håll och en dubbel tillhörighet med lojaliteter och identiteter. Var söker man sina allianser för att hantera arbets- och kravsituationerna? Detta skapar på sikt en mänskligt och organisatoriskt sett en ohållbar situation. Med en enkel figur kan tankarna beskrivas på följande sätt:



Kring detta individuella och sociala fenomen finns en del att fundera vidare över som handlar om svårigheter i arbetssituationen. Uppenbart är att svårigheterna att arbeta som mellanchef i en organisation är omfattande och hittills föga uppmärksammade. De senaste fem, sex åren förs en samhällsdebatt om utbrändhet, uttröttning, burned out, etc men detta sätts sällan i relation till vilka normer i organisationerna som är de dominerande, hur maktrelationer ser ut, vilka värden som är viktiga att slå vakt om i företagen. När man arbetar med miljöledningssystem är det avgörande att göra detta med ett antal grundläggande sociala och mänskliga värden inlagda i ledningssystemet. Miljö handlar om mer än naturvetenskap och teknik. En sådan väsentlig faktor och ett sådant värde är genus-kön och jämställdhet i arbetsmiljön. Ett annat sätt att arbeta proaktivt är att införa handledningskapacitet i organisationen för ledningspersonalen. Annars blir det framför allt dubbelarbetande kvinnor – som fortfarande är den rådande normen – på ledarposterna som betalar priset.

Under slutet av oktober 2002 publicerade Citytunneln följande nyhet på sin hemsida – samtidigt utsänd till nyhetsredaktionerna:

<sup>80</sup> Se vidare hos Persson, Anders m fl (2001) i *Framgångsrikt skolläderskap i olika skolkulturer*, delrapport från forskningsprojekt, Arbetslivsinstitutet och sociologiska institutionen, Lunds universitet; samt konferenser och samtal under hösten 2002 inför kommande delrapport i samma forskningsprojekt 2002.

[2002-10-25] Citytunneln anställer miljöveteran

Citytunnelprojektet har anställt Wollmar Hintze som funktionsledare för projektets miljö- och tillståndsarbete. Wollmar Hintze blir därmed ansvarig för Citytunnelprojektets omfattande miljöarbete.

Han kommer närmast från en befattning som miljöchef på konsultföretaget Scandiaconsult.

Wollmar Hintze har mångårig erfarenhet av miljöaspekter vid stora anläggningsprojekt. Vid bygget av Öresundsförbindelsen ansvarade han från 1993 för tillståndsprövningen för den svenska delen av projektet. Under anläggningsarbetena i Öresund var Wollmar Hintze miljö-, myndighets- och spillansvarig i byggherrens muddringsorganisation.

Wollmar Hintze har även ingått i Banverkets miljögranskningsgrupp vid projekt Hallandsås.

– Citytunneln är ett projekt med höga ambitioner i miljöfrågor. Det är ett av de första större infrastrukturprojekten som provas enligt den nya strängare miljölagstiftningen. Vi har dessutom valt en delvis frivillig prövning i miljödomstolen. Därför är det mycket tillfredsställande att en så kompetent person som Wollmar knutits till organisationen, säger Citytunnelns projektchef Örjan Larsson.

Gitte Isacsson har arbetat med Citytunnelprojektets tillståndsfrågor sedan 1998 och fortsätter med detta under Wollmars Hintzes ledning.

Denna person- och organisationsförändring innebär att Gitte Isaksson fick ändrade arbetsuppgifter inom Citytunnelprojektet. Men hon finns kvar som en av de få kvinnorna i en ledande position i Malmös största infrastrukturprojekt genom tiderna. Frågan kvarstår emellertid vilka 'stödande strukturer' man skulle kunna bygga upp i en komplex projektorganisation av det här slaget för att åstadkomma en rimlig arbetsituation, en god arbetsmiljö, för kvinnor i ledande funktioner. Eller anser ledningen att det inte ska eller kan vara möjligt för en kvinna att arbeta i liknande positioner? Har ledningen den uppfattningen att kvinnors erfarenheter och perspektiv i teknik- och samhällsprojekt av detta slag inte har ett värde och således inte behövs i projektet? I så fall kvarstår bilden av projektet som vi gav vid MiC:s delrapport den 13 juni 2000 för personal och ledning på ett Café Citytunneln: Det här är killarnas byggprojekt.

Detta i sin tur har sannolikt bestående konsekvenser för projektets fortsatta utformning och för normbildningen i organisationen. Internt såväl som externt.

## 6. Den kritiska granskningen internt och externt under samrådsprocessen – ett kommunikativt handlande

*Hela det intellektuella projektet består djupast sett i att uppdaga att man har tagit fel. Men så har man också blivit märkvärdigt mycket klokare. För vad kan man egentligen lära av om inte av fel. Förakt för misstag är den säkra vägen till dumbhet och omänsklighet. Jesper Hoffmeyer*

Forskningsprojektet ”MiC” har på nära håll följt arbetet med Citytunneln i Malmö sedan våren 1999. Ett särskilt fokus har varit samrådsprocesserna. I den här andra delrapporten i forskningsprojektet har vi kunnat notera att den nu nämnda tendensen, dvs att reflexioner över gjorda erfarenheter och att lärande betraktas av forskningen som ett betydelsefullt verktyg för organisationutveckling, knappast – hittills – på ett generellt plan har hanterats på ett effektivt, långsiktigt och för organisationen och de anställda tillräckligt utvecklande sätt i Citytunnelprojektet. Men det finns – och har funnits – ett uttalat intresse för dessa reflekterande läroprocesser på skilda nivåer i CT-projektet.

### 6.1 Kritisk och öppen granskning av samhälls skeenden

Öppenhet, genomskinlighet och kritisk granskning är viktiga aspekter och perspektiv i en demokrati. Samråden som ägt rum med allmänhet och myndigheter under 1999-2001/02 har skett öppet och offentligt. Samråden som rättslig institution är i sig ett viktigt instrument för att granska och kritisera miljörelaterade projekt med lagstiftarens goda minne.<sup>81</sup> Det finns, har vi noterat i MiC-projektet under de gångna åren i våra kontakter med CT-projektets vardag och helgdag, goda möjligheter för den intresserade att få svar på vanliga och kritiska frågor om Citytunnelprojektet i

---

81 Se vidare avsnittet ”Samråd enligt Miljöbalken – rättsliga perspektiv och reflexioner” i *Miljöledning i Citytunnelprojektet, MiC-projektet, delrapport 1: Bakgrund och samråd*, Research report in Sociology of Law, 2000:2, s. 45 ff.

Malmö. Den mest under åren ständigt men intermittent återkommande externa kritiska granskningen står lokalpressen för. I denna har kanske krönikören och sportchefen på SDS, Åke Stolt, intagit en speciell roll. I ett antal av hans personliga krönikor nagelfar och kritiserar denne välkände skribent Citytunnelprojektet på skilda sätt. Ibland med längre textavsnitt, ibland med kortare stickord. Det har säkert sin kritiska och granskande betydelse i sammanhanget att någon eller några håller upp en annorlunda spegelbild, en motbild. Även andra krönikörer i lokalpressen har skrivit och följt Citytunneln. Under tiden vi i MiC följt CT-projektet, har en lokal granskande pressröst tystnat och försvunnit – dagstidningen Arbetets nedläggning den 30 september 2000. Detta med den öppna och kritiska granskningen i närsamhället utgör en intressant och viktig skillnad mellan de båda aktuella infrastrukturprojekten Hallandsåsens järnvägstunnel och Citytunnelprojektet i Malmö.

I och bakom CT-projektet har MiC efterhand funnit ett antal andra sådana exempel på kritiskt granskande företeelser och fenomen såsom exempelvis: de öppna samråden med allmänhet och myndigheter, miljöcontrollerfunktionen inom CT-organisationen, externa granskningar av media och lokalpress; den politiska granskningen nationellt där centerpartiet, miljöpartiet och vänsterpartiet har intagit en oppositionell roll i det politiska livet under de gångna åren, regionalt och lokalt;<sup>82</sup> det enkla bolagets implicita kritiska möjligheter; ledningspolicyn med 'Framgångskriterier' som talar om öppenhet och tillit; samt öppenheten från CT-organisationen gentemot MiC som ett externt och fristående vetenskapligt forskningsprojekt. Ett tydligt och mycket intressant exempel i vår fallstudie utgör MKB- och samrådsarbetet i Citytunnelprojektet i Malmö, som också förändrats på ett omfattande sätt mellan hösten 1999 och våren 2001 som en följd av kommunikation av gjorda erfarenheter och planeringsarbetet med att sätta upp klara och operationella syften och mål för nästa utökade samråd.<sup>83</sup> Vi har i forskningsprojektet kunnat följa det arbetet som deltagande observatör i projektledningsgruppen hela planeringstiden. Det har varit värdefullt att kunna studera vilka normer – med kunskaper-erfarenheter, engagemang-viljvärde och faktiska systemmöjligheter – som har gjort sig gällande i CT-organisationens utåtriktade och interna samrådsarbete.

En annan intressant och kreativ del i CT-projektorganisationen är den inbyggda och fria funktionen som 'miljöcontroller', dvs en kritiskt granskande aktör *inuti* företaget/projektet, som kontinuerligt kommunicerar<sup>84</sup> och problematiserar de svåra och ofta avgörande moment som finns i projektet. Den kommunikationen ger – i bästa

---

82 Det är värt att notera den interna kritik som vänsterpartiets riksdagskvinna sedan två valperioder i Skåne, Karin Svensson Smith, fått efter den nationella realpolitiska partiuppställningen mellan s, v och mp om infrastrukturen med bl a nya pengar till Citytunneln i Malmö.

83 Intervjuer av MiC-forskningsprojektet (PW) med den ansvarige projektledaren på CT-projektet, Gitte Isacson, i maj, augusti och december 2001. Se mer därom ovan i avsnitt 5.

84 Kommuniceras i form av kontinuerliga samtal i skilda arbetsgrupper samt i form av nedskrivna och oftast officiella sk PM, som är direkt adresserade till ledningen eller till aktuella och berörda aktörer och grupper i CT-organisationen. Under tiden 1999-2001 har inlämnats drygt 60 stycken sådana PM. Se Bilaga F.

fall – upphov till reflexioner och till värdefulla lärandesituationer inom organisationen. Hur har detta påverkat normbildning och kunskapsbildning i det pågående arbetet? Hur har detta påverkat arbetet med samrådet? Med tillståndsarbetet? Vi återkommer nedan i detta avsnitt till denna granskande funktion.

Detta handlar om det *inre* kritiska granskandet och kommunikationen. Lika betydelsefullt är det *yttre* kritiska granskandet av projektets idé, planering och dess konkreta genomförande. Att säga nej, och att kritiskt granska och ifrågasätta samt att utmana i öppen kommunikation betyder mycket för att organisationen och dess normbildningsprocesser ska fungera på ett utvecklande sätt över tiden. I sammanhanget har olika massmedia och aktiv närgående forskning en betydelsefull roll att spela. Personalen – och politiker – måste således anstränga sig, ”komma upp på tåspetsarna”, vad gäller att nå lösningar som är ur miljö- och hållbarhetssynpunkt de bästa och mest lämpliga för människors (de boendes och kommande resandekonsumenternas) hälsa och deras omgivande livsmiljö.<sup>85</sup>

Det kommer att bli intressant att se vad de praktiska resultaten blir av de lärandeprocesser som följer i kölvattnet på genomförandet av den nya miljöbalken, som trädde i kraft 1 jan 1999. Bengtsson (2001) noterar i sin genomgång av ”Miljöbalkens återverkningar” att det finns åtskillig kritik, ofta på goda grunder, som redan riktats mot miljöbalken (Westerlund, 1999, och Hydén, 1998). Miljöbalken (MB) innehåller bl a en rad kompromisser som inte alltid stämmer med de officiella tankegångarna bakom lagstiftningen och brådskan vid tillkomsten av MB har medfört en del tekniska skavanker. ”Det är knappast tänkbart att man beträffande annan jämförbar lagstiftning – t ex rättegångsbalken eller brottsbalken – skulle vidtagit en sådan åtgärd som att redan samma år balken trädde i kraft tillsätta en utredning<sup>86</sup> för att se över dess brister”, skriver Bengtsson med kritisk distans (2001:17). I samband med den nya miljöbalkens genomförande har det skett omfattande informations- och utbildningsinsatser över hela landet, lokalt-kommunalt, regionalt och centralt-nationellt. Vi har emellertid inte funnit några uppföljningar eller (ut)värderingar av dessa lärandesituationer och insatser, men det vore av värde att ha kunskap om dessa processer och denna kunskapsbildning. Det borde rimligtvis kunna finnas kunskaper och erfarenheter med relevans för det kommande och pågående IPP-arbetet på skilda myndigheter.

85 Det handlar återigen om att *Produkten* och *Processerna* följs åt i miljöarbetet i projektorganisationerna. Dessa två moment kan inte separeras och behandlas var för sig utan det måste ske samtidigt med en helhetssyn. Det handlar i grunden om att Projektet i sig består av en enda verklighet med skilda delmoment, varav *Produkten* och *Processerna* bakom eller under produkterna är de huvudsakliga momenten att hantera i det kontinuerliga arbetet.

86 Se vidare om Miljöbalkskommittén: ”Miljöbalken – uppföljning och reformbehov” (Miljöbalkskommittén 1999:03). Se vidare om Miljöbalkskommittén, direktiven och tilläggsdirektiven (29 mars 2001) på: <http://www.sou.gov.se/miljobalken/index.htm>

En intressant jämförelse med avseendet med Citytunnelprojektet och miljöbalkens genomförande är Hallandsåsprojektet.<sup>87</sup> Vad hade hänt om projektet där hade arbetat på likartat sätt som Citytunnelprojektet i Malmö med såväl ett fördjupat samråd om en MKB, som nu ska ske enligt den nya miljöbalken för infrastrukturprojekt av detta slag (men som inte var aktuellt vid tunnelprojektets grundläggning i början av 1990-talet). Just avsaknaden av detta kritiska granskande internt och – kanske framför allt! – externt har istället varit en av de väsentliga bristerna i detta infrastrukturprojektets första period som avslutades med tunnelskandalens externa fullbordande hösten 1997.

Bristen på nej-sägare och bristande närvaro av röster med en kritisk granskande funktion i tunnelprojektet; starka ekonomiska, politiska och tidsmässiga drivkrafter för projektets snabba genomförande samt en brist på uppbyggda och fungerande miljöledningssystem i företagen och myndigheten har skapat förutsättningar för att det som skedde kunde ske. De interna kommunikations- och normbildningsprocesserna i tunnelprojektet med tillhörande organisationer-företag har inte kunnat stödjas, stimuleras eller utmanats av yttre och inre kritiska krafter på sätt som varit utvecklande för tunnelprojektets i Hallandsåsens konkreta genomförande.<sup>88</sup>

## 6.2 Funktionen som 'miljöcontroller' i CT-projektet

MiC har under forskningsprojektets genomförande också specifikt studerat och i viss mån följt funktionen som 'miljöcontroller' i CT-projektet.<sup>89</sup> Att vi gjort så har sin

87 Hallandsåstunnelolyckan är också i dag den vanligaste frågan från allmänheten till Citytunnelprojektet. Andra äldre och idag välkända exempel är det aktuella fallet med Pharmacia-Monsantos utsläpp av miljögiften PVC i vattendrag i Alabama. Redan 1966 visste Monsanto att PCB är extremt giftigt. Samma sak gällde för den så kallade Minimatakatastrofen i Japan på 1950- och 60-talen. Företagsledningen kände väl till de till vatten utsläppta miljögifternas effekter på människors hälsa och på naturens djur och växter. I samtliga av dessa fall saknas just det yttre granskande och kritiska trycket på företagens verksamheter och dess kollektiva lärande.

88 Samtal med Matthias Baier, doktorand i rättssociologi vid Lunds universitet och ingående i UTVÄGAR-programmet. Baiers avhandling handlar om Hallandsåsprojektet och varför det gick som det gick med miljöskandalen 1997. Avhandlingen lades fram i maj 2003. Se även i referens- och publikationslistan – Baier & Hydén (1998) samt vidare på: <http://www.waysahead.org/doktorander/matthias.html>.

Banverket publicerade 1 juli 2002 en egen undersökning om Båstadbornas inställning till Banverket och till det fortsatta tunnelbygget. Förtroendet för Banverket är fortfarande – nu efter 5 år – fortsatt lågt hos befolkningen på Hallandsåsen där tunnelbygget snart ska återupptas. På skalan 0 till 5 så får Banverket en tvåa vad gäller förtroendet för hanteringen av tunnelbygget. Samtidigt har antalet personer som ställer sig positiva till att tunneln byggs färdig ökat jämfört med tidigare undersökningar. (Efter TT i SDS, 2002-07-02)

89 Detta granskningsarbete har inom forskningsprojektet MiC av naturliga skäl endast och fristående skötts av Per Wickenberg till undvikande av misstankar om opartiskhet. Härvidlag har MiC varit extremt noggranna i sina dokumentrutiner och utbyte av informationer om pågående forsknings- och granskningsarbete. Det har endast varit Wickenberg som under de gångna åren skött kommunikationen med diariet på CT-projektet och framtagandet av nödvändiga dokument för granskning och studier.

orsak inte minst av att den är relativt sällsynt och annorlunda men kommer sannolikt att bli norm- och standardbildande i organisationer. Den funktion som vi finner rättssociologiskt och normvetenskapligt intressant är den per definition kritiske granskarens roll. Den person som har formella möjligheter och rätten att anropa och kommunicera alla – positiva och negativa – kritiska<sup>90</sup> synpunkter på alla företeelser och skeenden i CT-projektet som är relaterade till den avtalade funktionen. En libero-roll, en fri ”spelare” på planen.

Redan under planeringen och arbetet med Öresundsbron arbetade Björn Gillberg som projektets ’miljöcontroller’. Just nu arbetar Gillberg som miljöcontroller i järnvägs- och tunnelprojektet genom Hallandåsen. Under slutet av 1998 fördes förhandlingar med företrädare för Citytunnelprojektet om Gillbergs medverkan som miljöcontroller i arbetet med Citytunneln. I februari 1999 (1999-02-12/1999-02-21) undertecknades slutligen ett avtal mellan Björn Gillberg, Miljöcentrum i Uppsala, och Tunnelpersonalen i Malmö AB<sup>91</sup> om ”upprätthållande av funktionen ’miljöcontroller’ i Citytunnelprojektet”.

Avtalet innehåller knappt fem sidors avtalstext om åtta paragrafer med ett antal sedvanliga formuleringar. Den paragraf som högst sannolikt vållat mest huvudbry för Citytunneln och lett till diskussioner i avtalsförhandlingarna torde ha varit den andra meningarna, av § 7. Resultat – information:

Citytunneln skall ha äganderätt till all information/dokumentation som är resultatet av detta uppdrag.  
Det står dock Gillberg fritt att kommunicera med media och allmänheten angående projektet.  
Vid oenighet mellan parterna skall eventuell informationsgivning från respektive part till media föregås av samråd.

Under paragraf ”3. Funktionsbeskrivning – rapportering” beskrivs att Gillbergs funktion som miljöcontroller kommer att vara ”en stabsfunktion i Citytunneln under VD (projektdirektören) med rapportering direkt till VD (projektdirektören). Funktionsbeskrivningen innebär att Gillberg granskar och framför synpunkter men utan att intervensera i det löpande arbetet i linjeorganisationen.”

Funktionen ’Miljöcontroller’ beskrivs och preciseras i avsnitt 2. ”Funktionen Miljöcontroller” och under denna noterar vi att ”Gillberg skall såsom miljöcontroller vara Citytunnelns rådgivande expert i frågor som gäller projektets miljöpåverkan.” Och därefter fem underpunkter som preciserar dessa arbetsuppgifter. Funktionen som miljöcontroller innebär att ”på saklig och objektiv grund kontinuerligt granska och följa projektet utifrån en målinriktad helhetssyn på miljöfrågorna”.

90 Kritisk innebär enligt NE:s Ordbok 2 (1996) ”som innebär en värderande granskning av förtjänster och brister”. Ordet av grekiskans *kritikos* ’bedömande’, till *kritein* ’sälla; urskilja’.

91 Tunnelpersonalen i Malmö AB är det aktiebolag för anställning av personal i Citytunnelprojektet i Malmö. Ägare till aktiebolaget var inledningsvis de i Citytunnelkonsortiet ingående parterna Staten, SJ, Region Skåne, Malmö stad och Banverket. Orsaken till konstruktionen med detta personalbolag är CT-projektets tidigare organisationsform, dvs att det var ett ’enkelt bolag’. Se vidare om bolagsformen och dennas förändring under avsnittet 1 ovan.

Vidare noteras att ”Gillberg äger rätt att taga del av samtliga till Citytunneln från konsulter inkommande undersökningar och utredningar och att vid behov kommunicera muntligen och/eller skriftligen med de olika konsulterna för nödvändig kunskapsinhämtning...

För sitt arbete skall Gillberg ha full insyn i och kontinuerligt delges Citytunnelns alla handlingar inom miljöområdet. Ovanstående förutsätter att Citytunneln kontinuerligt för ett diarium över in- och utgående skrivelser/handlingar till vilket Gillberg får tillträde.”

Vidare ”Gillberg kommer regelmässigt att under arbetets gång att precisera sina ståndpunkter med eventuella förslag till åtgärder såsom exempelvis behov av kompletterande utredningar.” Detta sistnämnda har Björn Gillberg gjort i form av nummerade PM till projektdirektören och till olika befattningshavare inom Citytunnelprojektet. Det första PM:et med rubriken ”Ang. MKB” skrevs enligt diariet den 16 mars 1999 (Dnr AB-664) och är ställt till Kjeld Boye-Møller, Citytunneln. Och det senaste PM från miljöcontrollern som MiC har tagit del av är PM 85 (daterat 29 september 2002).

På förfrågan om att MiC kunde få de mellanliggande PM:n mellan PM 62 (nov 2001) och PM 67 (maj 2002) har vi fått till svar att ”mellanliggande PM har betraktats som arbetsmaterial”. MiC saknar i dag ett fåtal PM: PM 37, PM 48, PM 54, PM 55, PM 56 samt PM 63-66. Det innebär att vi totalt saknar 9 (5+4) st PM av Gillberg, vilka samtliga betraktas såsom arbetsmaterial av den nuvarande projektchefen.

### 6.3 PM inlämnade av miljöcontrollern i Citytunnelprojektet <sup>92</sup>

1. Ang. MKB (99-03-16) (Dnr AB664) (KBM)<sup>93</sup>
2. Ang. Provtagning inom Malmö bangård – Citytunnelprojektet (99-04-14) (Dnr 664) (GIS)
3. Kort lägesrapport (99-05-11) (Dnr KU-8/99) (KBM)
4. Ang. arbetet med MKB mm (99-06-06) (Dnr KU-8/99) (KBM)
5. Ang. utredning av luftföroreningar och kompletterande vattenanalyser (99-06-21)(GIS)
6. Ang. ”Inventering av potentiellt förorenade områden” – VBB VIAK 99-06-21 (99-08-08) (Dnr AP – 113/99) (GIS)
7. Ang. strategi för tillståndsprocessen (99-08-18) (Dnr AP – 116/99) (GIS)

92 Samtliga för MiC-forskningen tillgängliga PM upprättade 1999-2002 av miljöcontrollern i Citytunnelprojektet, Björn Gillberg, finns i publicerade i faksimiltryck i bilaga F i denna MiC-delrapport 2. Jag har koncentrerat mig på de PM som finns under den studerade samrådtiden 1999-2001/02.

93 Den första parentesen anger Björn Gillbergs datering av sitt PM. Den andra parentesen anger det diarienummer som CT-organisationen som offentlig myndighet har diariefört dokumentet med. Inte alltid har så skett. Den tredje, sista, parentesen anger CT:s gen förkortning på den (primära) CT-person som PM är ställt till.



8. Ang. förhandskopia MKB järnvägsutredningen 99-08-10 (99-08-23) (GIS)
9. Ang. förhandskopia ”Citytunneln – Socioekonomiska konsekvenser – 99-06-30” (99-08-23) (GIS)
10. Ang. MKB för järnvägsutredningen (99-11-04) (Dnr AB32A) (KBM)
11. Ang. järnvägsutredningen (99-12-13) (BHE)
12. Ang. luftföroreningar – tabell 7.2 och 7.3 i MKB samt tabell 4 i underlagsrapport 99-12-14 från VBB VIAK avseende luftföroreningar (00-01-09) (GIS)
13. Ang. rapporten ”Påverkan med avseende på luftföroreningar” – VBB VIAK (00-02-10) (GIS)
14. Varför CTK (00-02-13) (-)
15. Ang. kap 7 (00-02-27) (Dnr AB32M) (GIS)
16. Ang. VBB VIAKs underlagsrapport ”Påverkan med avseende på luftföroreningar” och därpå baserat avsnitt 6.1.6 i MKB:n (00-02-27) (Dnr AB32M) (GIS)
17. Kjeld Boye-Møller CTK (00-02-27) (Dnr AB32M) (KBM)
18. Kommentarer till kapitel 3.3 – Styrning av tillstånd och provningar – projekthandboken (00-03-01) (LAD)
19. Ang. den fördjupade MKB:n, samhällsekonomisk kalkyl och Citytunnelns juridiska konstruktion (00-03-20) (KBM)
20. Fördjupad MKB (00-04-06) (GIS)
21. Styrning av produktion/entreprenörer (00-04-06) (LAD)
22. Kapitel 3.7 – styrning av projektering (00-04-09) (LAD)
22. Ang. Citytunneln och miljöbalkens krav på innehållet i en miljökonsekvensbeskrivning (00-05-12/00-05-15 Malmö) (Dnr AB32M 32O) (GIS) (dubbelt PM 22 – olika innehåll)<sup>94</sup>
23. Ang. Citytunneln och miljöbalkens krav på innehållet i en järnvägsutredning (Sunne 00-05-24) (Dnr AB32A) (-)
24. Kan Citytunneln tvinga fram en rättslig prövning av hela Malmö bangård? (00-06-15) (Dnr AB32M) (KBM)
25. Kommentarer till miljöledningssystemet (00-06-20) (Dnr AB32M) (KBM)
25. Kan Citytunneln tvinga fram en rättslig prövning av hela Malmö bangård? (00-08-30) (Dnr AB32M) (KBM) (dubbelt PM 25 men olika innehåll)
26. Ang. öppenhet i relation till allmänheten/sakägarna – ”gratisombud” och Internet (00-11-24) (Dnr AB32M) (KBM)
27. Kommentarer ang. underlagsrapport 13 (Naturresurser och energiåtgång) samt nr 14 (Avfall, rivning...) från Thyréns (00-12-05) (Dnr-) (OLU)
28. Kommentarer ang. underlagsrapporter från VBB-COVI ang. ”Förorenade mark- och grundvattenområden” respektive ”Material och produkter” (00-12-05)(Dnr AB32M)(JHA)
29. Kommentarer ang. underlagsrapport Naturresurser och energiåtgång – berg och betongtunnlar – VBB COWI (00-12-05) (Dnr AB32M) (OLU)

---

94 Mellan PM 22 och PM 23 skiftar avsändaren från ”Miljöcentrum – stiftelse för obunden forskning och information i miljöfrågor” till ”Miljöcentrum AB”.

30. Ang. CTKs utkast till yttrande till BV i anledning av inkomna yttranden ang. järnvägsutredningen (00-12-12) (Dnr-) (GIS)
31. Ang. luftföroreningar orsakade av arbetsfordon i samband med byggande av Citytunnelbanan ovan mark samt station Triangeln, Malmö C och tunneln (01-01-15) (Dnr AB32M) (KBM)
32. Ang. underlagsrapporter till MKBn mm (01-01-23) (AB32M) (GIS)
33. (arbetsmaterial till KBM – ej tillgängligt för MiC och finns ej i diariet)
34. Ang. förorenade massor mm – frågor aktuella inför PL-möte 01-02-19 (01-02-19) (AB32M) (KBM)
35. Ang. beskrivning av alternativa utformningar i den fördjupade MKB:n (01-02-28) (DnrAB32M) (KBM)
36. Ang. sakkägarombud i miljömålet finansierat av CTK (01-03-04) (DnrAB32M) (KBM)
37. Arbetsmaterial till KBM – ej tillgängligt för MiC (beslut av såväl KBM som ÖLA).
38. Kommentarer till utställningen (01-04-08)(DnrAB32M)(GIS)
39. Ang. miljöstörningar från byggtrafik och trafikomläggningar (01-04-19) (DnrAB32M) (KBM)
40. Ang. reviderad underlagsrapport (Rev. A) – luftföroreningar byggskedet – Malmö C, Station Triangeln samt Tunnlarna – VBB COWI (01-04-27) (DnrAB32M) (KBM)
41. Ang. luftföroreningar från materialtillverkning (01-05-03) (DnrAB32M) (KBM)
42. Ang. möjligheten att reducera kväveoxidutsläpp från maskinparken så att miljö-kvalitetsnormen för kväveoxid i luft kan innehållas (01-05-15) (DnrAB32M) (KBM)
43. Ang. kväveoxidutsläpp från maskinparken samt ”bruttolistan” (01-05-27) (DnrAB32M) (KBM)
44. Ang. bullerstörningar från byggandet av Citytunneln (01-06-04) (DnrAB32M) (KBM)
45. Ang. tidplanen för MKB, ansökan till miljödomstolen mm (01-06-10) (DnrAB32M) (KBM)
46. Ang. projektets indirekta effekter – miljöstörningar utanför arbetsområdet orsakade av byggtrafik och trafikomläggningar (01-06-17) (DnrAB32M) (KBM)
47. Ang. ”Förfrågningsunderlag – Program för miljöledning, PML – 01-06-05” (01-06-20) (DnrAB32M) (KBM)
48. Arbetsmaterial – ej tillgängligt för MiC (beslut av såväl KBM som ÖLA)
49. Ang. utgångspunkten för bullerberäkningar (01-07-05) (Dnr-) (GIS)
50. Ang. luftföroreningar under byggskedet (01-07-31) (DnrAB32M) (KBM)
51. Ang. möjligheten att reducera kväveoxidutsläpp från arbetsmaskiner genom vatteninblandning i dieselbränsle (01-09-07) (DnrAB32M) (MGO-Miguel Guirao)
52. Kan Citytunneln resultera i en rättslig prövning av hela Malmö Bangård eller delar därav? (01-09-09) (DnrAB32M) (MGO-Miguel Guirao)

53. Ang. ”startmötet” inför samgranskningsperioden, förslag till villkor och kontroll mm (01-09-16) (DnrAB32M) (GIS)
54. Arbetsmaterial – ej tillgängligt för MiC (beslut av såväl KBM som senare ÖLA)
55. Förorenad mark (01-09-27) (Dnr-) (GIS)
56. Arbetsmaterial – ej tillgängligt för MiC (beslut av såväl KBM som senare ÖLA)
57. Ang. brister i miljöledningssystemet (01-10-09) (DnrAB32M) (MGO, Miguel Guirao)
58. Frågeställningar inför mötet med miljöbalkskommittén (01-10-10) (DnrAB32M) (GIS)
59. Ang. VBB/COWIs underlagsrapporter om buller från arbetsområdena Tunnlar, Triangeln och Malmö C (01-10-13) (DnrAB32M) (GIS)
60. Ang. miljömedicinsk bedömning av Citytunnelns miljömedicinska konsekvenser (01-10-19)(DnrAB32M)(GIS/BHE)
61. PM från VBB/COWI angående avloppsvatten mm (01-10-24) (DnrAB32M) (ÖLA)
62. Miljömedicinsk bedömning A5 – 01-11-05 (01-11-08)(Dnr-)(GIS)
63. Arbetsmaterial – ej tillgängligt för MiC (beslut av ÖLA)
64. Arbetsmaterial – ej tillgängligt för MiC (beslut av ÖLA)
65. Arbetsmaterial – ej tillgängligt för MiC (beslut av ÖLA)
66. Arbetsmaterial – ej tillgängligt för MiC (beslut av ÖLA)
67. Ang. Kväveoxidutsläpp och krav i FU (02-05-15)(Dnr-)(Anette Bäckström)
68. Arbetsmaterial – ej tillgängligt för MiC (beslut av ÖLA)
69. Ang. Miljökrav i förfrågningsunderlaget (02-06-11)(DnrAB32M)(ÖLA m fl)
70. Arbetsmaterial – ej tillgängligt för MiC (beslut av ÖLA)
71. Arbetsmaterial – ej tillgängligt för MiC (beslut av ÖLA)
72. Arbetsmaterial – ej tillgängligt för MiC (beslut av ÖLA)
73. Arbetsmaterial – ej tillgängligt för MiC (beslut av ÖLA)
74. Arbetsmaterial – ej tillgängligt för MiC (beslut av ÖLA)
75. Ang. recipientbedömning av Inre Hamnen (02-08-19)(Dnr-)(CSV)
76. Arbetsmaterial – ej tillgängligt för MiC (beslut av ÖLA)
77. Arbetsmaterial – ej tillgängligt för MiC (beslut av ÖLA)
78. Ang. avloppsvatten från Holma och hanteringen av bormassor (02-08-31) (DnrAB32M)(GIS)
79. Ang. miljökrav i handling 5, bilaga 5 – hädanefter betecknad FU5 (02-09-16) (DnrAB32M) (ÖLA)
80. svar på vissa frågor från remissmyndigheten (02-09-23) (Dnr-) (CSV-GIS)
81. Arbetsmaterial – ej tillgängligt för MiC (beslut av ÖLA)
82. Ang. frågor för beslutslistan (02-09-22) (Dnr-) (MÅH-GIS)
83. Ang. tensider i Holma mm (02-09-23) (DnrAB32M) (GIS)
84. Arbetsmaterial – ej tillgängligt för MiC (beslut av ÖLA)
85. Ang. bentonitslurry mm (02-09-29) (Dnr-) (GIS)

## 6.4 Sammanfattning och diskussion av miljöcontrollerfunktionen i Citytunnelprojektet och dennes PM

MiC-projektet har studerat det avtal och de PM som CT-projektets 'miljöcontroller' har skrivit och lämnat in mellan mars 1999 (PM 1) och sep 2002 (PM 85). Detta innebär att vi har tagit del av samtliga PM som finns registrerade i diariet hos myndigheten Citytunnelprojektet. Några få PM saknas i den meningen att de förefaller skrivna men att dessa fortfarande betraktas som arbetsmaterial av projektdirektören (dvs den vid beslutstillfället aktuella ansvarige chefen för CT-projektet). Den nuvarande projektdirektören/projektledaren, Örjan Larsson (ÖLA), förefaller att ha intagit en mer restriktiv hållning till att betrakta dessa PM som arbetsmaterial och gör granskningar av de PM som ska bli offentliga.<sup>95</sup>

Det betyder att MiC har studerat de PM som inlämnats av miljöcontrollern till medarbetare i CT-projektet under den tid som MiC-projektet har studerat själva samrådsarbetet (hösten 1999-2001/02) – och lite längre utöver samrådtiden. Dessa har en numrering som sträcker sig löpande från nr 1 till nr 85. Det finns, som vi funnit, egentligen 87 stycken PM. Två (2) stycken PM är numrerade med samma nummer, nr 22 och nr 25. Anledningen till denna PM-dubbling är, enligt miljöcontrollern, att han arbetar med två olika datorer – en dator i Malmö på CT-kontoret och en på det egna kontoret på Miljöcentrum. Av dessa totalt under vår granskningstid noterade 87 PM betraktas 19 st PM som "arbetsmaterial" (dvs vilket är vår slutsats utifrån den löpande numreringen). Sammanlagt innebär det att vi har tillgång till 68 stycken enskilda PM av miljöcontrollern. Dessa finns för vidare läsning i sin helhet återgivna som faksimilkopior i bilaga B i denna rapport.

MiC har också vid olika tidpunkter haft ett antal uppföljande och fördjupande samtal med miljöcontrollern. Vi har haft kommunikation med utgångspunkter i innehållet i de nämnda PM som vi fått ut, läst, granskat och tolkat. Det har varit betydelsefullt för vår samlade förståelse av skilda aspekter på det synnerligen komplexa Citytunnelprojektet. Betydelsefullt har naturligtvis även varit de återkommande samtal vi har haft med personer i CT-projektets ledning och i dess basorganisation (med såväl nuvarande som tidigare anställda) för MiC:s förståelse av helheten inifrån. Utifrånperspektivet på CT-projektet har vi sökt att nå på ett flertal andra sätt genom vår uppdelning av forskningsarbetets olika delar mellan oss (se vidare om metod och arbetssätt i inledningsavsnittet i denna rapport).

Miljöcontrollerfunktionen i CT-projektet har och kan tolkas och förstås på samma sätt med två delvis skilda perspektiv: dels hur denna funktion ses och fungerar *utifrån*

<sup>95</sup> Offentlighetsprincipen har aldrig formellt gällt på CT-projektet. Det har varit frågan om en frivillig policy. När Banverkets tog över blir alla handlingar, som inte är hemligstämplade, offentlig handling. När CT-projektet under hösten 2002 (slutet av september 2002) gjordes till ett statligt aktiebolag med staten som ägare, s k statligt bolag, så är det juridiskt inget annat än ett privaträttsligt subjekt för vilket offentlighetsprincipen formellt inte gäller.

*och in mot CT-projektet*<sup>96</sup>; dels hur denna funktion arbetar *inom* CT-organisationen och –projektet. Den förstnämnda, den utåtriktade funktionen, kan vi bara uppskatta och ana oss till via samtal med berörda medborgare-boende, myndigheter och organisationer: det handlar om förtroendeskapande och legitimitetsskapande insatser för CT-projektet i informationskampanjer, reklam och propaganda. Den funktionens betydelse för CT-projektet ska inte underskattas i sammanhanget. Björn Gillberg är en samhällsligt verkande och självständigt kritisk miljöinstitution som garanterar integritet, uppkäftighet, självständighet och uppriktighet. Den är dock inte oomstridd. Den sistnämnda funktionen, den inåtverkande, har vi kommit i kontakt med framför allt genom att följa och studera nämnda PM under ca två-tre års tid och genom samtal med skilda CT-aktörer och, som sagts ovan, med miljöcontrollern själv.

En uppdelning av de 68 offentliga PM:n från miljöcontrollern erbjuder följande bild (under samrådstitiden):

*PM ställda till:*

KBM: 23 st (nr 1, mars 1999, t o m nr 50, juli 2001)

ÖLA: 3 st

MGO: 3 st (hösten 2001)<sup>97</sup>

Alltså PM ställda direkt till projektledaren/projektdirektören: 29 av 67 PM.

GIS: 26 st

Andra i CT-personalen: 11 st

Utan specificerad mottagare (-): 2

Den stora och allt överskuggande merparten av alla PM har ställts direkt antingen till projektdirektörerna (projektcheferna) eller till den operativt ansvariga personen för tillstånds- och MKB-arbetet, GIS. Sammanlagt gäller detta 55 av 68 offentliga PM. Enligt avtalet ska stabsfunktionen 'miljöcontroller' och "med rapportering direkt till VD (projektdirektören)". Huruvida annat avtalats angående t ex rapporteringen direkt till andra, såsom exempelvis GIS, framgår inte av avtalet. Dock sker en direkt delning inom CT-projektet av alla insända PM till berörd personal, vilket ses av den instämplade fördelningsrutan med "handläggare" och "kopia" med ifyllda namnförkortningar. På samtliga PM till GIS har KBM – och andra – med förkortning noterats som "kopia" (till).

#### *Fokus för eller ämnesinriktning av olika PM*

Det här är inte ett tillfälle för en djupare innehålls- eller diskursanalys av skriva PM av miljöcontrollern. Sådant kan självklart också genomföras. Syftet är emellertid här

<sup>96</sup> Miljöcontrollern har också deltagit och nära följt alla de samråd som skett under CT-projektet från mars 1999 och har även, mer självklart, deltagit i samrådsmötena med myndigheter och organisationer.

<sup>97</sup> Dvs PM som skrivits under hösten 2001 under den sk övergångstiden mellan projektdirektörerna med MGO (Miguel Guirao) som tillförordnad projektledare efter KBM (Kjeld Boye-Møller) och innan ÖLA (Örjan Larsson) utsågs till projektchef i CT-projektet.

för MiC att ge en översiktlig bild av vad en miljöcontroller arbetar med och kan betyda i CT-projektet och i normbildningen i organisationen. I avtalet beskrivs syftet med funktionen miljöcontroller med följande text: ”att på sakliga och objektiv grund kontinuerligt granska och följa projektet utifrån en målinriktad syn på miljöfrågorna”.

Tekniska, naturvetenskapliga, ekologiska eller direkt miljörelaterade frågor dominerar de PM som skrivits (ca 30-35 st av samtliga, dvs ca hälften).<sup>98</sup> Flertalet är starkt kontroversiella och tydliga i sin skriftliga utformning. En annan stor del utgörs av PM med fokus på rättsliga och/eller för CT-projektet strategiska frågeställningar (15-20 st dvs ca en tredjedel). Resterande andel PM har inriktningen mot mer organisatoriska, CT-projektorienterade, textgranskande samt allmänna och mer strategiska reflexioner om CT-projektets pågående arbete och förlopp av miljöcontrollern. Alla dessa PM står i en enkel tolkning av avtalet inte i strid med detta utan följer de definitioner som däri skrivits in för miljöcontrollerns funktion och arbetsinriktning. MiC antar på goda grunder att vissa av de PM som vi *inte* sett kan ha ett kontroversiellt innehåll.

Några av de PM vi studerat har ett i allmänhetens perspektiv klart kontroversiellt innehåll och borde ha intresserat framför allt den lokala pressen, men detta har inte skett under de gångna tre åren. En del förebådar det som sker i dag och som handlar om t ex de viktiga miljökrav som miljöcontrollern menar att CT-projektet ska ställa på entreprenörer etc i den stundande upphandlingen. Samma sak gäller hur Internet och modern IT-teknik ska användas för att medborgarna ska kunna följa vad som händer i CT-projektet dag för dag, timme för timme. Om delar av detta blir realiserat innebär det ett stort steg framåt i det konkreta miljöarbetet i stora infrastrukturprojekt av denna typ. Det lär i så fall bli en betydande historisk milstolpe. Med våra ögon mätt borde ett antal av dessa offentliga PM ha varit riktiga guldkorn för en aktiv, undersökande och kritiskt granskande journalistik.<sup>99</sup> Citytunnelprojektet har ingen särskilt avsatt reporter för bevakning av arbetet på malmötidningarna (de två-tre malmötidningarna som finns kvar i dag). En del har CT-projektet på sk allmän bevakning. Det innebär att de granskande ögonen och öronen är få på landets största infrastrukturprojekt, som ska omsätta nära nio (9) miljarder kronor. Det förefaller att vara en betydelsefull och märklig prioritering ur en allmän nyhetsbevakningssynpunkt sett i ett medborgarperspektiv. Det som projekteras nu och tidigare kommer att styra upp det övriga kommande arbetet. Det är nu den betydelsefulla granskningen ska komma in. Det är viktigt att det finns kritiska ögon och närgående granskning

98 Åtskilliga av dessa till synes ”tekniska” PM innehåller material som är av avgörande betydelse och relevans för CT-projektets effekter på miljön i stort i Malmö. De kommer upp i tillståndsfrågan och kommer att vara i fokus under hela prövningen i miljödomstolen kommande år. Frågan är om de besvarats i tillräcklig utsträckning under det gångna projekteringsarbetet. Materialet i sig utgör sannolikt underlag för en eller flera avhandlingar i skilda samhällsvetenskapliga, rättsvetenskapliga och humanistiska ämnen.

99 Se t ex PM nr 22, 24, 26, 31, 42-43, 46, 50-51 och 52. Sannolikt också de som inte är tillgängliga vilket i sig borde kittla en professionell, nyfiken och grävande journalist.

i stora projekt av den här kalibern. Det finns också en uttalad självkritik inom malmö mediafolk till den dåliga lokala bevakningen av Malmö.<sup>100</sup>

Frågan som MiC ställer nu är vad som skett om denna kritiska och granskande funktion inte funnits *innanför själva CT-organisationen?*

En av de viktigaste funktionerna, som vi ser det, med miljöcontrollern, är att det över huvud taget finns en kritisk, fri, relativt oberoende granskare *inom projektets organisation med de kommunikativa rättigheter och möjligheter som kommit till uttryck i avtalet och i de offentliga PM:n ovan.*<sup>101</sup> Denna funktion i sig innebär en medvetenhet *inom* organisationen om att en kritisk granskning är möjlig när som helst av miljöcontrollern. Den medvetenheten är viktig i en offentlig organisation som Citytunnelprojektet i Malmö. Denna funktion påminner om företeelser som ”den ropande slaven på vagnen” som hos romerska, enväldiga kejsare alltid skulle ställa de icke-ställda frågorna eller icke-uttalade tankarna. Funktionen minner också om narrens roll under medeltiden eller på senare tider begreppet ”djävulens advokat”, den som alltid ställer de obehagliga och blottläggande kritiska frågorna. Till det kommer de sakliga och nog så viktiga funktionerna med naturvetenskapliga, tekniska, rättsliga och strategiska sakkunskaperna i sig vad gäller själva det övergripande och detaljerade miljöarbetet för CT-organisationen. Sedan finns frågan var gränsen går för miljöcontrollerns operativa ansvar inom CT-projektet och arbetet. Finns kollisioner mellan en ’miljöcontroller’ och en ’miljöchef’? Det inre (arbetsmiljöarbetet) och det yttre miljöarbetet – finns det konfliktpunkter där? Varför behövs båda funktionerna? Det är emellertid endast, som jag ser det, en tydlig ledningsfråga att klargöra gränstytorna.

I fråga om just samråden och den normbildning, de normbildningsprocesser, som kan antas ha ägt inom CT-organisationen under 1999-2001, finns en annan intressant aspekt av miljöcontrollerns arbete och funktion. Denne har också i sina PM haft en aktiv roll och bidragit till en policyformulering kring den ”demokrati-och-delaktighets-normativitet” som vuxit fram inom CT-organisationen under den gångna tiden (1999-01). Ett antal PM behandlar detta t ex nr 14 (en text utåt i broschyrer och utställningar) där controllern lyfter fram demokrati- och medborgarperspektivet som väsentligt i CT-projektets prövnings- och samrådsprocesser. Samma sak gäller PM nr 22 och 24. Framför allt kommer en ideologisk-demokratisk aspekt fram i PM nr 26 ang ”Öppenhet i relation till allmänheten/sakägarna – ”gratisombud och Internet” (00-11-24). Denna fråga återkommer i PM nr 36. Att driva miljöeffekterna och miljöfrågorna i god tid innan det är dags för själva byggandet återkommer i ett flertal PM, t ex PM nr 31, 42-43, 46, 50-51-52 och 79 – det handlar om de förmodade miljöeffekterna av maskiner etc i byggskedet och hur upphandlingen ska eller bör

100 Se ”Nya medier” i Aluma nr 17/2003, sid. 20-25. Där publiceras ett samtal mellan Hans Månsson, chefredaktör på SDS; Petter Larsson, fd ledarskribent på Arbetet; Kicki Bobacka, Skånes Fria och frilansjournalisten Lars Åberg, med mediekritik som specialitet i Mediamagasinet i SVT. När kritiken diskuteras av dagstidningarnas bristande lokala bevakning bekräftas detta av samtliga pressmänniskor i artikeln.

101 Jämför med miljöskandalerna ang järnvägstunnelbygget genom Hallandsåsen – se kommande avsnitt i denna MiC-rapport och Matthias Baiers synpunkter på detta i hans avhandling.

styras i miljöklod riktning redan från början. PM 58 behandlar ett antal viktiga frågeställningar inför mötet med den sk miljöbalkskommittén – se vidare därom under avsnittet 5 ovan.

Sammanfattningsvis kan man notera att – förutom de direkt miljörelaterade PM-insatserna i CT-projektet med naturvetenskapliga, tekniska och strategiska reflexioner – miljöcontrollerns insatser och påverkan under tiden för samrådsskedet direkt och även indirekt har bidragit inom CT-organisationens stab och ledning till det förhållningssätt som kan beskrivas i termer av en växande ”demokrati och delaktighet”. Det är denna ”delaktighetsinriktade normativitet”, och legitimitetssträvan, som senare kommer till uttryck i de fördjupade samrådets konkreta utformning i form av Öppet Hus, där medborgaren/den berörde möttes av CT-personalen i en kommunikativ process och i en dialog – under våren 2001. Inte ensamt har denne miljöcontroller inuti CT-organisationen skapat detta, men denne har varit en förstärkande och aktivt bidragande aktör till den slutliga effekten av demokratisk kommunikation och ett öppet och kritiskt förhållningssätt i Citytunnelprojektet. Det är således en väsentlig professionsroll i CT-projektets upplägg och konstruktion med betydelse för innehållet och mentalhygien i organisationens arbete.



## 7. Avslutande reflexioner om samråden utifrån ett normperspektiv

Samråden som genomfördes 1999 och 2001 var således, som vi hittills kunnat notera i rapporten, mycket olika till planläggning, uppläggning, förankring och konkret genomförande. Detta syns också direkt och tydligt i de filmer och den fotodokumentation vi gjort i MiC-projektet vid de båda huvudtillfällena. Vi intervjuade också – efter det att relativt lång tid gått efter samrådsmötena – ett antal besökare som lämnat in frågor till eller efter de första samråden under hösten 1999 (se vidare under avsnitt 2 ovan). Vi intervjuade – en del med filmning och en del utan filmning – också samrådsbesökare vid tillfället maj 2001.

Vi kan då konstatera att flertalet av de intervjuade 1999 inte hade upplevt att de tagits på allvar, att det inte varit frågan om ett riktigt samråd om hur Citytunneln skulle kunna utformas eller hur vissa delar i projektet kunde undvikas eller förändras. Lockarp är kanske det tydligaste exemplet. Triangelnmötet under några timmar en vardagskväll med biosittning för 300 besökare är också ett tydligt exempel på en omöjlig kommunikationssituation i ett samråd – om man eftersträvar en dialog och ett reellt utbyte av synpunkter, fakta och värderingar. Många deltagarna (som framgått av de uppföljande intervjuerna) har inte känt sig sedda eller mötta av Citytunnelprojektet med sina frågor, farhågor, nyfikenhet eller funderingar. Det upplevs inte som ett 'sam-råd' och delaktigheten i processerna saknas eller upplevs inte som äkta.

Bland det 50-tal som vi intervjuade i samband med Öppet hus – samrådet under helgen 5-6 maj 2001 på Petriskolan i Malmö – var de flesta i grunden positiva till samrådets form och innehåll samt de nära, fördjupande samtal som kom till stånd med de olika experterna på plats och den information om tunnelprojektet som lämnades ut. En spontan bildning av en ny referensgrupp inom Citytunnelprojektet skedde på de berördas eget initiativ efteråt under den följande hösten 2001.

Vi har också följt de allra flesta av de olika referensgruppernas kontinuerliga möten med Citytunnelprojektets personal och med delar Malmö stads CTÖBA-personal om olika aktuella frågor i projektets kölvatten. Dessa har arbetat sedan 1999. Här har samtalen varit av kommunikativ och mer intim karaktär, där samtliga frågor – stora och små – har kunnat ställas och ges ett svar. Eller ett besked om när och var och av vem frågan kan besvaras. Så har det varit i de flesta fall – dock inte alltid och i synnerhet inte om det gällt de nära konkreta bygg- och transportfrågorna. Här i samverkan mellan projekt- och förvaltningskulturerna finns, hittills, uppenbarligen en svårighet i det förankringsarbete som gäller CT-projektets legitimitet och acceptans hos

de av Citytunneln berörda malmöborna (se vidare nedan under 7.2.). Denna samverkan bör enligt MiC:s förmenande åtgärdas om man avser att nå de uppsatta framgångskriterierna i CT-organisationen.

## 7.1 Ett normperspektiv på bildning och förändringar av handlingsmönster

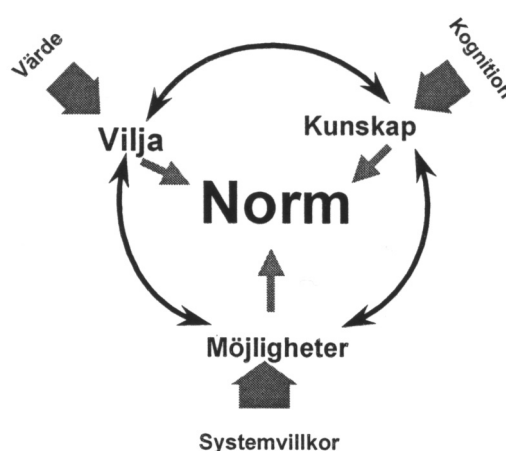
Våra handlingsmönster styrs i stor utsträckning av normer av olika slag. Normer är handlingsanvisningar och har olika ursprung och karaktär. De berör olika delar av våra liv. Vissa regler intar en särställning genom att de erkänns som rättsregler. En rättsregel skiljer sig från andra normer genom att den är antagen och påbjuden i viss auktoritativ ordning. Men inte bara att rättsreglerna är antagna i en viss ordning – det innebär också att ett åsidosättande av normen leder till en i förväg beslutad sanktion, som utgör en del av normen. Inom rättssociologin skiljer man mellan normer och regler. Normer är gemensamma värdeuppfattningar och därmed uppmaningar om hur vi bör bete oss som individer eller som organisationer. Normer bestäms av vilja, kunskaper och möjligheter. (Hydén, 2002).

Hydén har gjort en omfattande genomgång av olika vetenskapers – de flesta beteende- eller samhällsvetenskapliga discipliner – definitioner och förhållningssätt till *normbegreppet*. Vad som behövs är med andra ord en vetenskap som förmår att tillmäta värderingar och känslor en betydelse för människor handlande. Det hjälper inte att undersöka vilka attityder människor har för att förstå deras handlande. Man måste hitta ett begrepp som ligger närmare själva handlingen och det är begreppet *norm*. Människors handlande kan förstås med utgångspunkt från att normer styr handlandet. Det är då att märka att normen kan vara individuell eller allmänt omfattad. Den kan vara medveten eller omedveten. I sistnämnda fall kan normen vara starkt internaliserad, dvs så införlivad i våra tankemönster, att den tas för given och därför inte uppmärksammas i sammanhanget. Den kan också vara en del av traditionen och därför inte problematiserad och medveten för den som handlar.

Man måste skilja på norm som faktisk företeelse och som analysinstrument. Precis som *pengar* existerar i den dubbla egenskapen av att vara både en fakticitet, ett betalningsmedel som används i samhället, och en parameter för att mäta ekonomiska förlopp och transaktioner, så har *normen* den dubbla rollen av att vara något existerande samtidigt som begreppet kan användas för att förstå mänskliga handlingar i olika sammanhang. (Hydén, 2002:52). Svaret på frågan om vad normer är för något, blir i ett första skede beroende av om vi betraktar normen som en faktisk företeelse eller som ett analysinstrument. Som analysinstrument sammanfattar normen information om vad som ligger bakom eller i en viss handling (handlingsmönster) eller hur ett

visst normsystems uppbyggnad ska uppfattas. Hydén presenterar dels en beskrivning av den sk normmodellen, dvs ett analysinstrument för mänskliga handlingsmönster – såväl i ett aktörsperspektiv som i ett struktur-/systemperspektiv; samt dels ett strategiskt instrument för analys och design av önskvärda handlingar och handlingsmönster: SNT – Strategiskt Normativt Tänkande – normativ design till stöd för självreglering. Dessa ska jag nu använda för att tolka och söka förstå de norm- och händelsemönster under tillstånds- och samrådsskedet i Citytunnelprojektet som vi identifierat inom ramen för MiC-projektet.

Normmodellen kan beskrivas med hjälp av följande tankefigur eller tankemodell:



Det finns alltså tre grundläggande dimensioner eller aspekterna på normer: 1. Kunskap-erfarenhet-kognitiva komponenter (K); 2. Vilja-värde-moral-känsla-motivation-drivkrafter (V); samt 3. Systemiska möjligheter (systemvillkor)(SM). Vidare behandlar Hydén hur dessa tre komponenter eller noder samverkar dvs hur balansen ser ut mellan de ingående normkomponenterna och vilka effekter detta kan ha för handlingsmönster, handlingsberedskap och handlingskonflikter.<sup>102</sup> Med *norm* avses således här *disponibilitet för handling*. Men det är inte normen själv, lika lite som t ex genen, som är ensam determinerande. Därtill kommer kontextuella faktorer. Normen är därför alltid ”bara” en potentiell handling, precis som rättsregeln är en potentiell norm. Det finns skäl att understryka att denna modell inte ”av sig själv” ger svar på alla frågor. Normen som begrepp och normmodellen är något som kan användas som ett analysredskap för systematisering av kunskap om mänskligt handlande och om handlingsmönster. Normmodellens funktion är att strukturera kunskapsproces-

<sup>102</sup> I sammanhanget finns refererade likheter och paralleller till tankar och texter hos Ulrich Nitsch (1995 och 1996), Lennart Lundquist (1987 och 1992) samt Knud Illeris (1999). Den sistnämnda boken leder till insikten att steget från handlande till lärande och läroprocesser inte är långt. Det finns onekligen ett intressant släktskap. Se vidare nedan i avsnittet 6.3. Lärande är, som vi noterat ovan, som handlande beroende av vilja, kunskaper och möjligheter. Illeris ansats påminner i mycket om normmodellen i dessa avseenden.

sen så att den förmår att beakta så mycket som möjligt av det som är relevant i ett visst fall eller för en viss typ av normer. Vad som är relevant bestäms av vilket problem som studeras. Kunskapsprocessen i sig förutsätter inslag från en mängd olika möjliga vetenskaper.

Hur kan det fortsatta miljöarbetet hos berörda myndigheter använda kunskaper om normer och normbildningsprocesser på sitt lämpligaste sätt? En likartad frågeställning är om normmodellen på ett konstruktivt sätt kan bidra till bearbetning och analys i Citytunnelprojektarbetet. Hur kan man i sitt kommande, stödjande arbete i organisationen beakta neutraliseringseffekter eller normativa asymmetrieffekter, som finns mellan olika önskvärda och icke-önskvärda normer?

## 7.2 Normrelaterade konflikter mellan en ny projektorganisation och en etablerad kommunal förvaltningsorganisation

En intressant – och samtidigt komplex – frågeställning i vår MiC-studie är samspelet – eller kanske snarare svår-samspelet – mellan Malmö stads förvaltningar med sin särskilda CT-organisation och projektorganisationen Citytunneln. Det uppenbarligen svåra mötet mellan en klassisk förvaltningsorganisation och en tidsbegränsad och modernt uppbyggd projektorganisation har uppenbara problem i mötet med medborgarna, med de boende i samrådsarbetet och i referensgrupperna. Inledningsvis ställdes frågorna: Hur möter nu på 2000-talet Malmö stad sina berörda och engagerade medborgare i samråden om CT? Vill man? Kan man möta medborgarna på ett sätt som kan leda till förtroende och legitimitet för CT? Hur hanterar den nya CT-projektorganisationen dessa möten? Ser malmöborna någon skillnad på CT-organisationen och folk från Malmö stad – eller blir det ett och samma? Det mesta vi sett hittills talar för det sistnämnda förhållandet: allt – positivt såväl som negativt – spiller över på själva CT-organisationen och CT-projektet som helhet. Vilka normer är det som är viktiga för Malmö stad och för demokratin i CT-projektet?

Vid referensgruppsmötet den 23 september 2002 om Triangelstationens (delvis nya) utformning mm<sup>103</sup> med ett 25-tal närvarande, intresserade boende och medborgare, som under en timme hade vandrat runt i geografin med kommunikativa och sakkunniga experter, kom denna svårighet mellan Malmö stads ansvar och CT-projektets ansvar återigen i blyxtbelysning. Det för tillbaka till de fördjupade samrådsmötena hösten 1999 med biosittningarna. De boendes frågor är fortfarande, hösten 2002, lika mycket konkreta och omedelbara utifrån de egna personliga intressena: buller, byggtider, nattarbete, bussar, cykelställ, trottoarer, bilar, parkeringsplatser, infartsvä-

---

103 Se tidigare kommentar om Länsstyrelsens kritiska yttrande om detta under våren 2002.

gar, kommunikationsavstängningar, rörelsemönster på skol- och gångvägar, ev. tillkommande sk sociala tillhållsplatser, skolgårdens ändrade funktion och användning, samverkanskrav, trädbevarande, behoven av idrottsplatser, osv. Svaren från Malmö stad tillfredsställer inte alltid, mer sällan denna gång, de boende och deras behov av tydliga svar och förståelse. Kommunikationen verkar, med samhällsvetaren Habermas ord, att vara 'systematiskt störd'. Man talar förbi varandra, man förstår inte varandras behov och intressen. Och det skulle kunna vara en rimlig utgångspunkt för förändringar givet att det finns ett grundläggande intresse för ett närmande.<sup>104</sup>

Malmö stad borde, som MiC ser det, för detta fördjupande demokratiarbete – som rymmer ett avsevärt längre tidsperspektiv – ha en särskild anställd *processperson* – *normcontroller?* – som kan kommunicera med de boende, med medborgarna – att söka tolka och förstå, förklara, lyssna, samtala, visa, tydliggöra och synliggöra, föra vidare, återkoppla etc. Vilken normativitet är viktig i sammanhanget, kan vi i MiC fråga. Det syns som om behovet i Malmö stad av en sådan offentlig ämbetsmannatjänst i demokratins tjänst, för att tala med statsvetaren Lundquist ord, ökar vid varje referensgruppsmöte. Det är inte självklart eller rimligt att planeringspersonal ska vara professionellt rustade att själva klara dessa komplexa, kommunikativa och delvis helt annorlunda yrkeskrav. Men det handlar också om en framtid långt efter det formella samrådets avslutande.<sup>105</sup>

I samrådsarbetet 1999-2002 har Citytunnelprojektets egen personals konkreta och utåtriktade kommunikation och kontakter med berörda medborgare och boende om Citytunneln utvecklats från i huvudsak föga givande envägskommunikationer med biosittningar till en nära och aktiv dialog med de konkret berörda, enskilda medborgarna. De normer, *den utåtriktade demokratiska normativiteten* i CT-organisationen, och de signaler som ledningspersoner och anställda på skilda nivåer – och efter en vardaglig praktik med ett socialt och individuellt lärande – efterhand mellan 1999 och 2002 har byggt upp, utvecklat och förstärkt har lett till konkreta, kommunika-

104 Johansson (2000:170-71) går i sammanhanget så långt att han föreslår att kommunernas planmopol bör ifrågasättas och också att det avskaffas. Han föreslår i stället att man inför detaljplane-program med självständig rättslig status. Han har också förslag om hur samråden om detaljplaner kan ändras för att bättre tillgodose projektets miljöeffekter. Samrådsaktörerna bör ges den uttryckliga rollen att värna sina egna intressen snarare än att värna även allmänna intressen som t ex miljön.

105 En intressant och central referens i detta sammanhang är Lundquist, Lennart (2001): *Medborgardemokratin och eliterna*. - Ffa kapitel 7: "Den demokratiska kompassen", sid. 251 ff; samt den tidigare boken av samma författare (1998): *Demokratins väktare. Ämbetsmännen och vårt offentliga etos*. "De offentliga ämbetsmännen är dels demokratins tjänare, och dels demokratins väktare." Lundquist diskuterar här 'ämbetsmännens' (dvs den offentligt anställda tjänstemannen som Lundquist lyfter fram på nytt – inte begreppet 'de anställda') roll i den politiska demokratin – vad den är och vad den skulle kunna vara – och föreslår åtgärder för att ämbetsmännen/ämbetskvinnorna bättre ska kunna fungera som demokratins väktare. En annan referens i sammanhanget – och som Lundquist bygger vidare på och har som grundläggande inspirationskälla – är den förvaltningspolitiska kommissionens slutbetänkande "I demokratins tjänst" (SOU 1997:57). Det handlar således med rättssociologiska perspektiv och terminologi om normer, normativitet, värden, vilja, drivkrafter, motivation och etik/moral.

tiva handlingsmönster som gynnat en god demokratisk dialog med berörda medborgare som i stort byggt på delaktighet.

Citytunnelprojektets tidigare projektchef gjorde också själv personligen sådana utåtriktade konkreta handlingar (t ex ute på Gustav Adolfs torg), som avspeglar de normer och förhållningssätt som han – och CT-projektet enligt sina antagna *Framgångskriterier* – fann meningsfulla och väsentliga: Öppen, Trovärdig, Respekt, Information och God samarbetspartner. I min tolkning och förståelse handlar Framgångskriterierna om att åstadkomma *en demokratisk normativitet* i vardagsrelationerna för CT-projektet – utåt mot skilda aktörer, organisationer och intressen men även inåt i själva den egna CT-organisationen. Det intressanta i sammanhanget normbildningsprocesser är att Ledaren för projektet stod mitt på stadens centrala torg och pratade med invånarna, de framtida brukarna, medborgarna. Och att han, såvitt vi har förstått det, gjorde detta utan att särskilt strategiskt informera media om det. Detta faktum att han gjorde på det viset har inte förts vidare i CT-projektets broschyrer eller propaganda. Ledarens agerande är, som vi vet av erfarenhet och forskning, betydelsefullt och stundtals helt avgörande vid normbildning och normvidareförande i organisationer.

På ett likartat sätt har olika interna CT-aktörer fungerat: den planeringsgrupp som förberedde samrådet 2001; projektledaren som är ansvarig för tillståndsprocessen; miljöcontrollern i CT-projektet; flera bland personalen/projektledarna i de olika projekten; samt vidare i delar av informationsavdelningens utåtriktade arbete med t ex referensgruppsmöten, hemsidan, broschyrer, årsredovisningar etc – som vi kunnat notera i avsnitten ovan. Aktivt och mycket konkret har dessa genom sina kontinuerliga kommunikativa handlingar bidragit till förändringen av ”den demokratiska normativiteten” inom och inuti CT-projektet/CT-organisationen och därmed av de genomförda utökade samråden om CT-projektet under 2001. Om vi ser till normmodellen som ett verktyg och tankemönster i detta sammanhang, kan vi då notera att det i de flesta exemplen berör såväl ”de systemrelaterade möjligheterna” (SM) som ”vilja och värde”-dimensionen (V). I vissa avseenden berörs också mer kunskaps- och kognitiva aspekter (K) – framför allt de egna och kollektivt gjorda och ägda erfarenheterna av samråden 1999 – som förutsättning för normbildningen och den demokratiska normativitetens förändring i samrådsarbetet.

*De normstödjande strukturerna* utgörs i detta sammanhang av dessa ovan nämnda CT-aktörer liksom policydokumentet med ”Framgångskriterier”. Miljöbalkens innehåll om samråd borde tillhöra dessa normstödjande strukturer givet att dessa hade en klarare och tydligare utformning redan från allra första början i Citytunnelprojektets ”strategiska skelett”. Sannolikt kommer nu det genomförda samrådsarbetet i CT-projektet att bidra till den standard och den praxis som efterhand skapas utifrån miljöbalkens formuleringar och lagtexter. Andra betydelsefulla aktörer är den politiska arenans aktörer på kommunal och nationell nivå liksom, naturligtvis, media och den kritiska granskning som media kan bidra med under hela samrådsprocessen. Andra normstödjande aktörer är forskningsprojektet MiC och andra externa liknande kraf-

ter som med en kritisk och konstruktiv ansats med kommunikation och återkoppling om samrådet och processerna till CT-projektet erbjuder andra bilder och speglingar av verkligheten än vad den egna, interna, närvaron erbjuder.

Lennart Lundquist (2001:252) formulerar i detta sammanhang följande tankar om ”den demokratiska kompassen” med bäring på i samrådssammanhanget relevanta normer och handlingsmönster:

Lösningen på problemet med att politiker och ämbetsmän inte alltid svarar tillfredsställande på medborgarnas krav (det kan gälla såväl processer som substans) är inte att lägga ned demokratin och ersätta den med någon form av elitstyre (t ex expertvalde) eller ersätta den med marknader. Istället måste vi sträva efter att förbättra de demokratiska institutionerna så att vi verkligen får en responsiv styrelse.

En viktig del i en sådan är att eliterna i samhället inte betar sig som härskare utan som demokratis tjänare. Alla samhällsmedlemmar ska ha glädje av de speciella resurser som eliterna besitter. En stark folkmakt ställer dessutom höga krav på de offentliga institutionerna och deras verksamhet. Ett viktigt krav är att den politiska makten präglas av värdighet vilket motiveras med att den bl a har tvångsmakt gentemot medborgarna.

Normer är handlingsanvisningar. De normer och den normativitet som finns i och bakom de demokratiska förhållnings- och handlingsmönster som ryms i Lundquists text ovan har, som MiC funnit det i denna samrådsstudie, i hög grad präglat det senaste fördjupade samrådet i form av ”Öppet Hus” samt samråden med myndigheter etc i maj 2001 om Citytunnelprojektet i Malmö såsom det kom till uttryck genom CT-organisationens och bland flertalet av dess personals tolkning och praktiska genomförande av miljöbalkens syfte med MKB och samråd (6 kap MB).<sup>106</sup>

Men Citytunnelprojektet sker också i en viss social och historisk kontext. Citytunnelprojektets genomförande – med den avsevärda och för alla parter besvärande byggtiden och den sannolikt mycket långsiktiga driftstiden – går långt utöver det formella samrådet i lagens mening. Det som kan etableras under det mer eller mindre formella samrådsskedet bör i en djupare mening skapa förutsättningar för långsiktiga kontakter och reell kommunikation mellan berörda medborgare längs Citytunnelprojektet och de ämbetsmän som är satta att förvalta detta offentliga uppdrag och ansvar. Denna aspekt bör enligt MiC:s förmenande höra till CT-projektets långsiktiga och betydelsefulla meningsskapanden.

Men hur kan vi som rättssociologer och normanalytiker analysera, tolka och förstå *hela* samrådsprocessen i Citytunnelprojektet? Detta gör vi nu i den avslutande delen i MiC-rapporten med hjälp av analysredskapet normmodellen och SNT, ’strategiskt normativt tänkande’.

---

<sup>106</sup> Se också mer utförligt om detta i kapitlet 6. *Samrådets bakgrund, betydelse och relation till miljökonsekvensbeskrivningar* av Håkan Hydén, i ”Miljöledning i Citytunnelprojektet: MiC-projektet, delrapport 1: Bakgrund och samråd”, sid. 47-58, Sociology of Law, Lund University, Research report 2000:2.

### 7.3 Normmodellen och Strategiskt normativt tänkande (SNT) tillämpat på samrådsarbetet i Citytunnelprojektet

Det som sammanfattningsvis har varit de rättssociologiskt mest intressanta forskningsresultaten – framför allt ur ett normperspektiv – under vår studie av samrådsarbetet i Citytunnelprojektet har i huvudsak varit fem fenomen:

För det *första* de konkreta resultaten av själva samrådsprocesserna om MKB:n: upptäckten av brunnarna i Holma; kraven på utredning av alternativa spårdragningar av järnvägen i Lockarp; impulser till att ändra den kantiga ”Vingen” till traditionellt rundade halvbågar på nya takdelen på Malmö C; samt utredning och organisation för att möta den oro som finns för det sociala livet som kan uppkomma vid Triangelstationen. Dessa resultat bekräftar och stryker under Miljöbalkens krav på att ta vara på de berördas lokala sakkunskaper samt krav på delaktighet och demokrati i själva det konkreta samrådets genomförandet i MKB-arbetet. Erfarenheterna fokuserar såväl på kunskaper (kognitiva aspekter) som på värdeaspekterna (viljan) i normbildningen. Men det handlar också om de systemiska möjligheterna. Dessa möjligheter var i det närmaste obefintliga vid Triangeln-mötet 1999 (vilket bekräftats av intervjuerna efteråt) men fanns tydligt närvarande vid det Öppna samrådet under helgen i maj 2001 på Petriskolan (se ovan). I fallet Lockarp fanns dessa möjligheter till en upprepad dialog från början – även om det var grundläggande systemiska kollisioner mellan bybornas livsvärldsförankrade önskemål och Banverkets systembundna föreställningar (tekniska och ekonomiska) om vad som var möjligt att åstadkomma av förändringar av spårdragningarna. Men man har i enlighet med Miljöbalkens rättsliga intentioner om demokrati och lokal sakkunskap (och CT-projektets egna behov av legitimitet hos malmöborna och de berörda boende) kunnat mötas ett antal kvällar vid kaffebordet på Citytunnelkontoret kring gjorda utredningar om alternativen. Här har man också genom aktiv delaktighet tagit tillvara de boendes och berördas lokala kunskaper. Även här spelar de personliga kompetenserna och förhållningssätten hos de professionella aktörerna – och ledningens uttryckta normer om bemötande, saklighet och grundläggande ärlighet – en avgörande roll för framgång eller misslyckande.

För det *andra* – vad gäller demokrati, delaktighet och kommunikation – att inse och lära sig hantera de viktiga mötena mellan ’livsvärld och system’ under samråden, dvs det kommunikativa mötet mellan den private berörde medborgaren, som kommer med sina egna personliga erfarenheter sprungna ur ett livsvärldsperspektiv, och de professionella experterna från systemen (tekniskt-ekologiskt; politiskt/administrativt-rättsligt och ekonomiskt system). Detta komplicerade möte är väsentligt att fästa uppmärksamhet på vid tillämpningen av Miljöbalkens samråd om en MKB.<sup>107</sup> Skill-

107 Här kan vi se tydliga paralleller till förankringsarbetet med Vens sk LIP-projekt (ffa delprojekt Spillvatten) – se vidare i ”Den integrerande studien av Venprojektet. En förtida delrapport i utvärderingsstudien med fokus på Spillvattenprojektet”, rättssociologiska avdelningen, Lunds universitet, januari 2003.



naderna var stora mellan samråden 1999 och 2001 – avgjort till det senares fördel. Slutsatsen av dessa samråd är att det går (såsom 2001) att skapa förutsättningar för meningsfulla möten mellan berörda medborgare och professionella experter så att reflekterande och lärande situationer uppkommer (jmf även med Lockarpssamtalen och andra kvällsträffar inom ramen för de sk referensgruppsmötena). Det berör dels reella systemiska möjligheter i normmodellen och dels – och kanske framför allt – vilja-värde-komponenten i samma tankemodell. En viktig förutsättning är också de kontinuerliga samtal som förs i mötena mellan de olika referensgrupperna och CT-projektets experter och anställda – de substantiella mötena mellan livsvärld och system. Här kan fortlöpande behandlas de frågeställningar som boende respektive CT-projektet finner väsentliga att informera och fråga om (se även under punkt ett ovan). Detta 'kontinuerliga samråd' över många år med de berörda är viktigt ur såväl rättslig synpunkt enligt miljöbalken som ur CT-organisationens behov av legitimitet för infrastrukturprojektet hos boende och medborgare i Malmö.

Denna andra punkt ligger nära det *tredje* fenomenet – de svårigheter som uppkommer mellan en projektkultur och en traditionell förvaltningskultur – det som redan har avhandlats i avsnittet 7.2. ovan.

För det *fyerde* att stora och extremt komplexa projekt över lång tid såsom Citytunnelprojektet behöver övergripande och fria roller eller funktioner av 'controllertyp' inbyggda från början i själva den inre projektorganisationen. Vi har kunnat notera det interna och externa värdet av miljöcontrollerns arbete i Citytunnelprojektet. På samma sätt behövs en 'mänsklig-social processcontroller' – *en normcontroller?* – för att bearbeta och stödja de ofta intresse- och konfliktfyllda, dynamiska gruppprocesser och spänningar, som över tid sker inuti själva projektorganisationen och i projektet som sådant. Det kan handla om t ex hållbarhetsperspektiv; relationer mellan olika projektgrupper; mellan boende och tekniker, män-kvinnor och genusperspektiv, klassperspektiv; etnicitets- och mångkulturalitetsperspektiv; barn- och ungdomsperspektiv; svensk och dansk organisations- och ledningstradition (-kultur); mötet mellan projektkultur och förvaltningskultur (se ovan); osv. Det handlar om att bygga upp de 'normstödjande strukturerna' för att garantera och hantera de grundläggande värden projektet bygger på (här uttryckt i Citytunnelprojektets sk Framgångskriterierna). Även detta område handlar huvudsakligen om vilja-värde-känsla-komponenten i normmodellen men även i viss mån om att skapa systemiska möjligheter för rollerna.

För det *femte* – men inte minst viktiga – har vi noterat att arbetet med samrådet om MKB:n har skett utefter två nästan helt skilda och parallella spår: *det rättsliga spåret* och *det legitimitetsskapande spåret*, varav det senare kraftigt har dominerat arbetet med det utökade samrådet. Det är vår slutsats att Miljöbalken och dennas krav på form och innehåll i MKB:n borde varit styrande och bestämmande för konstruktionen av hela projektorganisationen under hela tillståndsprocessen (och därmed också samrådsprocessen). När själva tillståndsarbetet var avslutat kunde projektorganisatio-

nen förändrats inför de specifika krav som själva produktionsprocessen (byggprocessen) ställer på organisationen. CT-projektet har t ex inte heller ersatt den rätts- eller juristfunktion som på ett relativt tidigt stadium försvann ur projektorganisationen. När CT-projektet redan passerat de första utökade samråden (1999) kom hösten 2000 åter grundläggande frågor om tolkningar av Miljöbalkens syfte med samrådet upp i arbetsgruppen för nästa samrådsomgång. Ett miniseminarium om samråd enligt Miljöbalken och kommunikation med projektets miljöadvokat ordnades för att tydliggöra detta. En kompetent miljöadvokat har funnits med som konsult vid kritiska tillfällen men inte deltagit kontinuerligt och aktivt i att påverka vardagens konstruktioner av projektarbetets rättsligt styrande normer.

Rätten har således inte varit ett aktivt, levande inslag i tillståndsprocessen. Eller uttryckt med den klassiske rättsociologen Eugen Ehrlich: Skillnaderna är helt fundamentalt avgörande mellan 'law in books' och 'law in action'.<sup>108</sup> Den nya Miljöbalken ska tolkas, prövas och användas i det konkreta handlandet för första gången i ett gigantiskt infrastrukturprojekt för att skapa ny praxis. Inte minst av det skälet skulle rätten och rättens normer haft en betydligt kraftigare och mer central, strategisk plats i Citytunnelprojektets organisatoriska och normativa design *inför* själva tillståndsprocessen. Då hade tillståndsarbetet och dess professionella aktörer inom Citytunnelprojektet också givits de nödvändiga organisatoriska och maktmässiga plattformar och positioner, som är avgörande i ett så pass omfattande och komplext infrastrukturprojekt. Då kunde rätten omedelbart och tydligt haft förutsättningar att bli 'en levande rätt' också i vardagshandlingarna. De rättsliga normerna hade fått en klar styrningsverkan i och på projektet. Med den starka fokusering som gjorts på legitimitetsaspekten under projektets gång – och på själva byggfasen med produktionsprocesserna – så kom ofta, som vi kunnat se exempel på i avsnitten ovan, rätten in som jätten efter degen. Ibland kom rätten och de rättsliga normerna till och med in som en yttlig fernissa utan motiven varit klara för de berörda aktörerna.

Sammanfattningsvis har jag uppfattningen att i infrastrukturprojekt, som ska hantearas i enlighet med miljöbalken och annan aktuell miljölagstiftning, måste ansvariga redan inledningsvis åstadkomma 'strategiska normativa analyser' av det konkreta normativa sammanhang vari projektet i fråga ska genomföras. Det är en normativ design av projekt till stöd för självreglering och samtidigt som ett komplement till den rättsliga regleringen.<sup>109</sup>

---

108 Ehrlich, Eugen (1936): *Fundamental Principles of the Sociology of Law*. Cambridge: Harvard University Press (ursprungligen publicerad 1913).

109 Se även Hydén, H. (2002), sid. 294 ff för vidare diskussioner om detta.

# Referenser

- Ahrenfelt, B. (1995/2001): *Förändring som tillstånd. Att leda förändrings- och utvecklingsarbete i företag och organisationer*. Lund: Studentlitteratur.
- Alvesson, M. & Deetz, S. (2000): *Kritisk samhällsvetenskaplig metod*. Lund: Studentlitteratur.
- Argyris, C. & Schön, D. A. (19XX): *Organizational Learning*; Addison-Wesley Publishing Company.
- Baier, M. (2003): *Norm och rättsregel. En undersökning av tunnelbygget genom Hallandsåsen*. Lund Studies in Sociology of Law 17. Departement of Sociology. Lund University.
- Baier, M. & Hydén, H. (1998): *När kunskapen blir onödig – om normativ asymmetri i fallet Hallandsåsen, I SOU 1998:137, "Miljö i grund och botten – erfarenheter från Hallandsåsen". Slutrapport av Tunnelkommissionen. Bilaga 4. Stockholm: Fritzes.*
- Berg, Linde-Laursen & Löfgren (2000): *Invoking a Transnational Metropolis. The Making of a Öresund Region*. Lund: Studentlitteratur.
- Berg, Linde-Laursen & Löfgren (2002): *Öresundsbron på uppmärksamhetens marknad. Regionbyggare i evenemangsbranschen*. Lund: Studentlitteratur.
- Berner, B. (1996): *Sakernas tillstånd. Kön, klass, teknisk expertis*. Carlssons Bokförlag.
- Dahl, Pålsson & Danielsson (2000): *Aktion bygg bron! Malmö: Timbro.*
- Danielsson, A. & Holmerg, I.-L. (red. 2002): *Ledarskapets olika skepnader – exemplet Hallandsås*. Lund: Studentlitteratur.
- Ehrlich, Eugen (1936): *Fundamental Principles of the Sociology of Law*. Cambridge: Harvard University Press.
- Ekman, T. (1996): *Vision i fast form. Tunnelbana och förort i 1940-talets Stockholm*, Sthlm: KTH.
- Falkemark, G. (1999): *Politik, Lobbyism och Manipulation. Svensk trafikpolitik i verkligheten*. Göteborg: Nya Doxa.
- Flyvbjerg, B., Skamris Holm, B. & Buhl, S. (2002): "Underestimating Costs in Public Works Projects. Error or lie?" In APA Journal, Journal of the American Planning Association, Vol. 68, No. 3, Summer 2002, pp. 279-95.
- Flyvbjerg, B. (1991): *Rationalitet og makt. Et case-baseret studie af planlægning, politik og modernitet*, Bind I og II. København: Akademisk Forlag.
- Gillberg, M. (1999): *From Green Image to Green Practice*. Lund Studies in Sociology of Law 6. Lund University.
- Habermas, J (1981/1987): *The Theory of Communicative Action I-II*. Cambridge: Polity Press.
- Hall, P. (1980): *Great Planning Disasters*. Los Angeles: University of California Press.
- Hydén, H., Gillberg, M. & Wickenberg, P. (2000): *Miljöledning i Citytunnelprojektet. MiC-projektet, delrapport 1: Bakgrund och samråd. Research report in Sociology of Law. 2000:2, Lunds universitet.*
- Hydén, H. (2002): *Normvetenskap*. Lund Studies in Sociology of Law. Lund University.
- Hydén, H. & Gillberg, M. (2002): *Legal and Governing Strategies - Towards a Law of Sustainable Development*. In: Biel, A. (red): "Individual and Structural Determinants of Environmental Practice". In print. Aldershot: Ashgate.
- Johansson, M. (2000): *Ökar samråden miljöhänsynen? – en studie av detaljplaneprocesser*. Doktorsavhandling. Inst för infrastruktur och samhällsplanering, KTH, Stockholm.
- Illeris, K. (2001): *Lärande i mötet mellan Piaget, Freud och Marx*. Lund: Studentlitteratur.
- Jonsson, D., Gullberg, A., Jungmar, M., Kaijser, A. & Steen, P. (2000): *Infrastrukturens dynamik – om sociotekniska förändringsprocesser och hållbar utveckling*. Forskningsgruppen för strategiska studier. Stockholms universitet, FOA och Avdelningen för teknik- och vetenskapshistoria, KTH.

- Kolb, D. A. (19XX): *Experiential Learning. Experience as The Source of Learning and Development*. Englewood Cliffs, N. J.: Prentice Hall PTR.
- Kvale, S. (1997): *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Lund: Studentlitteratur.
- Lundquist, L. (1998): *Demokratins väktare. Ämbetsmännen och vårt offentliga etos*. Lund: Studentlitteratur.
- Lundquist, L. (2001): *Medborgardemokratin och eliterna*. Lund: Studentlitteratur.
- Matza, D. & Sykes, M. S. (1957): *Techniques of Neutralization. A Theory of Delinquency*, In American Sociological Review, Vol. 22, December 1957.
- Miljöbalkskommittén: *Miljöbalken under utveckling – Ett principbetänkande* (SOU 2002:50).
- Miljöbalkskommittén: *Uppföljning av miljöbalken, Vissa lagtekniska frågor* (SOU 2000:116)
- Nationalencyklopedins ordbok, band 3 (1996)
- Naturvårdsverket (2001): *Miljöbalken – Anmälan för samråd enligt 12 kap. 6§ miljöbalken*, utgåva 1, nov 2001, Handbok 2001:6
- Persson, A. Andersson, G. & Nilsson Lindström, M. (2001): *Adolfsbergsskolan – folkskola mitt i den mångkulturella byn*. Delrapport från forskningsprojektet ”Framgångsrikt skolledarskap i olika skolkulturer. Arbetslivsinstitutet och Sociologiska institutionen, Lunds universitet (två andra likartade forskningsrapporter i serien finns).
- Rolfsson, M. (1994): *Unga på drift. Om sociala normer och social kontroll på Rosengård*, avhandling, avdelningen för rättssociologi, Lunds universitet.
- Sandberg, J. & Targama, A. (1998): *Ledning och förståelse. Ett kompetensperspektiv på organisationer*. Lund: Studentlitteratur.
- Schön, D. M. (1983/91): *The Reflective Practitioner. How Professionals Think in Action*. Aldershot: Ashgate.
- SDS, den 2 juli 2002.
- SDS, den 26 juli samt 5 augusti 2002, del C3 och C5.
- SDS, den 8 september 2002, Malmö, C9.
- SDS, den 7 samt 8 oktober 2002, del C.
- SDS, den 11 oktober 2002, sidan 2, del A.
- SDS, den 9 december 2002, del A4.
- SDS, den 28 dec 2002, sidan 2, signerad Ulf Bjurnemark.
- SDS, den 22 februari 2003, del C5, signerad Claes Fürstenberg.
- Senge, P. M. (1995): *Den femte disciplinen. Den lärande organisationens konst*; Stockholm: Nerenius & Santérus förlag.
- Svenstedt, C.-H., 27 juli 2002 - sidan 2 i SDS.
- Säljö, R. (2000): *Lärande i praktiken. Ett sociokulturellt perspektiv*. Stockholm: Bokförlaget Prisma.
- Waldo, Å. (2002): *Staden och resandet. Mötet mellan planering och vardagsliv*. Lund Dissertations in Sociology 49. Sociologiska institutionen, Lunds universitet. Doktorsavhandling.
- Werup, J. (1981): *Hemstaden – min malmöhistoria*. Stockholm: Alba.
- Wickenberg, P. (1998): *Rhoca Gil in the Hill: Varför hade kunskap och information ingen verkan? I: Hydén, H. och Lindén, A-L. (red): "Lagen, rätten och den sociala tryggheten: Tunnelbygget genom Hallandsåsen"*. Research Report in Sociology, 1998:14. Sociologiska institutionen, Lunds universitet.
- Wickenberg, P. (1999): *Normstödande strukturer. När miljötematiken börjar slå rot i skolan*. Lund *Studies in Sociology of Law* 5. Lunds universitet.
- Wickenberg, P. (2002): *Från miljöundervisning till lärande för hållbar utveckling*. I: "Hållbar utveckling i skolan. Miljöundervisning och utbildning för hållbar utveckling i svensk skola", Skolverket, 2002.
- Wickenberg, P. (2002): *Information, kunskap och lärande*. I: "Att handla rätt från början. Hur kan vi utveckla miljövänliga produktions- och konsumtionsmönster?". Rapport 5226, Naturvårdsverket.
- Wickenberg, P. & Hydén, H. (2003): *Den integrerande studien av Venprojektet. En förtida delrapport i utvärderingsstudien med fokus på Spillvattenprojektet*. Avdelningen för rättssociologi, Lunds universitet.
- Vägverket (1997): "Dialog i Norrtälje. Allmänhetens medverkan i vägplanering", Vägverket 1997:100.

Vägverket (1999): "Samråd och Dialog. En idébok för den som ska arrangera någon form av dialog",  
Vägverket, Region Stockholm, 1999:0089.

*Andra offentliga källor*

Citytunnelprojektets hemsida (2002-07-03):<http://www.citytunneln.com/index.asp?strBrowser=ie>

<http://www.riksdagen.se/debatt/0102/prot/48/> – Snabbprotokoll 2001/02:48, fre 14 december 2001;

Utskottsbetänkande 2001/02:TU2, trafikutskottet, Riksdagen.

<http://www.sou.gov.se/miljobalken/index.htm>

<http://www.waysahead.org/delprogram/normer.html>

# Bilaga A

## Intervjuerna gjorda 2001 med aktiva samrådsbesökare 1999

(de individuella och avpersonifierade intervjusvaren)

### ”Man griper efter varje halmstrå”

Demokrati vaddå? Samråd vaddå? CT var ju beslutad långt innan de kringboende fick en chans att säga sitt.. Ändå griper man efter varje halmstrå - med förhoppningen att trots allt kunna påverka...

En uppgiven nybliven pensionär som upplever att CT-experterna egentligen struntar i hans och andras farhågor. ”Samrådsprocessen” har efterhand förvandlat denne CT-anhängare till moståndare.

Namn: a

Postnummer/ort: 215 65 Malmö

Uppskattad ålder: 65 om en månad.

Vill gärna få sig tillskickat kommande forskningsrapporter.

Är positiv till att ställa upp på senare intervjuer.

Fråga 1: Bor i Kulladal, nära tunnelns dragning

Fråga 2: Rädd att marken/tomten ska skaka av tågens framfart.

Fråga 3: Ja.

Fråga 4: Tror de skicka den.

Fråga 5: Nej, eftersom det var fel fråga under mitt namn. Kändes oseriöst. Min fråga gällde att marken i Kulladal fortplantar markskakningarna väldigt lätt. Förr när de sprängde i Kalkbrottet kände vi av skakningarna, varje måndag kl 18, år ut och år in. Ska ett CT-tåg var tredje minut ge samma effekt?

Fråga 6: Nej, absolut inte. Jag befarade att mitt gamla hus ska påverkas, men experterna verkade inte veta vad de pratade om.

Fråga 7: Beror på, så mycket samråd blev det ju inte eftersom allt redan var bestämt, Men man fick åtminstone säga vad man tyckte och man griper ju efter alla halmstrå.

Fråga 8: Jag har tagit upp samma sak igen, fått samma svar, och är fortfarande inte nöjd. Sista gången i Stadshuset där jag såg Björn Gillberg. Jag skrev till honom om mitt problem, fick ett vänligt svar, och han lovade att mina farhågor ska tas med i miljöprövningen. Det kändes bra.

Fråga 9: Nej

Fråga 10: Ja, i Baltiska hallen plus något lokalt möte för oss i Kulladal.

Fråga 11: Var väldigt positiv från början, men idag är det tvärtom. Det blir för dyrt, och jag tror inte de får de kommunikationsvinster de pratar om. Bygg hellre ett yttre spår med en centralstation utanför city.

Samråd? Det är så diffust, CT var ju beslutad redan innan vi närboende fick yttra oss. Visst kan politikerna säga att allt skett i demokratisk ordning, men vad är det värt i realiteten. De som bor i närheten av CT, och alltså berörs, borde naturligtvis fått yttra sig innan bygget var beslutat. Tyvärr tror jag att CT byggs.

### **”Samråd? De kringboende kan ju inte ens påverka färgvalet på tunnelstationen...”**

Han är måttligt imponerad av projektet (berörs ju inte privat), och samrådsmötet gjorde inget djupare intryck. ”Undrar om det överhuvudtaget kommer att tas något första spadtag”.

Han gör sig heller inga illusioner om möjligheten att kunna påverka, utan gick bara till samrådet för att få veta lite mer.

Ger ändå ”makten” sitt stöd och förtroende. ”Gemene man kan inte sätta sig in i vad CT innebär”.

Namn: b

Postnummer/ort: 212 34 Malmö

Uppskattad ålder: 50-60 år.

Vill gärna få sig tillsänt kommande forskningsrapporter.

Ställer gärna upp på fortsatta intervjuer.

Fråga 1: Jag är med i en förening som hyr lokal i ett hus som berörs av CT

Fråga 2: Jag reagerade på svaren ett par andra fick, de var otillräckliga.

Fråga 3: Inget jag minns, kanske kom den tryckta rtedogörelsen till klubben. Men jag hade nog inte jagat efter den ändå – vi är så lite i lokalen att vi bara berörs marginellt.

Fråga 4: -

Fråga 5: Nej

Fråga 6: Ja, jag tror att politikerna och andra svarade så gott de kunde. I det läget (nov-99) låg CT så långt fram i tiden.

Fråga 7: Ja, jag fick veta mer än jag visste tidigare. Och jag fick ideer om var man söker vidare efter CT-information.

Fråga 8: Nej, men en annan klubbmedlem har deltagit i möten.

Fråga 9: Nej.

Fråga 10: Nej, men vi har fått uppföljande information i området.

Fråga 11: Personligen tycker jag att CT känns meningslös, varför satsar man inte istället på modernare som t ex luftburna spårvagnar.

Samråd? Nej, jag gick inte till mötet för att jag trodde jag kunde påverka, jag ville bara veta mer. Som jag upplever ordet "samråd" så skulle de kringboende ha beslutsrätt, men det har de inte. Jag tror inte ens de kan påverka färgen på tunnelbanestationen... Men samråd låter fel, kalla det istället informationsmöten.

### **"Vi skiter i vad ni tycker"**

Han är fritidspolitiker och CT-förespråkaren som förefaller jobba träget och ärligt för sin bys bästa, trots att han på förhand upplever att motståndet är meningslöst. Tågen kommer att gå så som maktens tungviktare beslutar. De "skiter i" folkets röst. En tröst i bedrävelsen var förstås att tjänstemännen på samrådet förklarade sig villiga att utreda just "hans" förslag till lösning. Även om det i slutänden inte gav något utslag. Men som politiker är det viktigt för honom att framhålla, få dokumenterat, att han slogs för ett "återförenat" Lockarp.

Namn: c

Postnummer/ort: 238 38 Oxie

Ålder: Nästan 60 år.

Fråga 1: Som fritidspolitiker är jag intresserad av vad som händer i Lockarp.

Fråga 2: Jag hade egna förslag om hur frågan skulle lösas.

Fråga 3: Ja.



Fråga 4: Via stadsdelskontoret.

Fråga 5: Ja

Fråga 6: Ja, i och med att de lovade utreda mitt förslag. Senare körde de försstås fram ett annat förslag... Jag vill ju återförena Lockarp, idag går ju stambanan rakt igenom..

Fråga 7: I det läget – JA.. De sade sig ju vilja utreda mitt förslag.

Fråga 8: Ja, som fritidspolitiker. Jag har t o m varit uppe på CT:s kontor och ställt frågor till tjänstemännen. Vi har försökt pressa på för att få bort spåret genom byn. Folket i byn måste betyda mer än 30 sekunders tidsvinst för tåget.

Fråga 9: Nej

Fråga 10: Nej, men jag har varit med och diskuterat väg 101 med gatukontoret. För mig är vägen och spåren samma sak, jag ser till helheten.

Fråga 11: Jag är positiv till CT och är övertygad om att den kommer att byggas. Ekonomin blir inget problem, pengar är till för att användas..

Vad gäller samrådet däremot är jag ganska kritik. Nästan alltid känner man sig överkörd eftersom allt redan är uppgjort och klart. Det känns som om man säger "Bra att ni talar om vad ni tycker, fast vi skiter i det". Fast OK, ibland lyssnar man.

### **"Detta är första gången som vanliga människor får ett ord med i laget"**

Det finns bland de intervjuade väldigt delade meningar om samrådets betydelse. Här är en (gammal malmöbo och medlem i en av referensgrupperna) som upplever att det verkligen handlar om ett "samråd" värt namnet denna gången.

Hans uttalande (rubriken) borde emellertid få Malmös politiker att hicka till. För är det verkligen så illa ställt med demokratin i rikets tredje stad som denne genuine malmöbo menar.

Namn: d

Postnummer/ort: 215 68 Malmö

Ålder: 70 år

Vill gärna få sig tillsänt kommande forskningsrapporter.

Är positiv till att medverka i kommande intervju/er.

Fråga:Första mötet man kallade till var i Holma skola, och jag hade läst i pressen att vi berördes.

Fråga 2: Jag är ordförande i en stor bostadsrättsförening Pildammsv/Stadiongat, det var bl a i den rollen jag var där, och i det läget talade oman om det östra alternativet. Nära oss alltså.

Fråga 3: Nej knappast, fast kanske ändå. Jag har nog fått den med posten. Men jag har haft annat att göra.

Fråga 4: Oja.

Fråga 5: Den kom med posten.

Fråga 6: Jag var helt nöjd med svaret jag fick på samrådsmötet.

Fråga 7: Ja det tycker jag. Och detta är ju egentligen första gången i kommunen – som det sker något av vikt – där vanliga människor får ett iord med i laget.

Fråga 8: Ja, med referensgruppen där jag ingår. Jag har bl a fråga hur man tänkt sig lösa transporten av de väldiga schaktmassor som ska tas ut vid Holma. Varken frågan var man ska göra av schaktmassorna eller hur stor trafikbelatsningen blir har de kunnat svara på ännu.

Fråga 9: Ja, senast uppe på CT.

Fråga 10: Se ovan.

Fråga 11: Jag tror fullt och fast att CT blir av, liksom att den är nödvändig, trots att meningarna är delade. Inte minst i fullmäktige i Malmö. För jag lider med alla som bor längs kontinentbanan, det har som bekant byggts en hel del bostäder runt det spåret genom åren.

Just nu upplever jag ekonomin/finansieringen måste klaras ut snabbt. I dagsläget händer ju ingenting. Jag tvivlar dessutom på att man lyckas hålla tidtabellen.

### **”Citytunnelns framtid är i fara idag”**

Det här är en man som varit med länge och gärna talar om att han var en av de första att uppmärksamma CT och dess konsekvenser. Han har varit mycket aktiv men uppenbarligen brister något i ”medlemsvården” inom CT, alla ansträngningar till trots. Ingen samrådsredogörelse t ex, det svider när man som engagerad inte ens vet om att den finns. Nobbad i referensgruppen. Kanske är det detta som leder till en genomgående negativ syn ”jag har aldrig fått något riktigt svar”

Namn: e

Postnummer/ort: 230 40 Bunkeflostrand

Uppskattad ålder: 65-75

Vill gärna få sig tillsänt kommande forskningsrapporter.

Är positiv till att medverka i kommande intervju/er.

Fråga 1: Jag är en av de första som skrev ett tidningsinlägg om den här frågan, det är nog 15 år sedan.

Fråga 2: -

Fråga 3: Nej, jag visste inte att den fanns. Hade jag känt till skriften så hade jag också skaffat den.

Fråga 6: Jag fick inget riktigt svar på mötet, tvärtom upplevde jag det som om de inte ville ha några alternativ.

Fråga 7: Ja, det fanns andra frågor som kom upp och besvarades.

Fråga 8: Ja jag har följt upp mina frågor (diffust resten/ AB:s anm)

Fråga 9: Nej, men jag anmälde mitt intresse för att vara med i en referensgrupp men det var uppenbarligen inte intressant.

Fråga 10: Ja, i Lockarp där jag ställde ungefär samma frågor som tidigare. Men något riktigt svar har jag aldrig fått.

Fråga 11: CT:s framtid är i fara idag. Det handlar om pengar, detta är ett ekonomiskt högriskprojekt som jag redan tidigare påpekat. Dessutom blir det ofta prestigen som avgör stora projekt. Men det blir en CT eftersom man tog beslutet om bron så tog man också CT.

Samrådet? Ja det har väl skötts någorlunda med sina öppna förhandlingar.

### **”Allt kändes uppgjort – det fanns inget utrymme att påverka”**

En ganska ”typisk” samrådsbesökare känns det som. Fysiskt berörd av bygget, intresserad, vill ha en tunnel, tyckte samrådsmötet var meningsfullt men var personligen missnöjd med experternas svar på den egna frågan.

Namn: f

Postnummer/ort: 214 21 Malmö

Ålder: 30-35

Vill gärna få sig tillskickat kommande forskningsrapporter.

Är positiv till att bli intervjuad på nytt.

Fråga 1: Jag har alltid varit trafikintresserad.

Fråga 2: Jag bor 100 meter intill den kommande stationen

Fråga 3: Nej. Detta är en överraskning. Jag har heller inte kunnat fråga efter redogörelsen eftersom jag inte visste att den fanns. Ingen har informerat mig. Jag hade olika förslag jag lämnade på mötet.

Fråga 6: Nej, absolut inte. Allt kändes uppgjort, det fanns inget utrymme att påverka. Gehöret från den församlade sakkunskapen var direkt dåligt, undrar om de överhuvudtaget tog notis om oss besökare.

Fråga 7: Ja absolut, Jag fick reda på saker som jag inte tänkt på. Och egentligen vill jag ha en tunnel, kommunikation är viktigt, problemet är bara att de vill göra en snålplan. Jag menar att det lönar sig i längden att satsa på det bästa.

Fråga 8: Nej, jag har inte vetat att det varit fler möten. Kanske beror det på att jag reser mycket, jag har inte sett annonserna.

Fråga 9: Nej

Fråga 10: Nej

Fråga 11: Det går på tok för långsamt, inga beslut tas, inget händer, handlingsförlamningen verkar total. Personligen hoppas jag det blir en tunnel, för om Malmö och Köpenhamn ska växa ihop så räcker inte dagens spårdragningar.

Vad gäller samråd och gemene mans möjligheter att påverka så är jag skeptisk. Ett spel för galleriet. Den känsla man fick på samrådet var att allt var klappat och klart. Tyvärr handlar det fortfarande bara om att göra en så billig tunnel som möjligt.

### **”De tog mig inte på allvar”**

”Den lilla människan” kommer dragandes med sin futtiga sopstation - när experterna är laddade för att diskutera miljarder och tunnlar. Då blir det lätt ”fel”, parterna befinner sig på olika nivåer, när aldrig varandra.

Det sägs aldrig rakt ut, men underförstått har processen gjort honom mer negativ till projektet.

Namn: g

Postnummer/ort: 216 23 Hyllieby (Malmö)

Ålder: Sannolikt pensionär

Vill gärna få sig tillskickat kommande forskningsrapporter.

Är positiv till att ställa upp på intervjuer framöver.

Fråga 1: Jag är medlem i Limhamns miljöförening, och vi är alltid intresserade av såväl bron som CT

Fråga 2: Jag frågade om återvinningsstationen vid Hyllie vattentorn, Sveriges mest frekventerade. Om den får vara kvar trots CT? Den kostade ju fem miljoner att bygga, så det vore slöseri med skattemedel om den bara försvann.

Fråga 3: Nej. Jag visste inte ens att frågor och svar från samrådet fanns tryckt. Hade jag vetat det hade jag naturligtvis försökt få tag i den.

Fråga 6: Nej, inte riktigt. Det kände som om de inte tog mig på allvar. Frågan behandlades lättvindligt, trots att det handlar om fem miljoner...

Fråga 7: Ja, eftersom de i övrigt svarade bra på frågorna. I stort sett.

Fråga 8: Nej, orsaken är kanske att efterhand flyttades mitt intresse över till BO 01 utställningen.

Fråga 9: Nej

Fråga 10: Ja, jag var på ett möte i gamla mässhallarna, men frågade ingenting.

Fråga 11: Man säger att CT är livsviktig för trafiksituationen, men jag tycker att det handlar om ett stort pengaslöseri. Jag tror inte CT blir av, och blir den av så blir det en ny Hallandsås. Skulle den byggts, så skulle det naturligtvis ha skett samtidigt med bron.

En negativ följd av CT-planerna är att ingen byggnation sker i Hyllie by förrän CT byggts klar.

### **”Har vi råd med 10 år av kaos?”**

Han är en i raden som är verkligt intresserad av projektet, men aldrig sett skymten av den tryckta samrådsredogörelse som följde på novembersamrådet 1999. Ett fungerande utskick bland dessa engagerade (de tog sig till samrådsmötet!) hade sannolikt hållit deras CT-låga brinnande längre.

Namn: h

Postnummer/ort: 214 40 Malmö

Ålder: 40 år (om en vecka)

Vill gärna få sig tillskickat kommande forskningsrapporter.

Är positiv till att ställa upp på kommande intervju/er

Fråga 1: Professionellt och som malmöbo. (Har som forskare skrivit om tredje spåret i Sthlm)

Fråga 2: Jag ville ha förtydligande på grundläggande frågor, vad projektet kostar och vem som ska betala.

Fråga 3: Nej, och jag har heller inte letat efter redogörelsen eftersom jag inte vetat att den fanns. Självklart hade jag jagat upp den annars. Det ska jag göra nu.

Fråga 6: Nej, såvitt jag minns gled de över problemet. Det ”skulle ordna sig”, men man har fortfarande inte lyckats lösa finansieringsfrågan. Det hade varit ärligare med ett rakt besked den kvällen, alltså ett ”vi saknar pengar och det är ett problem”.

Fråga 7: Ja, absolut, bl a fanns bra visualiseringar som visade hur projektet såg ut och hur det skulle påverka.

Fråga 8: Nej, men jag har tittat noggrant på modellen på Centralen och så har jag följt frågan i SDS.

Fråga 9: Nej

Fråga 10: Jag försökte komma in på mötet vid Triangeln där man bl a diskuterade hur ungdomen skulle påverkas, men jag kom inte in. Det var fullsatt så jag tvingades vända i dörren.

Fråga 11: Som malmöbo undrar jag fortfarande vem som ska betala notan. Två miljarder är mycket för Malmö. Likaså undrar jag om Malmös kommunikationer ska fokuseras på norra Malmö – det är väldigt perifert i förhållande till var folk bor.

En tredje undran är hur det ska fungera runt Centralen under byggtiden, det handlar om 6 år men kan lika gärna bli 8-10 år. Har vi råd med 10 års kaos i ett område som redan är kaotiskt?

### **”Tunneln går aldrig ihopa ekonomiskt”**

Namn:i

Postnummer/ort: 216 18 Malmö

Ålder: 40-45 år.

Fråga 1: Ämnet intresserar mig

Fråga 2: Jag ville se lönsamheten på de olika alternativen

Fråga 3: Nej, och jag har heller inte kunnat fråga efter samrådsregogörelsen eftersom jag inte visste om att den fanns.

Fråga 6: Ja, under rådande omständigheter. I det läget kunde de inte svara mycket annorlunda.

Fråga 7: Våldigt bra. Det är bra när man frågar folk, tyvärr sker det alldeles för sällan. Nästan aldrig.

Fråga 8: Nej, jag har bara följt frågan i tidningarna.

Fråga 9: Nej

Fråga 10: Nej

Fråga 11: Sett ur lönsamhetsaspekten så tror jag aldrig att CT går ihop ekonomiskt. I så fall får de visa det.

Sedan undrar jag om en tunnel verkligen behövs. I Stockholm med sina ständiga köer är behovet tydligt, men i Malmö? Här finns köerna bara en kort stund på morgonen och kvällen.

Slutligen tvivlar jag på att de får pengarna och därmed kan bygga tunneln.

### **”När 80 procent är positiva till Citytunneln känns inte mitt motstånd längre meningsfullt”**

Fanns det egentligen någon som var oreserverat nöjd med det svar han/hon fick vid samrådsmötet – i så fall var det på marginalen. Den här intervjupersonens syn på hela CT-projektet, ur såväl ekonomi- som teknik- som demokratisynpunkt, fångas väl av hans galghumoristiska återgivande av ”gubben” som moderatören lät avsluta kvällen med ett: – Bara bygg, det här blir jättefint”

Namn: j

216 17 Limhamn

Uppskattad ålder: 50-55 år.

Ser gärna att han får kommande forskningsrapporter sig tillsänt.

Är positiv till att medverka i ytterligare intervju/er.

Fråga 1: Jag gjorde min praktiktermin för lärarbehörigheten (f d skeppsbyggande civ.ing) just den vevan, vill höll på med miljöfrågorna och jag tyckte redan då att CT var ett vansinnigt projekt.

Fråga 2: Det talades mycket om Hallandsåsen och grundvattenförstöringen i den vevan, och jag befarade samma sak här.

Fråga 3; Nej, jag visste inte ens att den fanns. Hade jag vetat så hade jag letat för att få ett ex.

Fråga 6: Nej, verkligen missnöjd. Dels för att man förnekade att det danska Metroprojektet i Köpenhamn drabbats av grundvattenproblem ”inga problem alls”. Dels framhöll man från podiet att CT behövs för att vi ska klara av trafiksituationen. I nästa ögonblick lät man en SJ-man förklara att SJ klarar sig alldeles utmärkt med Kontinentalbanan...

Fråga 7: Nej, av flera orsaker. Jag försökte få ordet ännu en gång men negligerades. Istället lät man en närvarande gubbe säga ”bara bygg – det blir jättefint”, och sedan var mötet över.

Det är svårt att få gehör för sina synpunkter, man får tvärtom känslan av att man inte är önskvärd.

Fråga 8: Nej. Jag tycker inte längre det känns meningsfullt. Det handlar också mycket om bristen på tid.

Fråga 9: Nej

Fråga 10: Nej, men för en vecka sedan (v 06) var jag inne på CT-kontoret vid Hamngatan/Norra Vallgatan och skrev ner att ”det måste finnas andra alternativ”.

Fråga 11: Tre argument mot bron. 1/ Det blir för dyrt. 2/ Malmö blir en byggarbetsplats under mycket lång tid 3/ Risken för byggnaderna runt tunnelbygget är inte klarlagda.

Så till namnet på mötet, samrådsmöte. Något samråd tyckte jag inte att det var. Jag gick därifrån med känslan att det var intressant att vara där, men det gav ingenting. Nej, jag bryr mig inte längre. Orsak? För en tid sedan läste jag ett enkätresultat där 80 procent av malmöborna sades vara positiva till CT. I det läget känns inte längre mitt motstånd meningsfullt.

### **”Såväl Stadsteatern som biblioteket hade problem med grundvattnet ”**

Med samråd menas väl att man ska komma överens om något...? Det kan man knappast säga om CT. Istället blev kritikerna på samrådsmötet tillplattade.

Ä nnu en som inte gör sig några illusioner. Som upplevde sig möta en nedlåtande Storebror på mötet. Som menar att man som CT-berörd, trots ordet ”samråd” i inbjudan, inte inbillar sig att någon lyssnar och tar till sig. Illa.

Namn: k

Postnummer/ort: 214 21 MALMÖ

Uppskattad ålder: 55 år

Ser gärna att hon får sig tillsänt kommande forskningsrapporter. Är positiv till ytterligare intervju/er senare.



Fråga 1: Jag är emot denna tunnel.

Fråga 2: Jag blir nära granne med en byggarbetsplats i sju år. Jag är också rädd att Johanneskyrkan ska få sättningsskador.

Fråga 3: Nej, jag kände inte till att den fanns ens. Men visst skulle det vara intressant att läsa svaren på mitt och andras inlägg. Jag tror jag ska kontakta dem.

Fråga 6: Nej (skratt) och jag är lätt upprörd fortfarande. Grånissarna i panelen var fruktansvärt okunniga om detta området.

Fråga 7: Både och, om än övervägande nej. Mammon styrde det mötet. När man t ex talade om en tunneluppgång vid Stadsteatern blev experternas svar att det går inte ”för då dör city”.

Fråga 8: Nej, har det varit fler möten? Ja, det var förstås ett här i området dit ingen kom eftersom man glömt bort att annonsera om det.

Fråga 9: Nej.

Fråga 10: Nej

Fråga 11: Jag tycker precis som vid samrådsmötet, Malmö är en provinsstad som klarar sig utan CT. Folk tar sig till bron ändå. Dessutom kostar tunneln alldeles för mycket, plus att den kommer att dra med sig en massa brottslighet.

Jag är rädd för eventuella skador. När vi på stadsteatern byggde ett nytt orkesterdike stod det en halv meter grundvatten på golvet efter en vecka. Stadsteatern drabbades av samma problem. Vad säger att CT klarar sig undan problemen?

Samråd kan man inte kalla detta som föregår tunneln. Med samråd menas väl att man ska komma överens om något..., och det kan man knappast säga om detta.

Det sk samrådsmötet var tvärtom förfärligt – det kändes som om de klappa oss på huvudet.

### **”När det gäller inflytandefrågor har jag lärt mig att man måste tjata”.**

Han tillhör skaran av tunnel-vänner, han sitter med i en av referensgrupperna och har därmed en bättre insyn i CT-projektet än de flesta andra malmöbor. Man kan sammanfatta denne initierade mans erfarenheter så här:

Samrådsmötena handlar inte om samråd men väl information.

Inom referensgrupperna däremot finns **inslag av samråd**. Men det gäller att tjata.

Namn: I

Postnummer/ort: 211 46 Malmö

Uppskattad ålder: 45-50 år  
Vill gärna ha kommande forskningsrapporter i brevlådan.  
Positiv till ytterligare intervju/er

Fråga 1: Jag bor intill CT och gick dit som boenderepresentant (bost.r.fören). Vi bejakar tunneln, såväl unga som gamla, trots att vi inser att det kan finnas en baksida.

Fråga 2: Jag var laddad med frågor, att det blev just den fråga det blev handlade om att jag hade den på hornhinnan vid tillfället.

Fråga 3: Nej, jag visste inte att det fanns. Visst hade det varit kul att läsa svaren.

Fråga 6: Man måste vara oerhört ihärdig för att få svar. På samrådsmötet –99 blev jag tillfrågad om jag ville sitta med i en referensgrupp, och det gör jag sedan dess. Där har jag lärt mig när det gäller inflytandefrågor – att man måste tjata och tjata. Det räcker t ex inte med att tala med en person i projektet och sedan räkna med att frågan automatiskt hamnar hos ”rätt” instans/person. Nej, man måste tjata.

Exempel: På senaste ref.gr.-mötet var det en man som påtalade riskerna för Johanneskyrkan i samband med tunnelbygget. Frågeställningen bemöttes som en nyhet – trots att han ställt samma fråga vid kanske tio tillfällen tidigare...

Fråga 7: Ja, om man ser det som en ren information. Panelen skötte sig bra. Fast något samråd var det inte.

Fråga 8: Ja, för man måste ju tjata...

Fråga 9: Ja, tre gånger.

Fråga 10: Ja, ytterligare ett informationsmöte, vilket det nu var.

Fråga 11: När jag tänker på tunneln rent generellt så handlar det om pengar och miljö. På mikronivå om miljö, störningar och stök. Inom vår bostadsrättsförening arbetar vi idag för att slippa undan de busslinjer som planeras gå genom Rådmandsgatan. Och vi är fortfarande positiva till tunneln.

Samråd? Det är det ju inte. Jag uppfattar mer de sk samrådsmötena som informationsmöten. Inom referensgruppen däremot kan man se inslag av samråd, där är CT-folket relativt lyhörda. Man måste förstås tjata...!

### **”Svaret jag fick var chockerande”**

Ännu en samrådsbesökare som tycker att **ett informations**-möte räcker..

Man är engagerade, man vill veta mer, men man inbillar sig aldrig att det handlar om samråd. ”Allt är ju bestämt på förhand” är ett vanligt svar. Notabelt är att ingen suckar högt och uppgivet, vilket kunde tyckas naturligt. Nej, man bara konstaterar krasst.

Namn: m

Postnummer/ort: 211 21 Malmö

Uppskattad ålder: 65

Vill gärna ha kommande f-rapporter i brevlådan.

Positiv till ytterligare intervju/er

Fråga 1: Jag ville veta mer om CT, dessutom bor jag på Gamla Väster, bara en bit från den planerade tunneldragningen.

Fråga 2: Jag ville veta hur det går för de gamla husen och parkens träd, jag trodde själv de skulle svara att ”det kan bli problem för för träden – men inte husen”. Svaret blev tvärtom...

Fråga 3: Jag visste inte att frågor och svar tryckts upp, jag tycker heller inte det är så viktigt.

Fråga 6: Mest chockerad eftersom jag äger ett gammalt hus på väster. Fast - påverkas huset så ersätter de väl mig ekonomiskt. Mest av allt önskar jag förstås att CT aldrig blir verklighet.

Fråga 7: Ja, jag är nyfiken på vad folk fråga, och så tycker jag Claus Novotny (moderator) är trevlig. Panelen svarade faktiskt bättre än vad jag trodde de skulle göra.

Fråga 8: Nej, det räckte med ett möte.

Fråga 9: Nej

Fråga 10: Nej

Fråga 11: CT är ett stort överambitiöst projekt som jag hoppas aldrig blir av. Ordet samråd upplever jag vara helt galet för denna mötesformen, kalla det istället informationsmöte. Samråd är ju när två parter diskuterar och förhoppningsvis kommer fram till något tillsammans.

Här var allt bestämt på förhand, det var psykologiskt smart av dem på CT att ordna mötet. Dessutom mutade de oss med kaffe i ett försök att skapa goodwill kring projektet.

### **”Det är så svårt att få riktig information om CT”**

Före: Ung, entusiastisk student som studerade CT från högskolestolen.

Efter: Desillusionerad ung CT-moståndare som givit upp kampen. ”Jag orkar inte göra något åt det, jag har accepterat faktum”

Namn: n

Postnummer/ort: 214 23 Malmö

Ålder: 24 år

Vill gärna ha kommande f-rapporter i brevlådan.

Positiv till ytterligare intervju/er.

Fråga 1: Jag läste miljövetenskap vid tillfälle, vi hade ett fall om CT.

Fråga 2: Vi hade under arbetets gång upptäckt hur svårt det är att få reda på något om CT.

Fråga 3: Nej, jag visste inte den fanns. Men visst skulle det vara intressant att läsa redogörelsen.

Fråga 6: Nej, för det första svarade de inte på frågan, för det andra tyckte jag att de genomgående kluddade till svaren. Istället borde de gjort svaren lättbegripliga så att alla besökare förstod.

Fråga 7: Nej, därför att mötet inte kändes produktivt. Man fick snarare känslan av att de höll samrådet av plikt.

Fråga 8: Nej, och ändå är jag både intresserad och berörd. Men efter att förgäves ha satsat en vecka i skolan på benhårt arbete med att få veta något om CT - så känns det hopplöst. Det är så svårt att få riktig och vettig information om CT.

Fråga 9: Nej

Fråga 10: Nej

Fråga 11: Idag känner jag att tunneln blir av . Jag orkar inte göra något åt det, jag har accepterat faktum. Redan när vi studerade frågan på högskolan fick vi i varje kontakt med CT-folket föreläst för oss att ”det blir en tunnel”. Likaså att ”den går inte att stoppa”. Inte konstigt att man resignerar...

Samråd? Tja?! Varje liten fråga på mötena spelar kanske ingen roll, men alla samråd tillsammans har nog påverkat/fyllt en funktion.

**”De tar bara tempen på allmänheten, sedan gör de som de vill”**

CT-vän som är positiv till projektet, trots de problem det kan innebära under byggtiden. Samtidigt iskall vad gäller samrådet. ”Namnet är fiffigt...”

Namn: o

Postnummer/ort: Malmö

Uppskattad ålder: 55 år.

Vill gärna ha kommande f-rapporter i brevlådan.

Positiv till ytterligare intervju/er.

Fråga 1: Jag bor nära Johanneskyrkan, nära den planerade CT-uppgången.

Fråga 2: Man är orolig, även om jag personligen är FÖR tunneln.

Fråga 3: Nej, visste inte att den fanns.

Fråga 6: Det var lite si och så med det... Folk svarar inte på frågor nuförtiden... Å ena sidan är jag optimist och vill tro att folk säger sanningen.. Å andra sidan vet man inte vem man kan lita på.

Fråga 7: Jag såg en massa människor på mötet, många var oroliga, inte minst småbarnsföräldrarna, och jag tycker det är meningsfullt att se folk engagera sig.

Fråga 8: Ja, vår bostadsrättsförening hade besök av referensgruppen och då frågade jag om Pildammsskolan.

Fråga 9: Nej, och det är huvudsakligen av praktiska skäl jag inte kunnat gå på fler möten.

Fråga 10: se 8

Fråga 11: Jag är fortfarande positiv till CT, jag litar rent allmänt på tekniken, tror att problem går att lösa och är inte rädd för de eventuella störningar som bygget kan föra med sig..

Fast samråd? Namnet är förstås fiffigt, men något samråd handlar det inte om. De tar bara tempen på allmänheten och sedan gör de som de vill. Jag har nog fattat galoppen.

Det är samma sak som att försöka påverka i en demokrati. Man har rätt att försöka, rätt att säga vad man tycker. Nej, ordet samråd låter betydligt bättre än vad det är.

### **”Malmö är så stort idag att vi måste ha CT”**

Hon tycker att folk är så negativa till CT, ”folk vill inte ha en tunnel p g a att det kan bli störliga 5-6 år medan bygget pågår.”

Namn: p

Postnummer/ort: 211 44 Malmö

Uppskattad ålder: 60

Vill gärna ha kommande f-rapporter i brevlådan.

Positiv till ytterligare intervju/er

Fråga 1: Jag tycker att informationen om CT är viktig. Samtidigt bor jag nära CT.

Fråga 2: Alla är så negativa till CT, vi måste se framåt för att få fram det positiva

Fråga 3: Nej, men de sa visst att frågor och svar skulle tryckas upp, Men jag bryr mig inte så mycket, det skulle mest vara för att få se sitt eget namn i tryck...(fniss).

Fråga 6: Ja det tycker jag, det var t o m handklappningar från publiken efteråt. Fast någon fråga var det egentligen inte, mera ett påstående.

Fråga 7: Ja, de som svarade gjorde nog sitt bästa för att lugna folk. Men det är svårt, i det läget (nov 99) låg CT så långt in i framtiden.

Fråga 8: Nej

Fråga 9: Nej

Fråga 10: Nej, jag har inte haft möjlighet. Skulle gärna varit med på mötet om Centralen, men det missade jag. Däremot var jag på ett möte dessförinnan, det på Europorten.

Fråga 11: Jag är fortfarande väldigt positiv, vi måste helt enkelt ha CT, Malmö är en så pass stor stad idag.

Samråd? De som är negativa till bygget kan knappast ha upplevt att de fick vara med och bestämma. Samråd innebär ju att man tar och ger, men så fungerar det inte i relationen med allmänheten.

Ordet ger för vissa mäniskor fel signaler, det lovar mer än det kan hålla.

**”Det är precis som med bron, man kör över vanligt folk”**

En inbiten bro-motståndare, inbiten CT-motståndare, en i grupperingen ”vanligt folk”. Hon inbillar sig inte för ett ögonblick att de där uppe lyssnar och tar intryck. Nej, hennes bild är klar, ”de som bestämmer tror inte att vanligt folk begriper”.

Namn: q

Postnummer/ort: 217 46 Malmö

Uppskattad ålder: 70

Vill gärna ha kommande f-rapporter sig tillsänt.

Positiv till ytterligare intervju/er

Fråga 1: Jag ville höra hur andra närboende reagerar på CT.

Fråga 2: Sammantaget kan det här inte vara bra för miljön.

Fråga 3: Nej, därför att jag inte visste att trycksaken fanns, men hade jag vetat det så hade jag försökt få tag på den.

Fråga 6: Nej, jag minns inte i detalj, men mitt intryck var att ingen fick något riktigt svar.

Fråga 7: Det var meningsfullt ur den aspekten, att jag som CT-motståndare fick se att alla de övriga närvarande också var motståndare till projektet. Sådant stärker.

Fråga 8: Minns inte riktigt.

Fråga 9: Nej

Fråga 10: Jag har varit på flera möten, jag är absolut motståndare. Jag minns bl a ett möte på biblioteket.

Fråga 11: Om det överhuvudtaget skulle vara någon mening med CT så skulle den vara klar när bron blev klar. Nu har folk vant sig vid andra transportvägar. Men sammantaget anser jag att CT inte behövs.

Samråd? Nej, något samråd är det inte. Det är precis som med bron, man kör över oss vanliga människor. De som bestämmer tror inte att vanligt folk begriper någonting.

**”Samråd menar jag att man har innan allt är bestämt. ”**

”Som privatperson känner man sig maktlös”. Den här mannen är jätteskeptisk. Är projektet verkligen är försvarbart. Vad gäller miljö, ekonomi och tidsvinster. Han är

också en av FÖR många samrådsbesökare som inte visste om eller har hört talas om den tryckta redogörelsen. De är ofta lätt generade över att inte ens känna till skriftens existens. Detta vänds ofta mot projektet, ”nä jag bryr mig inte om skriften, det finns ändå inget samråd, jag har f ö inte tid att engagera mig”.

Namn: r

Postnummer/ort: 211 47 Malmö

Ålder: 55-60 år.

Vill gärna ha kommande f-rapporter i brevlådan.

Positiv till ytterligare intervju/er

Fråga 1: Jag ville helt enkelt veta mer om vad som ska hända och hur de tacklar problemen.

Fråga 2: Jag blev skeptisk när de berättade om de väldiga schaktmassor som ska transporteras iväg. Var ska det bli av.

Fråga 3: Jag visste inte att samrådstrycket fanns. Hade jag vetat så hade jag absolut jagat upp ett exemplar.

Fråga 6: Nej, inte riktigt, det verkade inte som om sakkunskapen visste hur de skulle tackla problemet.

Fråga 7: Min känsla när jag gick hem var att det fanns så många osäkra omständigheter. Vad händer egentligen i verkligheten när det är dags att bygga CT. Jag tänker på Hallandsåsen och på att samma sak kan hända här.

Fråga 8: Nej. Dels har jag inte sett annonser, dels har jag inte haft tid att engagera mig.

Fråga 9: Nej

Fråga 10: nej

Fråga 11: Jag är jätteskeptisk, och hade det varit jag som bestämde så hade det aldrig byggts någon CT. Är projektet verkligen försvarbart, jag fråga mig.

Det har heller aldrig tagits fram några alternativ. Det känns konstigt. Nej, man känner sig helt maktlös...

Samråd? Nej, jag upplevde verkligen inget samråd. Man lade fram ett färdigt förslag med några små ändringsalternativ. Samråd menar jag att man har innan allt är bestämt.

Detta var inget samråd, mera en information om vad man tänker göra.



**”Kalla det pseudosamråd – man är ju inte beredda att ändra sig en millimeter”**

Engagerad, kunnig, idéfyllad och företrädare för sin bostadsrättsförening. En av dem som betonar att han inte är motståndare till projektet, men som samtidigt upplever en frustration. Ingen lyssnar. Han har inte varit nöjd med ett enda CT-svar alltsedan det första mötet. Frustrationen delar han med många. De två parterna (CT-folket och den berörda allmänheten) tala uppenbarligen olika språk.

Namn: s

Postnummer/ort: 211 46 Malmö

Uppskattad ålder: 45-50

Vill gärna ha kommande f-rapporter i brevlådan. Positiv till ytterligare intervju/er.

Fråga 1: CT intresserar mig personligen, dessutom är jag ordförande i, och representant för, en bostadsrättsförening som är i högsta grad berörd. Vi kallades till mötet i egenskap av fastighetsägare.

Fråga 2: -

Fråga 3: Kan ha sett den tryckta samrådsredogörelsen men jag minns inte.

Fråga 6: Nej, och jag har inte varit nöjd med svaren överhuvudtaget alltsedan dess. De ansvariga svarar samma sak varje gång. Man håller informationsmöten, men lyssnar inte.

Fråga 7: Ja, självklart. Dels fick jag lite information, dels fick jag besked om att många är intresserade av CT.

Fråga 8: Ja, och jag har frågat samma saker (se trycket/ det handlar bl a om gångtunnlar)

Fråga 9: Ja, och jag ställer samma frågor varje gång, men det händer ingenting.

Fråga 10: Ja, i huset inom bostadsrättsföreningen. Jag hade kallat dit någon från CT, det kom en informatör, ingen ansvarig alltså.

Fråga 11: Vi tvingas leva med detta, man tänker tyvärr inte göra det bästa av situationen utan går efter de ursprungliga idéerna. Det enda som skett är att man utvecklat sig ofantligt ovan mark, det handlar om busshållplatser, taxistationer etc.

Det ska sägas att vi inte är motståndare till CT, vi vill bara ha en fungerande lösning, men man har inte tagit till sig något av vad vi sagt.

Samråd är när man sätter sig ner och diskuterar upplägget. Här är man inte beredda att ändra sig en millimeter. Kalla det istället pseudosamrådsmöten.

**”Vill man ha riktigt samråd så får det ta flera dagar.”**

Samrådsformen är knasig. Det vore bättre om man delade upp åhörarna i smågrupper efter informationen, är hans summering av mötet -99. På så vis skulle alla frågor komma fram. För hur många är vana att framträda inför ett stort auditorium?

Namn: t

Postnummer/ort: 214 20 Malmö

Uppskattad ålder: 45-55 år

Vill gärna ha kommande f-rapporter i brevlådan.

Positiv till ytterligare intervju/er.

Fråga 1: Jag bor i närheten och jag har barn som berörs.

Fråga 2: Jag hade många frågor på läppen den kvällen, en del frågades av andra, men ingen hade ställt just denna.

Fråga 3: Nej, jag visste inte att den fanns ens. Men jag har sett en kopia med en del av frågorna. Den tryckta redogörelsen är emellertid inte så viktig att jag skulle lagt ner jobb på att få tag i den.

Fråga 6: Ja, det tycker jag. Och framför allt fick jag kontakt med referensgruppen för skolfrågor.

Fråga 7: Ja, eftersom det var både för och emot. Fast jag blev lite ledsen i början, tonen var så anklagande, efterhand nyanserades den dock.

Fråga 8: Ja, jag kom med i en referensgrupp. Mina frågor har fortsättningsvis varit ungefär densamma, om barnen och deras säkerhet.

Fråga 9: Ja, flera.

Fråga 10: Nej.

Fråga 11: För det första så undrar jag idag om CT verkligen blir av. Den kostar ju så mycket pengar. Jag är också tvivlande till om man verkligen kan lösa frågan om barnens säkerhet, den är inte lätt att lösa och CT-folket kan inte svara mig.

Samrådet fungerar väl. Men formen är knasig, alla människor är inte vana vid att ställa sin fråga inför en publik på ett par hundra.

Mitt förslag är att man delar upp samrådet, efter informationen, i grupper om tio. På så sätt kommer alla frågor fram även om det tar längre tid. Vill man ha samråd så får det ta flera dagar.

# Bilaga B

## Korrigerade sidor i MiC-rapport 2000:1

(ersätter sidorna 28-29)

*Kursiv text:* den del av den gamla MiC-texten som är kvar. Marginella revideringar.

### Fotnot 37:

Texten i huvudsak densamma med vissa, få redaktionella, stilistiska ändringar och mindre tillägg för läsbarhetens skull. Ordningen är omredigerad för att bättre ansluta till huvudtexten

*Banverkets generaldirektör (GD), Monica Andersson, avgår 1997-02-26* med anledning av att styrelsen för Banverket på ett extrainsatt telefonsammanträde samma dag beslutat att, mot GD:s och Banverkets experters uttryckliga rekommendation att avstå, skriva på förhandlingsmannens avtal om Citytunneln. Detta avtal innebar att Monica Andersson som GD skulle ansvara för ett åtagande för AB SVEDAB att låna ut 1,7 miljarder till staten i 30 år med ränta på ränta, som stred mot bl.a. aktiebolagslagens utlåningsförbud till aktieägare, och till vilket regeringen vägrat ställa ut en garanti i riksgälden. Monica Andersson reserverade sig mot beslutet med hänvisning till expertutlåtandet, som ingående redogjorde för de hinder mot ett undertecknande som förelåg och mynnade ut i konstaterandet att avtalet ”medför avsevärda finansiella risker för Banverket, både som myndighet och som förvaltare av aktier i SVEDAB.” Styrelsen för SVEDAB hade beslutat att inte skriva på avtalet av samma skäl som redovisas i Banverkets expertutlåtande.

*Avgången har föregåtts av en lång tids interna diskussioner på såväl politisk som departementala och verksamhetsnivåer med ett antal centrala aktörer – politiker och tjänstemän.*

Till det kommande ordinarie styrelsemötet den 28 februari 1997 (där Citytunnelnfrågan varit tänkt att behandlas) som bl a skulle besluta om en miljöpolicy och ett miljöprogram för Banverket,<sup>36</sup> hade Monica Andersson också anmält projektet Hal-

---

<sup>36</sup> Miljöpolicy och miljöprogrammet för Banverket bordlades emellertid för lång tid av styrelsen för Banverket. Detta innebar bl a att den planerade utbildningsdagen för cheferna vid Banverket om miljöpolicy inte blev genomförd. Intervju med Monica Andersson av MiC, Stockholm, 2000-05-23.

landsåsen. Monica Andersson hade fått ett PM av ekonomichefen i månadsskiftet januari/februari 1997 om att problem med grundvatteninläckage uppstått i tunneln, där de tekniska lösningarna med olika typer av lining och den kraftiga kostnadsökningen redovisas och frågan om att stoppa projektet (som Monica Andersson hade aktualiserat på våren 1996) tas upp. Styrelseordföranden Gerd Engman hade fått detta PM av Monica Andersson, som informerat Gerd Engman om sin avsikt att ta upp frågan om att stoppa projektet på styrelsen och att det enda alternativ som enligt Monica Andersson kunde komma ifråga var helt tät lining, eftersom vattendomen annars skulle komma att överskridas.<sup>37</sup>

---

37 Monica Andersson var GD nr 2 för Banverket mellan 10 jan 1996 och 26 feb 1997.

Frågan om Citytunneln ledde senare bl a också till en anmälan av Ines Uusmann, kommunikationsministern, till Konstitutionsutskottet för "ministerstyre": 1997/98:KU25 *Granskningsbetänkande* – Utskottets bedömning: "Enligt 11 kap. 6 § RF lyder de centrala ämbetsverken, däribland Banverket, under regeringen. Lydnadsplikten innebär, som ovan framgått, att regeringen som kollektiv kan ge direktiv om en förvaltningsmyndighets faktiska handlande i särskilt fall och om myndighetens handläggning av konkreta ärenden, i den mån det inte rör sig om lagtillämpning eller myndighetsutövning mot enskild eller kommun.

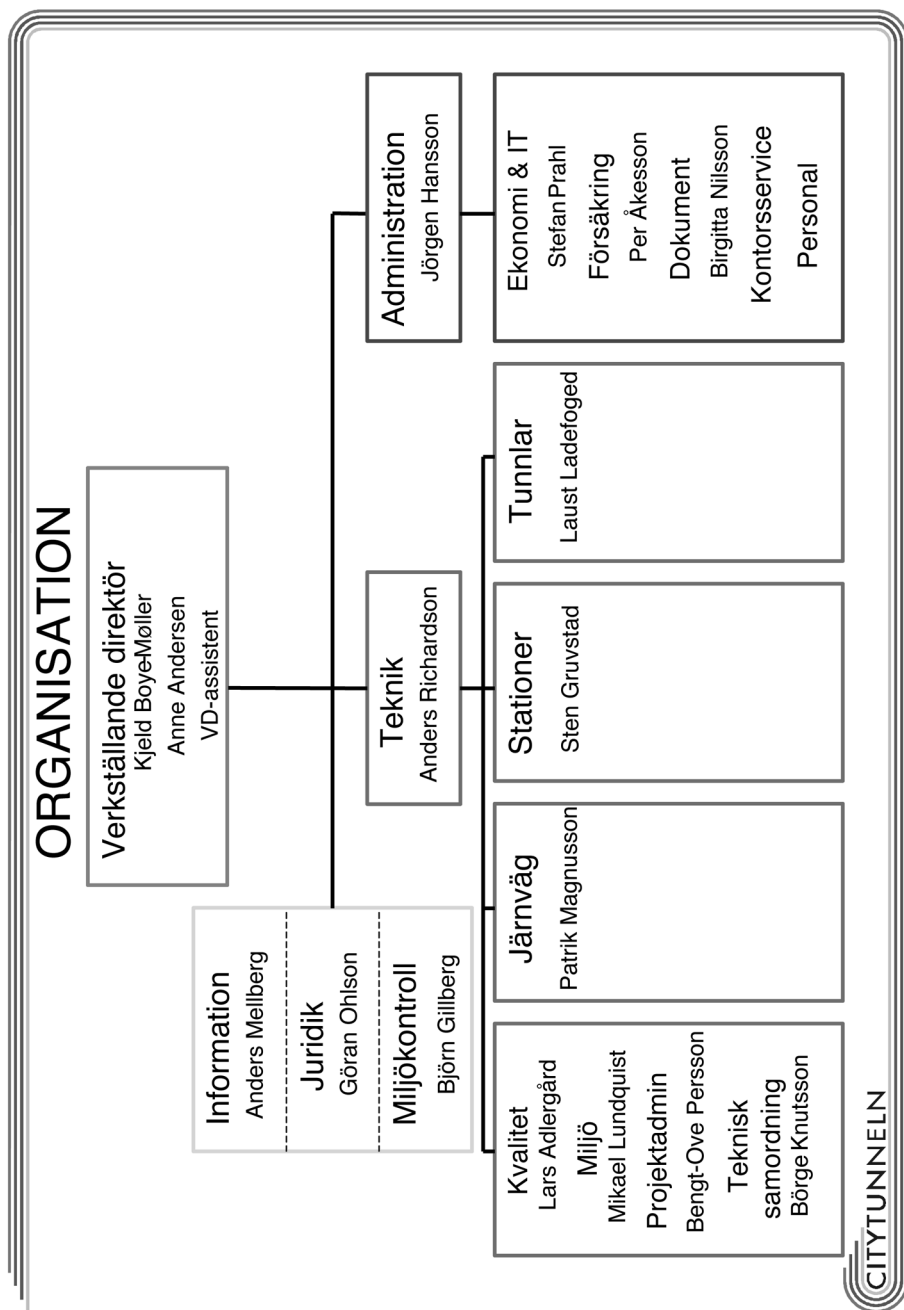
Av utredningen framgår att regeringen i ett beslut den 20 februari 1997 uppdragit åt Banverket att ingå och underteckna det preliminära avtalet om finansiering och byggande av en Citytunnel i Malmö. Undertecknandet av avtalet om Citytunneln innebär inte lagtillämpning eller myndighetsutövning mot enskild eller kommun. Vidare är det regeringen som kollektiv som fattat beslutet om undertecknande, inte kommunikationsminister Ines Uusmann ensam. Följaktligen saknas grund för påståendet att Ines Uusmann utövat ministerstyre gentemot Banverket. Granskningen föranleder inget vidare uttalande från utskottets sida."

MiC-projektet återkommer i en senare forskningsrapport till denna fråga och då behandlat i ett större sammanhang. Ang Banverket, Citytunneln och Monica Andersson: studier av offentliga dokument samt intervju med Monica Andersson av MiC, Stockholm, 2000-05-23.

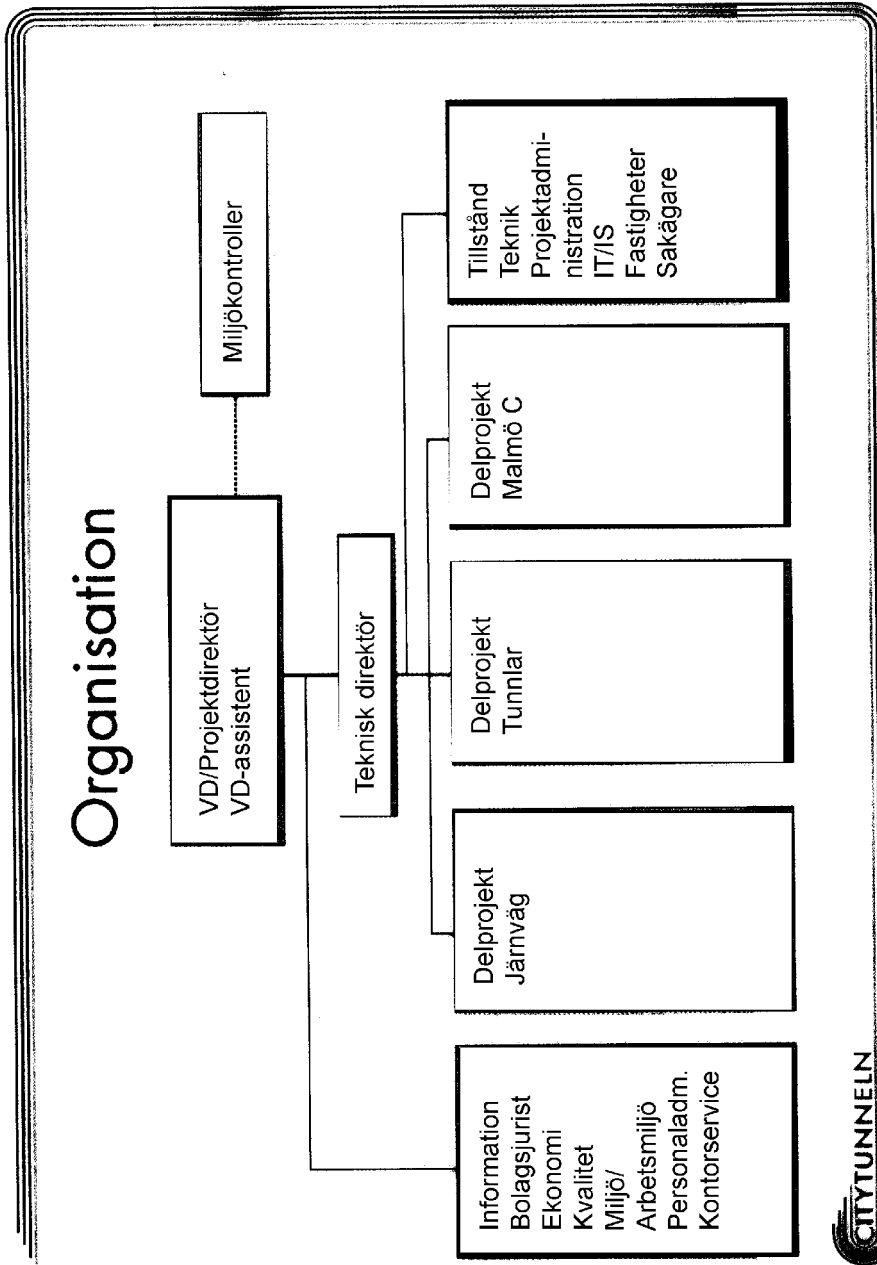
Efter Monica Andersson, som generaldirektör för Banverket, kom Bo Bylund, arbetsrättsjurist från LO. Bylund tillträdde ca ett halvår efter det att MA hade lämnat sitt uppdrag. Bylund började således (juni 1997) innan mediastormen startade ang Hallandsåsskandalen med Rhoca Gil hösten 1997 (30 sept 1997 stoppades injiceringen av Rhoca Gil efter signaler om förlamade kor och förgiftade fiskar på Hallandsåsen). Ang Hallandsåsen: Åtalen i Hallandsåsen, förundersökning, SDS 2000-06-06. MiC avser att följa upp även detta med stöd av kommande rättegångsmaterial och forskningsrapporter om Hallandsåsen.

# Bilaga C

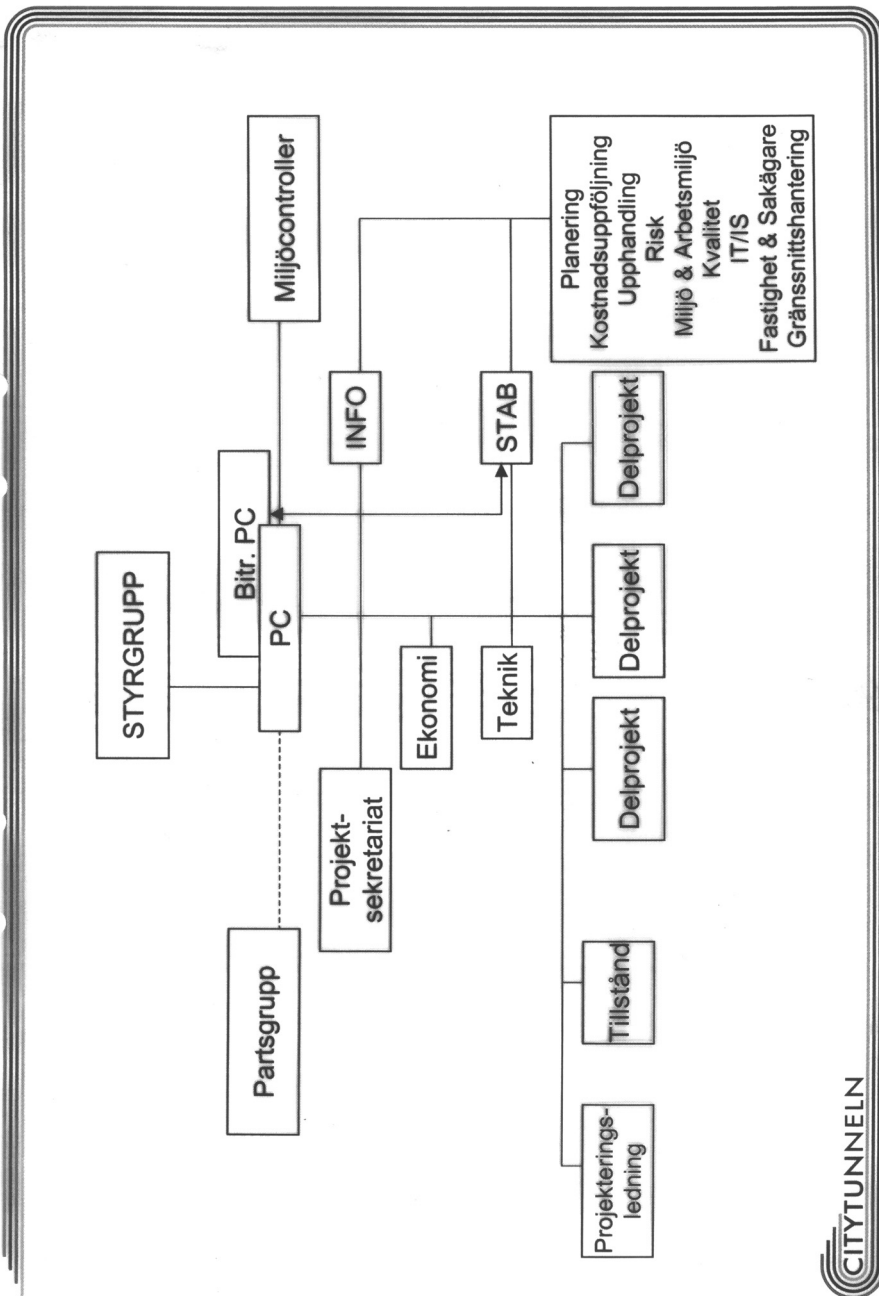
## Organisationsschema för Citytunnelprojektet 1999-2002



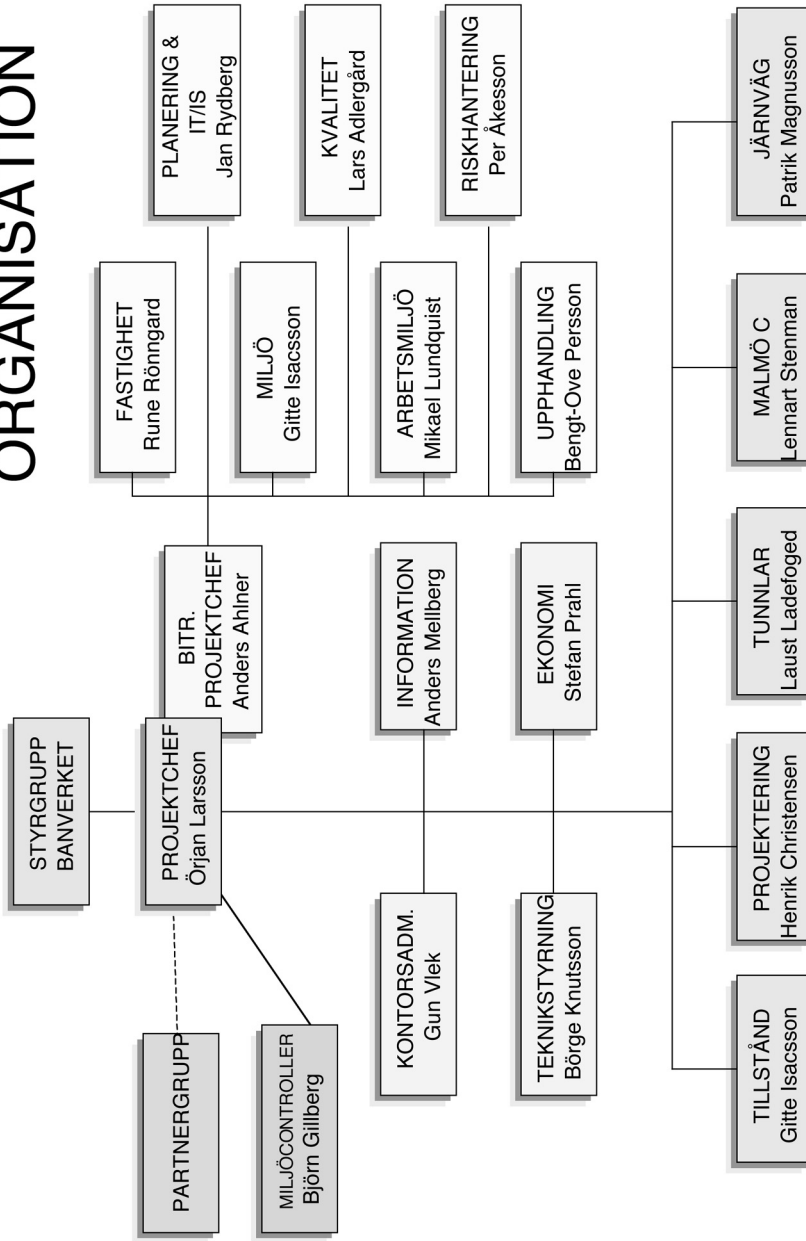
INFO/1999-10-20 1:4



01.11.16



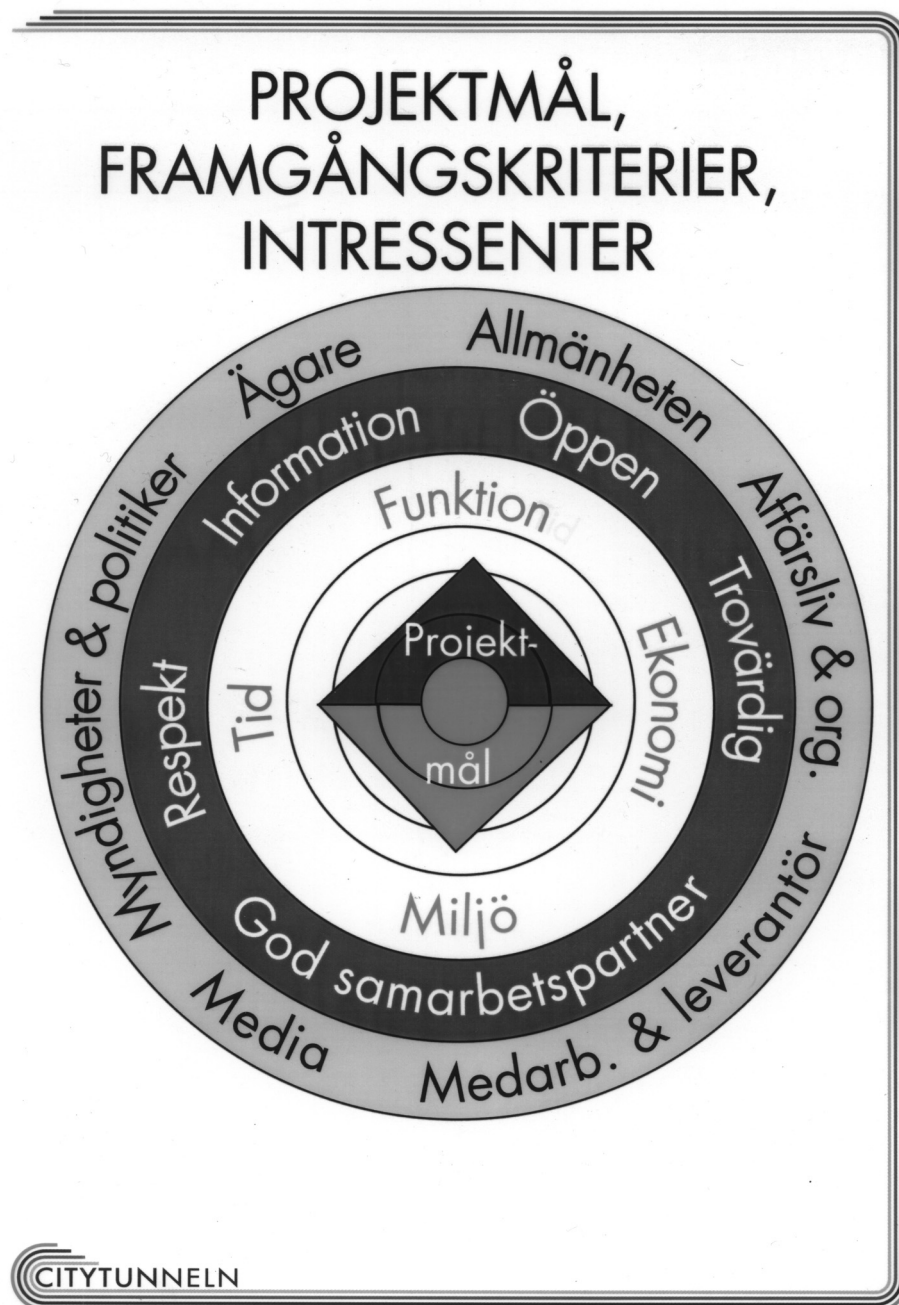
# ORGANISATION





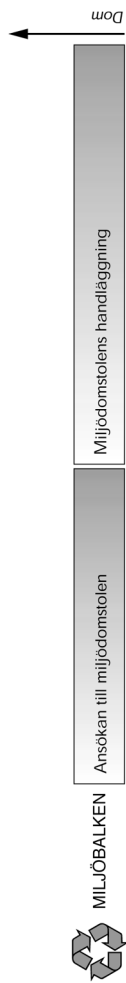
## Bilaga D

Framgångskriterier etc för Citytunnelprojektet (daterad 2000)

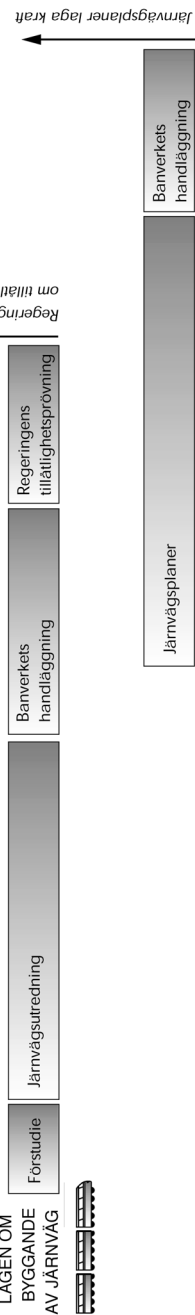


INFO/2000-01-24 4:4/4

# Bilaga E – Tidplan för Citytunnelprojektet (daterad våren 2001)



## LAGEN OM BYGGANDE AV JÄRNVÄG



Regeringens beslut om tillåtighet.

Detaljplaner laga kraft



PLAN OCH BYGGLAGEN

Planprogram

Prel. planförslag

Detaljplaner



UNGEFÄRLIG TIDPLAN

INFO 2001 03 28

## Bilaga F

Samtliga för MiC-forskningen tillgängliga PM  
1999-2002 upprättade av miljöcontrollern  
Björn Gillberg i Citytunnelprojektet

# MILJÖCENTRUM

Stiftelse för obunden forskning och information i miljöfrågor.

*Dnr*  
*AB-664*

Handläggare	
GIS	
Kopia	
SGR	ARI
PKA	KNU
LML	BHE
MLU	CHA

PM 01  
99-03-16

JAN UAK

Till  
Kjeld Boye-Møller  
Citytunneln  
Malmö

### Ang. MKB

Som jag tidigare har påpekat så uppfyller förstudien sannolikt vad som behövs för att länsstyrelsen skall kunna slå fast att åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Men den uppfyller inte miljöbalkens krav på MKB vid prövning enligt 9 kap och 17 kap. Den uppfyller inte heller EU:s direktiv.

Vid en ansökan om tillstånd enligt miljöbalken och EU:s direktiv skall en MKB ingå, som bl.a. omfattar alternativa lokaliseringar. M.a.o. så måste alternativa dragningar utvärderas utifrån miljökriterier och inte funktionskriterier, som är fallet i förstudien.

Det är av stor vikt att arbetet med en MKB, enligt miljöbalkens krav, kommer igång så snart som möjligt, d.v.s. att alternativa dragningar utvärderas utifrån miljökriterier. I annat fall kan projektet i en senare fas komma att försenas på formella grunder.

Den preliminära MKB, som föreligger för planprogrammet, kan läggas till grund för en MKB utifrån miljöbalkens krav. I nuvarande skick omfattar den dock endast den "beslutade" dragningen med Kontinentalbanan som referensalternativ. Till denna MKB måste sålunda fogas alternativen järnväg längs kusten, yttre godsbanor och spårvägstrafik

Jag har diskuterat frågan med Ulf af Klintberg, som delar min uppfattning. Konsulterna gör det också. Men det skall kanske tillmätas mindre betydelse eftersom de väl inte i brådskande tackar nej till ytterligare jobb.

Bästa hälsningar

*Björn Gillberg*  
Björn Gillberg

Adress:  
Ullsaxvägen 14  
756 48 Uppsala

Fol:  
018-90 00 00

Bankgiro:  
701 3063

Postgiro:  
567 21-4

TÖ 13 T00734 02:08 06.000 21

1711

# MILJÖCENTRUM

Stiftelse för obunden forskning  
och information i miljöfrågor.

Dnr  
AB-  
664

ANKOM  
CITYTUNNELN  
1999-04-13

PM 02  
99-04-14

Till  
Citytunneln  
Malmö

att Gitte Isacson

Ang. provtagning inom Malmö bangård - Citytunnelprojektet

Handläggare	
GIS	
Kopia	
ARI	KBH
PMA	KNU
SGR	MLU
LML	JAN

RSC UAK

Banverket har föreslagit fem provpunkter längs den del av bangården, som berörs av Citytunnelprojektet. För en säker hantering av berörda massor är det dock nödvändigt, att man redan nu skaffar sig en betydligt mera detaljerad bild av föroreningssituationen inom området än de slutsatser, som kan dras av ungefär ett prov per 100/m. Dessutom är det ett måste, att Citytunneln i underlagsmaterialet för de olika tillståndsprövningarna kan ge en detaljerad bild av föroreningssituationen. Miljödomstolen har ju, att i sin prövning föreskriva hur massorna skall hanteras.

Jag ser det vid närmare eftertanke som rimligt, att man inom det berörda området tar prover på femton olika punkter.

Rejälla provgropar behövs dessutom på några ställen. Utifrån förra veckans diskussioner med Banverket/SJ finns uppenbarligen möjlighet att åtminstone gräva på tre ställen, utan att störa järnvägstrafiken. På dessa ställen är det rimligt att "vi" gräver.

I övrigt bör vid provtagningen också förekomst av asbest kontrolleras.

  
Björn Gillberg

Adress:  
Ulfsåvägen 14  
756 46 Uppsala

Telefon:  
018-30 00 00

Dankgiro:  
701-3083

Postgiro:  
567 21-4

# MILJÖCENTRUM

Stiftelse för obunden forskning  
och information i miljöfrågor.

ANKOM  
CITYTUNNELN  
1999-04-13  
*Doc AB-64*

PM 02  
99-04-14

Till  
Citytunneln  
Malmö

att Gitte Isacson

Handläggare	GIS
Kopia	KBR
	KND
	MLJ

Ang. provtagning inom Malmö bangård - Citytunnelprojektet

Banverket har föreslagit fem provpunkter längs den del av bangården, som berörs av Citytunnelprojektet. För en säker hantering av berörda massor är det dock nödvändigt, att man redan nu skaffar sig en betydligt mera detaljerad bild av föroreningsituationen inom området än de slutsatser, som kan dras av ungefär ett prov per 100/m. Dessutom är det ett måste, att Citytunneln i underlagsmaterialet för de olika tillståndsprövningarna kan ge en detaljerad bild av föroreningsituationen. Miljödomstolen har ju, att i sin prövning föreskriva hur massorna skall hanteras.

Jag ser det vid närmare eftertanke som rimligt, att man inom det berörda området tar prover på femton olika punkter.

Regjäla provgropar behövs dessutom på några ställen. Utifrån förra veckans diskussioner med Banverket/SJ finns uppenbarligen möjlighet att åtminstone gräva på tre ställen, utan att störa jämvägstrafiken. På dessa ställen är det rimligt att "vi" gräver.

I övrigt bör vid provtagningen också förekomst av asbest kontrolleras.

*Björn Gillberg*  
Björn Gillberg

Adress:  
Ulleåxvägen 14  
756 46 Uppsala

Tel:  
018-30 00 00

Bankgiro:  
701-3083

Postgiro:  
567 21-4

TEL: 0201-11 0111 FAX: 0201-11 0111

1999

# MILJÖCENTRUM

Stiftelse för obunden forskning  
och information i miljöfrågor.

Kjeld Boye-Møller  
Citytunneln  
Malmö

## Kort lägesrapport

Handläggare	Kjeld Boye-Møller
Kopia	AEI
	ANE
	JHA
	LER

PM 03  
99-05-11

ANKOMM  
CITYTUNNELN  
MÅLÖ  
1999-05-20  
Dnr KU-8/99

Jag har hitintills bl.a. inriktat mina arbetsinsatser på att följa framtagandet av MKB:n. Jag ser det som ytterst viktigt att den nu kompletteras med miljöutvärderingar av de s.k. alternativen. Konsulterna har intill haft en aning svårt att förstå att dessa kompletteringar måste göras av formella orsaker. Men nu framskrider arbetet härmed på önskvärd sätt. Gitte Isacson gör i sammanhanget en bra insats för att driva på konsulterna, så att tidsschemat för beslutsprocessen skall innehållas.

Vi har i övrigt enats om, att en enda MKB skall framtagas och användas inom ramen för samtliga prövningar. Den utformas dock på sådant sätt att olika delavsnitt kan användas för olika ändamål.

Jag har också följt arbetet med utformningen av avtalen för upphandling av konsulttjänster för projekteringen. Jag har rekommenderat att man under pkt A2.4 (Ramavtal CT 1001) skriver in att uppdraget skall genomföras under beaktande av BAT-teknik (IPPC direktivet 96/91) och miljöbalkens krav. På så sätt får konsulterna tryck på sig att verkligen ta fram de bästa miljölösningarna och sedan lämna åt konsortiet att göra lämpliga avvägningar mellan olika intressen.

Inför upphandlingen av konsulttjänsterna granskade jag också de olika anbuden beträffande miljöledningssystemen/miljöplaner. Min slutsats var att de olika företagen var lika dåliga/bra beträffande miljöfrågorna - åtminstone på papperet. Hur det i praktiken kommer att fungera beror nog bl.a. på konsortiets kontroll av arbetet. Jag har därför granskat Mikael's förslag till rutiner för projektörer och andra konsulter, som skall arbeta med arbetsmiljö och yttre miljö. Jag har också granskat Adlergårds förslag till regler för kvalitetssäkring. Jag återkommer ang. dessa frågor. Enligt min uppfattning är det lämpligt att koppla samman säkring av kvalitet, miljö och arbetsmiljö i ett enda system.

I sammanhanget får vi inte glömma bort informationsavdelningen. Den kan spela en viktig roll internt och extern inom ramen för arbetet med kvalitet, miljö och arbetsmiljö. Informationsavdelningen har också en roll att fylla för att rent språkligt och pedagogiskt säkra kvaliteten på det externa och interna informationsflödet. Jag har deltagit i ett sammanträde med infoavdelningen, varvid jag framförde mina synpunkter i frågan (se CTK:s protokoll 99-04-21).

I övrigt tror jag att det är lämpligt att jag närmare efterhör med Mikael hur han tänker sig arbeta med ISO 14001 inom konsortiet. I denna fråga torde jag ha åtskilligt att bidra med.

Beträffande bangårdsområdet har vi, d.v.s. Gitte, Mikael och undertecknad, bl.a. sammanträffat med Banverket ang. behovet ytterligare kemiska analyser. Jag har lämnat ett förslag i frågan till Gitte (PM 02), som hon har vidarebefordrats till Banverket. Jag funderar nu på behovet av kompletterande analyser av befintliga och arkiverade prover.

Bästa hälsningar

  
Björn O. Gillberg

Adress:  
Ullsaxvägen 14  
756 48 Uppsala

Fel:  
018-30 00 00

Bankgiro:  
701-3063

Postgiro:  
567 21-4

# MILJÖCENTRUM

Kjeld Boye-Møller  
Citytunneln

Stiftelse för obunden forskning  
och information i miljöfrågor.  
PM 04  
99-06-06

APR 20 1999  
Dnr 248/99

## Ang. arbetet med MKB mm

Re. till torsdagens samtal återkommer jag i skriftligt form. Jag kan inledningsvis rapportera, att arbetet med MKB:n och järnvägsutredningen än så länge framskrider på önskvärt sätt. Konsulterna bakom järnvägsutredningen har dock ibland fortfarande svårt att förstå, att de måste inkludera alternativa dragningar i utredningsarbetet.

Under torsdagens och fredagens sittningar diskuterades också nyttan med projektet. Nyttan skall som bekant ingå i MKB:n. Konsulterna har problem med att kvantifiera nyttan. Klart är projektet, trots att det innebär en gigantisk satsning på järnvägstrafik, föga medverkar till en minskning av vägtrafiken i regionen. Desto viktigare är därför att framhäva projektets framtida socioekonomiska effekter. Det saknas i nuet visioner om framtiden. Det blir spännande att se vad den socioekonomiska studien resulterar i.

Jag ser det som viktigt, att jag tills vidare ägnar merparten av min tid åt framtagandet av MKB:n, eftersom det för hela projektets tidsplan är av yttersta vikt, att en MKB tas fram, som uppfyller alla formella krav. I annat fall kan projektet drabbas av onödiga och tidskrävande återremisser.

I övrigt upplever jag, att miljöfrågorna delvis lever sitt eget liv i projektet och att viss oklarhet råder om hur miljöansvaret fördelas inom projektet. Jag saknar de olika projektchefernas och projektledarnas medverkan vid framtagandet av MKB:n.

Om miljöfrågorna skall sättas i högsätet, så måste de integreras i all verksamhet. Om respektive projektchef under sig skall ha en projektledare, som enbart ägnar sig åt miljö- och kvalitetsfrågor, kan följden bli "för många kockar om soppan" och att projektchefen och övriga projektledare "glömmer bort" miljö- och kvalitetsfrågorna. Jag ifrågasätter m.a.o. nyttan med en projektledare med ansvar enkom för miljö och kvalitet inom respektive projekt. Utan en sådan projektledare tvingas respektive projektchef och samtliga projektledare ta ett större miljö- och kvalitetsansvar, vilket kan leda till att miljö- och kvalitetsfrågorna integreras på ett naturligt och effektivare sätt i projektet.

Mikael Lundquists roll som miljö- och arbetsmiljöchef torde, oberoende av organisationsstrukturen, vara, att övergripande arbeta med miljö- och arbetsmiljöfrågorna. Av vikt är att han koncentrerar sig på att skapa och implementera nödvändiga ledningssystem och att sedan genom internrevisioner se till att ledningssystemen fungerar och vidmakthålles. Utifrån mina erfarenheter rekommenderar jag, att ledningssystemen med vidhårande handböcker helt byggs upp internt utan extern konsult hjälp. På så sätt skapas ett robust system, som i kraft av intern kunskap förblir väl förankrat i organisationen. Jag ser fram emot att framtiden få diskutera igenom dessa frågor med Dig och de olika cheferna.

Stort tack för vacker blomsteruppsättning i anledning av doktorspromoveringen. I samband därmed språkade jag en del med professor Håkan Hydén. Han hälsar att han nu fått ett anslag från Sparbanksstiftelsen i Skåne för att studera och följa Citytunnelprojektet. Hydén kommer att kontakta Dig. Det är som jag ser det av stor vikt att ett pionjärprojekt som Citytunneln på detta sätt blir dokumenterat.

Bästa hälsingar

*Björn O. Gillberg*  
Björn O. Gillberg

Adress:  
Ullstovägen 14  
756 40 Uppsala

Tel:  
018-30 00 00

Bankgiro:  
701-3033

Postgiro:  
567 21-4

6:48 NR.002 P.01

03 JUN 99

TEL:

B



# MILJÖCENTRUM

Stiftelse för obunden forskning  
och information i miljöfrågor.

Handläggare	GIS	
Kopia	KBM	
	KNU	
	JAN	
	HLU	

PM 05  
99-06-21

Till  
Citytunneln

Att Gitte Isacson

## Ang. utredning av luftföroreningar och kompletterande vattenanalyser

Vid och i närheten av de nya stationerna kan förhöjda avgashalter - jämfört med nuet - uppkomma till följd av tillkommande trafik. Vad halterna i luften blir beräknas lämpligen utifrån "realistiska" trafikflöden samt utifrån ett värsta tänkbara fall. För sådana beräkningar räcker det med enkla modeller. Vi bör höra efter med konsulterna hur man tänkt arbeta, så att vi inte i onödan beställer dyrbara utredningar. Av vikt är att man använder korrekta ingångsdata (utsläpp per km för olika fordonstyper). Vi bör därför ta del av dessa ingångsdata innan vi ger klartoken till utredningen.

Jag ställer mig, som Ni vet, frågande vad till de uppgifter som föreligger beträffande Citytunnelns begränsande effekt på biltrafiken. Det verkar som om den tillkommande kollektivtrafiken skall baseras på människor som har suttit hemma och inte kört bil till Malmö. Detta bör följas upp noggrant.

JAN tar  
upp på möte  
990708 med  
Ni:

Beträffande kompletterande analyser av konserverade vattenprover föreslår jag, att man i samtliga prover tittar efter F, As, Tl, Cu, Cr och B.

Dessutom bör kompletterande analyser göras beträffande organiska ämnen på några av proverna från utfyllnadsområdena före Malmö C. Vissa analyser kräver betydande provmängd. Jag vet ej hur "stora" de sparade proverna är. Men det är önskvärt att prover från 98-1-225 och 98-1-226 analyserades beträffande CN, destillerbara fenoler, PAH (16 st enl. EPA) samt bensen, toluen, m/p-xylen, o-xylen och naftalen.

Hälsningar

  
Björn Gillberg

analyser

Adress:  
Ullsaxvägen 14  
766 48 Uppsala

Tel:  
018-30 00 00

Bankgiro:  
701-3063

Postgiro:  
587 21-4

# MILJÖCENTRUM

Stiftelse för obunden forskning  
och information i miljöfrågor.

99-08-08  
PM 06

ANKOM  
CITYTUNNELN  
1999-06-09  
AP-113/99

Till  
Citytunneln  
Malmö

Att. Gitte Isacsson

Ang. "Inventering av potentiellt förorenade områden" - VBB VIAK - 99-06-21

Handläggare	Gis
Kopia	KBH
BIM	

Enligt PM 99-03-18 från VBB VIAK så skall inom ramen för ifrågavarande inventering (fas 1) bl.a. större identifierade objekt besökas och en besiktningsrapport upprättas. Så har ej skett.

Enligt ovanstående PM skall resultat av tidigare utförda provtagningar och analyser av jord- och grundvatten insamlas. I rapporten relateras till diverse tidigare undersökningar. Dock redovisas inga data beträffande därvid utförda kemiska analyser. Inventeringen bör kompletteras med befintliga analysdata.

I rapporten föreslås komplettering av inventeringen av sjukhusområdet. Man frågar sig varför? Det ingick ju i fas 1 att identifiera/inventera problemområden.

Enligt PM 99-03-18 så skall inom ramen för ifrågavarande inventering (fas 1) ett förslag till undersökningsprogram upprättas. Förslag till undersökningsprogram saknas.

Den förväntade kostnaden för ifrågavarande inventering var enligt PM 99-03-18 ca. 120.000 kronor. För 120.000 kronor är det rimligt att uppdragstagaren presterar en betydligt mera genomarbetad och detaljerad rapport än den föreliggande, som ej svarar mot vad som utlovades i PM 99-03-18.

  
Björn O. Gillberg

cc: Kjeld Boye-Møller

Adress:  
Ullsaxvägen 14  
756 48 Uppsala

Tel:  
018-30 00 00

Bankgiro:  
701-3063

Postgiro:  
567 21-4

10 8 10 19 NR.001 P.01 05 AUG 99

TEL :

H

TEL:

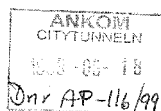
14 AUG '99

9:09 NR.005 P.01

# MILJÖCENTRUM

Stiftelse för obunden forskning  
och information i miljöfrågor

99-08-18  
PM 07



Till  
Citytunneln  
Malmö

Att. Gitte Isacson

Handläggare	
GIS	
Kopia	
MLU	KBM
PMA	KNU
SGR	JAN
LML	BAE

DAK

## Ang. strategi för tillståndsprocessen

Vi har diskuterat en strategi, som går ut på, att MKB:n kompletteras i takt med att CTK får in nya data. Ett sådant förfarande kan alltid kritiseras av vän av "juridisk ordning", som menar att regeringen i tillätlighetsdelen tvingas gå till beslut på basis av ett undermåligt underlag.

Det finns dock stöd för ovanstående strategi i regeringens kommentarer i propositionen till miljöbalken. Där sägs "En miljökonsekvensbeskrivning bör därför utvecklas i takt med beslutsprocessen". Kommentarererna väger i sammanhanget tungt (se bifogade s. 282-283)

Vi har också diskuterat huruvida miljödomstolen kan komma att avge ett utlåtande eller inte till regeringen i tillätlighetsdelen och/eller på annat sätt bereda ärendet. Vi kan nog utgå ifrån att se blir fallet. Jag hänvisar till bifogade kommentarer från regeringen i propositionen (s. 442-443). Se speciellt den markerade texten s. 442 och 443:

"Regeringen anser att det finns goda skäl för utredningens förslag att i normala fall låta den miljödomstol eller annan myndighet som skall pröva tillståndsfrågan även bereda ärendet inför regeringsprövningen.....En sådan ordning där den myndighet som har att handlägga den efterföljande tillståndsfrågan även svarar för beredningen av tillätlighetsprövningen torde enligt regeringens bedömning också kunna förkorta den sammanlagda prövningstiden för ett ärende.

M.a.o. är det rimligt att CTK tar kommandat över tillståndsprocessen genom att driva den utifrån ovanstående förutsättningar och sedan avvakta vad som händer.

*Björn O. Gillberg*  
Björn O. Gillberg

bilagor: 4 sidor från prop. ang. miljöbalken

Adress:  
Ulfsaxvägen 14  
756 48 Uppsala

Tele:  
018-30 00 00

Bankgiro:  
701-3083

Postgiro:  
687 21-4

TEL: 14 HUG 99 9:10 NR.005 P.02

4.11.4 Tidigt samråd med länsstyrelsen och enskilda

Prop. 1997/98:45

**Regeringens förslag:** Allmänhetens möjligheter att påverka skall förstärkas. Inflytandet skall vara på ett mycket tidigt stadium.

Ett tidigt samråd skall hållas med enskilda som särskilt berörs och länsstyrelsen, som i många fall också är tillsynsmyndighet, långt innan en ansökan görs och miljökonsekvensbeskrivningen upprättas.

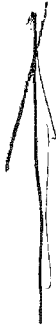
För verksamheter som kan antas ha betydande miljöpåverkan, vilket länsstyrelsen avgör, skall genomföras ett förfarande med miljökonsekvensbedömning som är ett utvidgat samråd med fler myndigheter och en bredare allmänhet.

Grannländer som kan antas utsättas för betydande miljöpåverkan från en planerad verksamhet skall informeras och få möjlighet att delta i miljökonsekvensbedömningen.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i stort sett med regeringens. Utredningen föreslog dock att det tidiga samrådet skulle hållas med tillståndsmyndigheten i stället för länsstyrelsen. Vidare föreslog utredningen att tillståndsmyndigheten i stället för länsstyrelsen skulle besluta om det kunde antas vara betydande miljöpåverkan.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanser som yttrat sig är positiva. Ett flertal tycker dock att bestämmelserna blivit för formaliserade, däribland *Koncessionsnämnden*, *Kammarkollegiet*, *Industriförbundet*, *SAF* och några länsstyrelser. Flera remissinstanser tar upp frågan om samråd skall hållas med tillståndsmyndigheten eller om en annan myndighet är lämpligare. *NUTEK* beklagar att frågan om samordning av MKB och gemensamma utredningar för företag med liknande påverkan på miljön inte behandlas i miljöbalksförslaget eftersom sådan samordning sannolikt skulle ge högre effektivitet och lägre kostnader.

**Skälen för regeringens förslag:** Regeringen vill erinra om att syftet med att upprätta miljökonsekvensbeskrivningar är att frågor om påverkan på miljön skall komma in på ett tidigt stadium och ingå i beslutsunderlaget under hela processen fram till ett tillståndsbeslut. Det innebär att i de fall en verksamhet innefattar flera av varandra beroende moment måste arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen påbörjas så snart initiativet till någon del av projektet har tagits. Därigenom undviks onödiga begränsningar eller felaktiga lösningar genom för tidiga delbeslut. Den som planerar att genomföra ett projekt bör inleda arbetet med någon typ av förstudie för att skapa en överblick över projektets förutsättningar, vilka alternativa lösningar som är tänkbara och identifiera de avgörande frågorna. Vikten av tidigt faktaunderlag betonar *SMHI* i sitt remissvar, exempelvis att eventuella måtnsatsar behöver initieras tidigt för att man skall hinna få fram en tillräckligt lång matserie till prövningen.



En re berörda Erfarenl effektiv projekte därför u I miljö den som skall inu med de enskilda bestämr regering 11 kap. som ska vattenfö

Miljö bestämr tillstånd konsekvs görs sa för verk tidiga s alternat beskriv ansökni skall i beskriv genom som ka komme sakågar

Vidan tillstånc miljöpå föreslås skall p därigen krav so underlä myndig miljöpå om det innebär

Utrec miljöde detta å miljöke stärkas.

TEL: 14 HUG 99 9:11 NK.005 P.00

En relevant avgränsning i sak förutsätter vidare att företrädare för berörda intressen kommer till tals i ett tidigt skede av projektet. Erfarenheter av informella initiativ pekar på fördelar både vad avser effektiv användning av tid, användning av utredningsresurser och projektets slutliga utformning. In miljökonskvensbeskrivning bör därför utvecklas i takt med beslutsprocessen. Prop. 1997/98:45

I miljöskyddslagen finns sedan år 1981 i 12 a § en bestämmelse om att den som avser att utöva en miljöfarlig verksamhet som kräver tillstånd skall innan ansökan görs i skälig omfattning och på lämpligt sätt samråda med de statliga och kommunala myndigheter, organisationer och enskilda som kan ha intresse i saken. Även i vattenlagen finns bestämmelser om förberedelse av vissa större vattenföretag som regeringen kan antas komma att pröva. I dessa bestämmelser, som finns i 11 kap. 7-11 §§ VL, görs en detaljerad uppräknig av de myndigheter som skall underlättas av den som vill ansöka om tillstånd för ett sådant vattenföretag samt hur ortsbefolkningen skall informeras.

Miljöbalksutredningen har föreslagit att i miljöbalken införs en bestämmelse att den som avser att utöva en verksamhet som kräver tillstånd enligt balken och är skyldig att upprätta en miljökonsekvensbeskrivning skall i god tid innan ansökan och beskrivningen görs samråda med den myndighet som skall pröva ansökan om tillstånd för verksamheten samt enskilda som kan antas bli särskilt berörda. Detta tidiga samråd skulle avse både ansökan avseende verksamheten och dess alternativ och utformning och den kommande miljökonsekvensbeskrivningen. Detta samrådskrav föreslås omfatta alla typer av ansökningar och miljökonsekvensbeskrivningar och vid detta samråd skall klaras ut om projektet har betydande miljöpåverkan och beskrivningen därför skall uppfylla alla formella krav och tas fram genom ett förfarande med miljökonsekvensbedömning. Med enskilda som kan antas bli särskilt berörda avses framför allt närboende som kommer att bli berörda, i många fall kommer dessa också att vara saktägare.

Vidare har utredningen föreslagit att efter det tidiga samrådet skall tillståndsmyndigheten besluta om verksamheten kan antas ha betydande miljöpåverkan. Skälet till detta är, som framgått tidigare, att flera regler föreslås vara knutna till detta begrepp och därför bör den myndighet som skall pröva ansökan ta ställning till frågan. Sökanden/exploatören får därigenom besked bl.a. om ett utökat samråd skall genomföras och vilka krav som skall ställas på miljökonsekvensbeskrivningen. Det kan även underläta den kommande handläggningen för myndigheten. I de fall myndigheten beslutar att verksamheten inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan föreslås att beslutet skall kunna ändras då ansökan ges in, om det då visar sig att det kommit fram ytterligare beslutsunderlag som innebär att verksamheten kan antas ha en betydande miljöpåverkan.

Utredningen föreslår också att i de fall ansökan skall prövas av miljödomstol skall samråd alltid ske även med länsstyrelsen. Skälet till detta är att miljömyndigheternas ställning i processen att bedöma miljökonsekvenserna och att ta fram miljökonsekvensbeskrivningen bör stärkas. Vidare föreslås att domstolen skall inhämta yttrande från

282

283

TEL: 14 HUG '99 9:12 NK.UUS P.04

en verksamhet liknar vattenlagens förfarande. Vanligen ankommer det, som tidigare har sagts, på Koncessionsnämnden att ge tillstånd enligt miljöskyddslagen och meddela de närmare villkoren för verksamheten.

Regeringen anser att en utgångspunkt för regeringsprövningen bör vara att prövningen skall ske i ett förhållandevis tidigt skede i processen och att prövningen främst skall gälla tillåtligheten av en verksamhet, dvs. om en verksamhet skall få komma till stånd. I frågan om tillåtlighet ingår frågan om lokaliseringen av en verksamhet. Om en verksamhet får komma till stånd bör regeringen även kunna bestämma särskilda villkor för att tillgodose allmänna intressen. För att ta ställning till dessa frågor måste verksamhetens art, omfattning, miljöpåverkan, lokalisering m.m. vara kända. Miljökonsekvensbeskrivningar bör därför enligt regeringens uppfattning ingå i beslutsunderlaget. Själva tillståndsbeslutet, som vanligen innehåller en rad detaljevillkor, bör dock enligt regeringens mening fattas av en domstol eller annan prövningsmyndighet. Detta överensstämmer också rent faktiskt med gällande ordning enligt såväl naturresurslagen som vattenlagen.

En sådan ordning överensstämmer med utredningens förslag. Utredningen föreslår vidare att beredningen skall ske hos den myndighet som har att handlägga tillståndsärenden angående likartad verksamhet.

Boverket avvisar emellertid den föreslagna handläggningsordning. Verket anför att om lokaliseringen till den tänkta platsen inte bör komma till stånd, bör sökanden få besked om detta innan projekteringen har drivits för långt och onödiga kostnader har uppstått. Beslutsunderlaget bör enligt verket vara övergripande och brett och inte fördjupas annat än för frågor där det är nödvändigt för bedömningen. Verket anser att den föreslagna handläggningen emellertid innebär att definitivt besked i lokaliseringsfrågan kommer i ett sent skede med en mer eller mindre färdig miljökonsekvensbeskrivning. Regeringens möjligheter till inflytande riskerar därmed enligt verket att begränsas och prövningen blir snarare en överprövning än en lokaliseringsprövning.

Regeringen delar Boverkets uppfattning så till vida att en förutsättning för att regeringsprövningen skall bli meningsfull är att regeringen är obunden och kan göra prövningen utan för saken ovidkommande hänsyn. Samtidigt är en annan förutsättning för prövningen att regeringen har tillräckligt underlag för sitt beslut och att frågan är tillräckligt utredd så att beslutet blir väl grundat.

Redan i ansökan om tillstånd enligt miljöbalken skall en miljökonsekvensbeskrivning ingå. I balken ställs långt gående krav på innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen, bl.a. skall den innehålla uppgifter om alternativa lokaliseringar. Regeringen anser att det utan detta underlag inte kan te sig meningsfullt med en tillåtighetsprövning där bl.a. skall avgöras om den ansökta lokaliseringen är den bästa.

Regeringen anser att det finns goda skäl för utredningens förslag att i normala fall låta den miljödomstol eller annan myndighet som skall pröva tillståndsfrågan även bereda ärendet inför regeringsprövningen. Samma miljökrav kommer med miljöbalkens regler att gälla vid regeringens prövning som vid tillståndsprövningen av verksamheten. Miljödomstolarna och de andra ordinarie tillståndsmyndigheterna

Prop. 1997/98:45



← O.B.S

koncessionsnämnden  
miljöskyddslagen  
naturresurslagen  
vattenlagen  
miljöbalken  
miljökonsekvensbeskrivning  
miljöbalkens regler  
miljödomstol  
ordinarie tillståndsmyndigheter

TEL:

14 AUG 1999

9:13 NK.005 P.05

/98:45

kommer därför att få en bred erfarenhet av vad som krävs för att kunna ta ställning till olika miljökrav. Den rutin som tillståndsmyndigheterna successivt kommer att få genom ärendehantering kommer att medverka till att handläggningen kan ske förhållandevis snabbt.

En sådan ordning där den myndighet som har att handlägga den efterföljande tillståndsfrågan även svarar för beredningen av tillåtlighetsprövningen torde enligt regeringens bedömning också kunna förkorta den sammanlagda prövningstiden för ett ärende.

Regeringen anser inte, som Länsrätten i Stockholms län, att det möter hinder att en domstol på sätt som nu föreslås bereder tillåtlighetsfrågan åt regeringen. Som framgår av det tidigare gäller denna ordning redan i dag vid vattenhål som tillåtlighetsprövas av regeringen.

Av de verksamheter för vilka obligatorisk regeringsprövning föreslås kommer troligen flertalet att vara prövningspliktiga enligt balkens regler om miljöfarlig verksamhet eller vattenverksamhet. I dessa fall bör ansökan om tillstånd på vanligt sätt ges in till den miljödomstol eller annan myndighet som har att pröva tillståndsfrågan och det bör åligga myndigheten att se till att tillåtlighetsfrågan underställs regeringen. Detta bör åligga myndigheten också när regeringen har förbehållit sig att pröva en verksamhet. Beträffande handläggningen av ärenden som rör obligatorisk regeringsprövning av trafikantläggningar hänvisas till nästa avsnitt.

När en verksamhet inte är tillståndspliktig enligt miljöbalken, som kan vara fallet vid prövning efter förbehåll, bör regeringen i det enskilda fallet kunna besluta var ärendet skall beredas. Om frågan också skall prövas enligt speciallagstiftning kan det vara lämpligt att regeringen beslutar att ärendet skall beredas hos den myndighet som skall svara för den prövningen. Regeringen bör dock vara fria i sitt val och kan exempelvis besluta att själv handlägga ärendet.

När regeringen har beslutat att tillåta en verksamhet är frågan om tillåtlighet avgjord och skall inte ingå i en efterföljande tillståndsprövning enligt miljöbalken. Tillståndsmyndigheten skall istället besluta om det närmare innehållet i tillståndet och vilka villkor som skall gälla för tillståndet. Tillståndsmyndigheternas prövning begränsas således till de frågor som inte har prövats av regeringen. Vägverket har efterlyst en reglering om huruvida regeringsbeslutet är bindande även vid efterföljande prövning enligt annan lagstiftning än miljöbalken. Enligt regeringens uppfattning bör motsvarande i princip gälla även efterföljande prövning enligt annan lagstiftning. Regeringen återkommer i denna del när det gäller förslag till följdlagstiftning till miljöbalken.

Regeringens beslut i tillåtlighetsfrågan torde omfattas av lagen (1988:205) om rättsprövning av vissa förvaltningsbeslut. Detta innebär att Regeringsrätten citer överklagande prövar om avgörandet i ärendet strider mot någon rättsregel.

Prop. 1997/98:45

O.B.S.  
←

442

443

# MILJÖCENTRUM

Stiftelse för obunden forskning och information i miljöfrågor

Citytunneln  
Malmö



99-08-23  
PM 08

GIS	
MLU	KBM
SGR	KND
LML	JAN
PHA	VAK

Att. Gitte Isacson

### Ang. förhandskopia MKB järnvägsutredningen 99-08-10

Ur språklig synpunkt sett behöver föreliggande texter bearbetas. Jag förutsätter att så kommer att ske. Som exempel på vad som åsyftas hänvisas t.ex. till de två första meningarna under pkt 3.1 sid. 8(77). De är virriga, ologiska och grammatikaliskt felaktiga.

Jag avvaktar med mera detaljerade kommentarer till dess ytterligare text föreligger. Jag har i nuet endast en fråga/kommentarer.

Under pkt 8.5.6 avhandlas emissioner från byggmaterial. Jag ser det som viktigt att också emissioner i samband med tillverkning av byggmaterialet avhandlas. Det framgår ej av nuvarande förhandskopia, om så kommer att ske.

För projektet åtgår ca. 300.000 m<sup>3</sup> betong. Tillverkningen av den ingående cementen konsumerar stora mängder fossila bränslen och resulterar bl.a. i betydande utsläpp av koldioxid och försurande kväveoxid. Om cementen tillverkas vid en konventionell cementfabrik, d.v.s. utan teknik för NO<sub>x</sub> reduktion, resulterar cementtillverkningen för 300.000 m<sup>3</sup> betong i ett utsläpp om 180 ton NO<sub>x</sub>. Till detta skall läggas emissionerna från täktverksamhet (ballast) samt transport av råvaror till betongfabrik, transport av färdigprodukt från fabrik och transport av avfall till tipp, som resulterar i ett utsläpp om ca. 45 ton NO<sub>x</sub>.

Koldioxidutsläppet från den aktuella cementtillverkningen blir 90.000 ton (hälften från bränslet och hälften från kalcineringsprocessen) samt ca. 7.500 ton från täktverksamhet (ballast) samt transport av råvaror till betongfabrik, transport av färdigprodukt från fabrik och transport av avfall.

Ovanstående data härstammar från Miljöcentrums miljöutredningar ang. cementfabriker och betongfabriker i Sverige. M.a.o. så kommer betongtillverkningen (inkl. cementtillverkningen) för projektet att resultera i ett kväveoxidutsläpp på ca. 220 ton och ett koldioxidutsläpp på ca. 100.000 ton. Det skall jämföras med att Citytunneln beräknas resultera i en minskad biltrafik i Skåne, varvid trafikens kväveoxidutsläpp minskar med 15-25 årston och koldioxidutsläppet med 7.000-15.000 årston.

Miljöbelastningen från betongtillverkningen (inkl. cementtillverkningen) är sålunda avsevärd jämfört med de miljövinster, som blir följden av projektet. Nu finns dock några cementfabriker försedda med teknik, som sänker kväveoxidutsläppet med ca. 90 procent.

I MKB:n bör betydande emissioner vid tillverkning av byggnadsmaterial för projektet behandlas liksom möjligheten att använda material tillverkat med lågemitterande produktionsteknik och eventuell merkostnad härför.

*Björn O. Gillberg*  
Björn O. Gillberg

Adress:  
Ullsaxvägen 14  
756 48 Uppsala

Tel.:  
018-30 00 00

Bankgiro:  
701-3063

Postgiro:  
567 21-4



# MILJÖCENTRUM

Stiftelse för obunden forskning  
och information i miljöfrågor

99-08-23  
PM 09

Citytunneln  
Malmö

Att. Gitte Isacson

## Aug. förhandskopia "Citytunneln - Socioekonomiska konsekvenser - 99-06-30

Jag kommenterar inledningsvis några detaljer för att sedan ta upp bristen på visioner och ekonomiska konsekvenser av projektet.

### **Förstärkt miljö**

På sid. 6 (pkt 1.7) sägs "Oavsett var man placerar stationernas uppgångar förstärker man den redan befintliga miljön". Under pkt 6.3.1 (sid 27) talar man om förstärkt kringmiljö och förstärkning av befintliga strukturer. Jag finner begreppet "förstärkt miljö" luddigt.

### **Droger**

Under avsnittet droger (pt 6.3.3, sid. 28) sägs "Även utan den fasta förbindelsen till Köpenhamn hade tillgången på narkotika i Malmö troligtvis ökat i och med stadens expansion".

Finns det något belägg för att drogtillgången ökar med en stads expansion? Gissningsvis torde det motsatta förhållandet råda, d.v.s. ett samhälles tillbakagång leder till ökade sociala problem och ökad drogtillgång/konsumtion?

### **Karlstad**

Under avsnittet om trygghet och planering (pkt 7.1.2, sid. 34) sägs "Andra högskoleorter, som exempelvis Karlstad, valde, när det begav sig, att förlägga högskolebyggnaderna till stadens periferi, något som de i mångt och mycket ångrar idag. Man bör således eftersträva att området används och besöks så mycket som möjligt över hela dygnet...".

Vilka är de som ångrar sig i Karlstad??

### **Visioner**

Det är inte lätt att beskriva de socioekonomiska effekterna av projektet så länge som Malmös politiker i stor utsträckning saknar visioner om hur staden skall utvecklas/byggas i framtiden i relation till Citytunneln. Detta påpekas också med all rätt i rapporten.

Under rådande omständigheter bör det stå rapportförfattaren fritt att spekulera och fantisera om framtiden. Jag efterlyser m.a.o. rapportförfattarens visioner. Hur många resande per dag kan maximalt transporteras via Citytunneln till och från Triangeln i framtiden? Hur många nya bostäder, arbetstillfällen och konsumtionstillfällen kan därigenom optimalt skapas kring Triangeln? Samma frågeställning bör också kunna besvaras beträffande Hyllie. Huruvida dessa extremfall skall betecknas worst case eller best case är en smakfråga.

### **Objektets avgränsning**

Studien har avgränsats till att gälla Malmö. Varför då? Syftet med tunneln är bl.a. att stärka utvecklingen i skånska orter med järnvägsförbindelser. I sammanhanget kan värdefulla data/fakta/visioner hämtas från Öresundskonsortiets underlagsrapport nr 35

Adress:  
Ullsaxvägen 14  
756 48 Uppsala

Telefon:  
018-30 00 00

Bankgiro:  
701-3063

Postgiro:  
567 21-4

TEL: 19 808 99 10 00 NR. 005 F. 03

(Socioekonomiska effekter av en fast Öresundsförbindelse och deras miljökonsekvenser".

**Ekonomiska konsekvenser och förutsättningar**

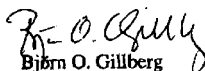
De ekonomiska konsekvenserna behandlas endast "översiktligt" i rapporten (se pkt 1.5). Därigenom kommer i stor utsträckning rapporten endast att handla om negativa effekter av tunneln - narkotikaförsäljning, otrygghet etc. Några miljövinster av betydelse följer dessutom inte av tunneln. De minskade avgasutsläppen till följd av ökat kollektivresande är "en droppe i havet". De svarar endast mot årsutsläppet från ca. 1.000 personbilar.

Tunneln kommer att kosta ca. 7 miljarder kronor att bygga. Det är mot den bakgrunden rimligt, att de ekonomiska konsekvenserna och då framförallt de ekonomiska "positiva möjligheter" som skapas av tunneln belyses - ökad sysselsättning, möjlighet för Malmös grannkommuner att expandera, ökad arbetspendling etc. Skall en eventuell befolkningstillväxt i Skåne ske i Malmö eller i grannkommuner?

Jag förutsätter att tunneln skapar förutsättningar för omfattande positiva ekonomiska effekter. Annars saknas motivering för att bygga tunneln, speciellt som en konventionell samhällsekonomisk kalkyl visar att tunneln är en ekonomisk katastrof.

**Allmänt**

Rapporten är "pratig".

  
Björn O. Gillberg

**MILJÖCENTRUM**Stiftelse för obunden forskning  
och information i miljöfrågor.

4/11 99

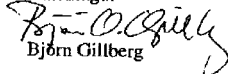
Till  
Kjeld Boye-Møller  
CitytunnelnAng. MKB för järnvägsutredningen

Jag har nu "lustläst" hela MKB:n. Den är i sådant skick, att den ej kan inges förrän den har bearbetats rejält och kompletterats. Även om vi, d.v.s. Gitte, Jan, undertecknad mfl., tillsammans med VBB Viak, lägger ned ett intensivt arbete på MKB:n under början av nästa vecka kvarstår problem.

Vid samrådsmötena framkom som bekant krav på utredning ang. alternativa dragningar vid Lockarp. När väl dragningarna har utretts, skall dessutom bullerberäkningar göras. Det låter sig ej göras i en handvändning. M.a.o. föreligger risk att MKB:n ej kan färdigställas enligt tidsplanen för remiss till diverse myndigheter.

Min uppfattning är, att det är bättre att eventuellt skjuta på tidsplanen än att lämna in ett undermåligt arbete, som kan resultera i bakläxa och goodwillförluster. Jag har bl.a. sonderat terrängen hos miljö o hälsa i Malmö. Risken är stor, att man inte får ställning till MKB:n, om vi lämnar in den med uppgift, att kompletteringar följer.

Hälsningar



Björn Gillberg

cc: Jan Hartlén, Gitte Isacson, Börge Knutsson samt Anders Richardson

Adress:  
Utsavägen 14  
758 48 UppsalaTel:  
018-30 00 00Bankgiro:  
701-3083Postgiro:  
567 21-4

10 1 d 500 NR 14:43 NR.005 P.01

04 NOV 99

TEL:

# MILJÖCENTRUM

Stiftelse för obunden forskning  
och information i miljöfrågor

telefax telefax

Kopier: KNU  
Tyrens (AB)

PM 11  
991213

Björn Hedén  
Citytunneln

## Ang. järnvägsutredningen

Jag har hitintills översiktligt gått igenom järnvägsutredningen. Den blir säkert bra efter viss bearbetning. Språkligt sett förutsätter jag, att utredningen kommer att bearbetas rejält. Där finns i nuet många långa och krångliga meningar, som kan och bör lättas upp genom kommatering alt. uppdelning i flera meningar.

Det är av vikt att inledningen är lättläst. Jag sänder idag per post sid. 3 - 16 med diverse förslag till ändringar. Jag kan ej faxa sidorna p.g.a. formatet. Jag saknar för tillfället möjlighet att förminska dem till A4.

Jag postar imorgon sid. 65 - 76, som jag har ägnat speciellt intresse.

Jag förutsätter att Ni på CTK i övrigt granskar materialet noggrant. Av speciell vikt är givetvis att projekcheferna granskar sina resp. avsnitt.

Har Ulf af K fått utredningen för kommentar??

Hälsn

  
Björn Gillberg

Ps. Ring mig på 0565-20200. Ds.

Adress:  
Ullsaxvägen 14  
756 48 Uppsala

Tel.:  
018-30 00 00

Bankgiro:  
701-3063

Postgiro:  
567 21-4

TEL: 08 20 148 001 FAX: 08 20 148 002

Kop KNU  
JAN  
VBBVIKPM 12  
00-01-09

2000

Gitte Isacson  
Cityunneln  
Mm6Ang. luftföroreningar - tabell 7.2 och 7.3 i MKB samt tabell 4 i underlagsrapport 99-12-14 från VBB VIK avseende luftföroreningar

Ifrågavarande tabeller är behäftade med grova fel. Vad gäller MKB:n måste de ha smugit sig in under de sista hektiska dagarna till följd av att vi i några få fall inte kontrollerade vad som sattes av tryckcriet i sista stund.

VBBs tabell

I tabell 7.2 finns data ang. koldioxid under två identiska rubriker. Den sista rubriken kan inte gälla för koldioxid. Kolla med VBB, som svarade för tabellen.

Tabellen 7.3 är jag pappa till. Den har satts helt felaktigt i relation till vad som levererades för sättning. Jag har ej lämnat några data ang kolväte, som likväl finns i tabellen. Kolväte skall bort ur tabellen. I övrigt har utsläppsdata beträffande kväveoxid och koldioxid hamnat under fel rubriker. Eventuellt skall också svaveldioxid ingå. Jag kan ej nu kontrollera om jag lämnade uppgifter ang. svaveldioxidemissioner. Grunddata finns på mitt rum i Malmö och ej här i Sunne. Men jag tror tabellen 7.3 skall se ut som följer.


	utsläpp från cementtillverkning	utsläpp från ståltillverkning
OK från EBI Oxmi	svaveldioxid 40 ton	320 ton
	kväveoxider 220 ton	180 ton
	koldioxid 105 000 ton	60 000 ton

rapport luftföroreningar

I VBB VIKs tabell 4 har koldioxidutsläppet från cement, respektive ståltillverkning blivit korrekt. Utsläppet av kväveoxid är däremot felaktigt. Några utsläpp av kolväte har som nämnts ej framtagits av mig. Angivna kolväteutsläpp från cement- och ståltillverkning är helt felaktiga och måste tas bort. Måhända skall de ersättas med svaveldioxidutsläpp. Se ovan.

Jag hör av mig telefonledes.

Hälsningar

  
Björn Gillberg

TEL :

16 MAR '01 11:36 NR.001 P.02

00-02-10  
PM 13

Till  
Gitte Isacsson  
Citytunneln

Ang. rapporten "Påverkan med avseende på luftföroreningar" - VBB VIAK

På sid 3, rad 2-3, sägs "För byggskedet beskrivs de utsläpp som härrör från masshanteringen (inklusive täktverksamhet)"...

Som framgår av sid 9 avhandlas endast vissa utsläpp från täktverksamheten. Detta bör nämnas redan på sid 3. Jag återkommer nedan beträffande sid. 9.

På sid 4, rad 1-2, sägs beträffande kvävdioxid "Trots att trafikarbetet ökat, har på grund av bättre avgasrening utsläppen minskat något".

Detta påstående är felaktigt. I dag sker ca. 80 procent av trafikarbetet med katalysatorbilar. Detta har, jämfört med 1990, resulterat i en avsevärd minskning av utsläppet av kvävdioxid. Sak samma gäller beträffande kolväten och koloxid.

Har tabellen sid. 8 kontrollerats. När väl VBB garanterar siffrorna, så räknar jag fram slutliga utsläppsvärden för tillverkning av stål och cement.

Texten på sid 9 är virrig och svår att förstå vad gäller utsläpp från masshanteringen. Det sägs på rad 2-3 att beräkningen inte inbegriper "tillverkningen av bergkross, ej heller från transporter av stål och cement eller från övriga materialtransporter". Vad avses med "övriga materialtransporter"? Är ballast inte material? Så vitt jag förstår, så ingår transport av ballast i utsläppsberäkningarna.

På rad 3 och 4 nedifrån talas om "täktverksamhet" i övrigt. Vad är täktverksamhet i övrigt??

I tabell 4 saknas utsläpp av svaveldioxid under rubriken täktverksamhet resp. masstransporter. Varför har svavel utelämnats? Om 4 000 ton diesel används för dessa två verksamheter är det lätt att räkna fram svavelsläppet. Det bör göras. Jag utgår från att en svavelhalt i bränslet på 0.001 procent kommer att vara aktuell.

Jag föreslår att sid. 9 skrivs om. Det bör exakt anges vad som ingår i begreppet täktverksamhet resp. masstransporter och vad som har lagts till grund för beräkningar av avgasutsläppen från dessa verksamheter.

Näst sista avsnittet sid. 11 är oklart. Först anges att Citytunneln år 2010 resp. 2020 kommer att resultera i en minskning av trafikarbetet med 80 respektive 130 miljoner fordonskilometer jämfört med nollalternativet. I nästa mening sägs, att utifrån antagandet "att den genomsnittliga körsträckan i Malmö för dessa bilar är åtta kilometer, blir skillnaden i trafikarbetet inom Malmö tätort 95 000 fordonskilometer per dygn år 2010 och 125 000 fordonskilometer per dygn år 2020".

Det bör klargöras att "minskningen" som nämns första gången gäller för hela regionen. Jag föreslår att "skillnaden" byts ut mot "minskningen". I övrigt får jag inte siffrorna att stämma vid en kontrollräkning!

På sid. 13-14 avhandlas under rubriken "Tillskott av luftföroreningar" hur luftföroreningarna förändras om Citytunneln kommer till stånd. I texten används sedan begreppet tillskott på ett slarvigt sätt. Se t.ex. rad 1 sid. 14 "Med spridningssimuleringar har beräknats tillskottet av kvävedioxid intill motorvägen för de olika alternativen".

Med alternativen avses Citytunneln respektive nollalternativet. Det är förvirrande att i sammanhanget tala om tillskott för de olika alternativen. Citytunneln resulterar ju i en minskning av trafikarbetet och sålunda i minskade avgasutsläpp jämfört med nollalternativet.

På sid. 15 under rubriken "Sammanfattning" sägs "för koldioxid och kväveoxider fordras 10-20 år för att balansera utsläppen under byggskedet". Enligt tabell 8 handlar det om ca 10 år. Korrigera!

Rapporten kommer fram till att Citytunneln kan resultera i "en liten haltminskning" av avgaser intill vissa trafikleder. Det må så vara. Men en liten haltökning är att förvänta längs andra gator till följd av ändrat trafikmönster (bussar och bilar) under både byggnation och drift, även om trafikarbetet totalt sett blir mindre i Malmö jämfört med nollalternativet. Jag tänker t.ex. på tillkommande trafik till och från Triangeln. Om haltminskningar längs vissa gator avhandlas bör i logikens namn haltökningar längs andra gator avhandlas.

Det är dock i nuet omöjligt att åstadkomma en tillförlitlig bild av hur trafikarbetet och därmed avgashalterna längs olika stråk i centrala Malmö kommer att förändras till följd av tunneln jämfört med nollalternativet. I så fall är det kanske klokt att helt avstå från sådana redovisningar.

Ovanstående problematik gäller också för bullerutredningen. Den är ensidigt inriktad på vilka trafikminskningar som behövs, för att man skall uppleva att bullerstörningar minskar. Rent teoretiskt kommer, om tunneln byggs, jämfört med nollalternativet, bullret att minska längs vissa stråk. Men det tillkommer också nya bullerstörningar längs andra stråk, t.ex. till följd av ökad buss- och biltrafik till Triangeln.

Hälsningar

Björn Gillberg

00-02-13  
PM 14

Varför CTK

Jag har bl.a. engagerat mig i arbetet med Citytunneln därför att det rör sig om ett järnvägsprojekt, som är bra för miljön. Tack vare Citytunneln minskar biltrafiken år 2010 inom centrala Malmö med 3 procent jämfört med om tunneln inte byggs. Dessutom blir det ca. 130 färre tåg per dygn på Kontinentalbanan genom Malmö. Det innebär minskade bullerstörningar för de tusentals personer, som bor intill denna bana.

Omfattande förundersökningar och övervakning av byggverksamheten krävs för att skydda Malmös grundvatten. Under byggfasen kommer självfallet tillfälliga bullerstörningar att drabba Malmö lokalt. Men sådana störningar kan minimeras genom noggran planering och övervakning.

Citytunneln är ett av de första stora infrastrukturprojekt, som prövas enligt den nya miljölagstiftningen, d.v.s. enligt miljöbalken i miljödomstol. Citytunneln blir därigenom stöbilande för framtida miljöprövningar av väg- och järnvägsprojekt. Som miljöcontroller har jag fria händer att driva miljöfrågorna inom projektet. Det innebär helt andra möjligheter att tillvarata miljöns intressen, än om man står utanför ett projekt. Arbetet som miljöcontroller innebär m.a.o. en unik möjlighet att vara med och utforma stränga miljökrav inte bara för Citytunneln utan för framtida stora infrastrukturprojekt.



Telefax telefax telefax

00-02-27  
PM 15

Gitte Isacsson  
CTK  
Mmö

AB 32 M

Hej Gitte

Ang. kap 7

Jag föreslår att avsnitt 2 under pkt 7 utgår och ersätt med följande som direkt tillägg till avsnitt 1:

"Det förutsätts därvid att station Triangeln placeras i det östra läget samt dubbelspårsutförande av förbindelse-spåren österut vid Vintrie, Bunkeflo och Lockarp och att det s.k. huvudalternativet genomförs vid Lockarp".

I tabell 7.1 skall "Marspår" rättas till "markspår". Betongballast under denna rubrik skall rättas till 17000 istf. 54400. Summering längs ut till höger för samma rad ändras till 220000 istf. 257400.

Längs ned i tabellen återges under rubriken "järnvägsinstallationer" förbrukad mängd betong i ton. I logikens namn, jfr övriga tabellen" bör betong uppdelas på betongballast ( $m^3$ ), cement (ton) och armeringsstål (ton). Det har jag gjort överslagsmässigt (bifogas). Men jag är tveksam till att lägga in dessa data innan Patrik har kontrollerat. Å andra sidan är det lätt att rätta ev. felaktiga siffror i efterhand i tabellen. Vad sägs???

Första stycket - mittspalten - sid 86 är virrigt. Jag föreslår att stycket ersätts med nedanstående text:

"För schaktning och masstransporter kommer ca. 4 400 ton dieselolja att förbrukas. Däri inberäknas täktverksamhet (exklusive energiåtgång för tillverkning av bergkross), transport av ballast från täkt till Malmö, hantering av ballast och massor längs linjen och transport av överskottsmassor till Norra hamnen i Malmö. Beräkningarna baseras på antagandet att ballasten hämtas inom ett avstånd av 90 km från Malmö. Energiåtgången för transport av cement och stål ingår ej i beräkningarna. För drift av tunnelbormmaskinen åtgår 8-10 GWh el".

Sista stycket - mittspalten - sid 87 bör utgå eftersom denna information redan har givits under 7.2.1. I stället refererar vi i stycket ovan detta sista stycke till beskrivningen av arbetsmomenten enl 7.2.1.

I tabell 7.2 skall "svaveloxid" på två ställen utbytas mot svaveldioxid. Dessutom skall 140 000 ton koldioxid under cementtillverkning utbytas mot 112 000 ton. Summa koldioxid 200 000 ton ersätts därvid med 170 000 ton.

Vidare skall tabell 7.2 längst ut till höger kompletteras med en kolumn "Utsläpp från källorna i Malmö stad" som har felit best. där den äldre kolumnen i "gamla" tabell

7.2 (som dock var felaktig i original). Korrekta siffror är kolväte (6 700 ton),  
Kväveoxider (7 800 ton) och koldioxid (1 460 000 ton).

Dessutom måste tabellen kompletteras med förklarande text, som lyder "Utsläpp till luft  
från masshantering mm i samband med Citytunnelprojektet samt från tillverkning av  
cement och stål för projektet. Emissionerna jämförs med det samlade årsutsläppet från  
olika källor i Malmö stad 1995".

Jag har i övrigt en del rättelser som jag per telefon i dag förmedlar till Jan, som lägger in  
dem i korrektur och sänder det vidare till Sparr.

  
Hälsningar Björn G

AB 32 M

telefax telefax

00-02-27  
PM 16Gitte Isacsson  
CTK

Ang. VBB VIAKs underlagsrapport "Påverkan med avseende på luftföroreningar" och därpå baserat avsnitt 6.1.6 i MKB:n

I underlagsrapporten avhandlas i tabell 5 och 6 minskade avgasutsläpp till följd av Citytunneln. I tabell 5 ges avgasdata för **Skåne inklusive trafiken över Öresund**. I tabell 6 avhandlas **Malmö**. I tabell 1 återges dessutom emissioner (totalt) från olika källor i **Malmö stad respektive närregionen** (Burlöv, Lomma, Lund, Malmö och Trelleborg).

Ovanstående data samt data från VBB VIAKs utredning ang trafiksystemet ligger till grund för avsnitt 6.1.6 i MKB:n. Inledningsvis nämns i 6.1.6 att Citytunneln kommer att reducera trafikarbetet med 290 000 fordonskilometer respektive 445 000 fordonskilometer år 2010 respektive år 2020. Det framgår dock ej vilken region som avses. Med utgångspunkt i utredningen ang. trafiksystemet kommer man fram till att dessa data antagligen gäller "**Malmöregionen**". Någon geografisk definition på "**Malmöregionen**" ges dock ej.

I avsnitt 6.1.6 anges sedan att "avgasutsläpp i Skåne" från bilar och bussar tack vare Citytunneln kommer att minska med så och så många årston år 2010 resp. 2020. Någon definition på **Skåne** ges ej. Är Skåne och Malmöregionen sak samma??

Därefter anges Citytunnelns reduktion av de **regionala** trafikutsläppen jämfört med de **totala regionala** utsläppen respektive utsläppen i **närregionen**. Begreppet regional har ej definierats.

Sammanfattningsvis görs jämförelser mellan Citytunnelns effekt beträffande avgasemissionerna i olika områden utan att läsaren kan bilda sig en uppfattning om vad som egentligen avses. "Äpplen och päron" blandas helt enkelt. Troligtvis används ibland olika begrepp för samma region. Detta avsnitt måste skrivas om så att det blir kristallklart.

I tabell 5 (underlagsrapporten om luftföroreningar) äs samtliga summerade belopp felaktigt adderade. Detta måste rättas till. Man frågar sig om summeringen är felaktig eller om flera enskilda tal i tabellen är felaktiga. På sid. 13 nedanför tabellen refereras till en tabell 4. Troligtvis åsyftas tabell 1.

Hälsningar

  
Björn Gillberg

00-Dec-22 11:18 FROM-CITYTUNNELN +46-40-321500 T-501 P.04/05 F-988

*...dvs med 1,3% respektive 1,8% jämfört med nollalternativet*

6.1.6 Luftföroreningar

*4 framgångs  
HCB  
HCB:189*

*4  
veg*

För att illustrera hur Citytunneln kan komma att påverka biltrafiken har i en underlagsrapport (VBB VIAK AB, 2000) Trafiksystemer. Räkneexempel avseende Citytunnelns effekter på trafiksystemet i Malmö stad och Malmöregionen presenterats ett scenario ~~om~~ över trafikutvecklingen. Enligt detta sker med Citytunneln en överflyttning från pendling med bil till pendling med tåg. Denna överflyttning skulle reducera trafikarbetet per dygn med cirka 290 000 fordonskilometer år 2010 och cirka 445 000 fordonskilometer år 2020. Därtill kommer att Citytunneln i detta scenario skulle medföra en överflyttning från pendling med buss till pendling med tåg. För trafiken längs motorvägen Malmö-Lund (E22), norr om upl Kronatorp, har uppskattats att en reduktion av bilpendlingen enligt ovan innebär en minskning av trafikflödet med knappt cirka 15 % år 2010 och cirka 20 % år 2020 jämfört med nollalternativet.

*100 140  
46 900 65000  
H-1-2*

*1130 H:  
P:  
4.4)*

I en underlagsrapport (VBB VIAK AB, 2000) Påverkan med avseende på luftföroreningar redovisas hur Citytunneln kommer att påverka utsläppen och halterna av luftföroreningar. Reduktionen av avgasutsläpp i trafik vid det ovan studerade scenariet till följd av Citytunneln har beräknats för år 2010 och 2020. För kolväte medför den minskade bil- och bussstrafiken en reduktion av det årliga utsläppet med 87 respektive 81 ton, för kväveoxid beräknas reduktionen till 14 respektive 10 ton och för koldioxid till storleksordningen 16 000 respektive 11 000 ton. Citytunnelns reduktion av de regionala utsläppen år 2010 uppgår till cirka 1 % av de nuvarande totala utsläppen i närregionen (jämför med tabell 4.4). Reduktionen av trafikens utsläpp inom Malmö stad motsvarar omkring 0,5-1 % av de sammanlagda nuvarande utsläppen inom staden.

Den ovan beskrivna minskningen av utsläppen, till följd av ett minskat trafikarbete, kommer inte att påverka halterna av luftföroreningar i den regionala skalan. Däremot kan man i den lokala skalan, alldeles intill en väg, se en viss påverkan. I figur 6.5 visas ~~minskning~~ av kvävedioxid intill motorvägen, norr om trafikplats Kronatorp, dels vid ett nollalternativ, dels vid ett alternativ där 30 % av den totala trafikreduktionen till följd av Citytunneln antas ske som en resandeminskning mellan Lund-Malmö. På grund av trafikomläggningar till följd av utbyggnaden av Citytunneln kan dock enskilda vägar få en ökad föroreningsbelastning. Övervakningsberäkningar, baserade på de trafikflöden som anges i "MKB Station-Triangeln", Malmö Stadsbyggnadskontor, 1999, visar på att vid Triangeln kan förändringar av bussstrafiken på ett signifikant sätt påverka halten av luftföroreningar i närmiljön. I det fortsatta planeringsarbetet måste säkerställas att miljökvalitetsnormer ej kommer att överskridas.

*allt mindre litet att anka för en minskad belastning*

O.B.S,  
Detta är rättelsen av avsnitt 6.1.6.

TEL :

24 FEB'00 15:14 NR.005 P.01

KBM

AB 32M

00-02-27  
PM 17**Kjeld Boye-Møller**  
CTK

Under helgen har Gitte, Jan och undertecknad arbetat intensivt med MKB:n. De problem jag informerade Dig om häromdagen har änyo gjort sig gällande.

Det ålderdomliga sättet för kommunikation med reklambyrån (Sparr), som layout MKB:n, har tagit mycken tid i anspråk. Vi informerar Sparr per fax, muntligt eller via e-mail, om rättelser och kan sedan endast kontrollera det hela i efterhand, när man budat över utprint eller via neddragna kopior (över fax, som är svåra att läsa).

- Om vi hade direkt tillgång till aktuell programvara, så kunde vi via egen dator gå in i originalen och göra nödvändiga ändringar alt. printa ut aktuella sidor för granskning och på så sätt få full kontroll över MKB:n, utan kostsamma mellanhänder.
- Det hela kompliceras ytterligare av att vi delvis har haft VBB VIAK som mellanhand mellan oss och Sparr och att inte heller VBB har nödvändig programvara. Jag bilägger några promemorior mm, som visar hur vi även får ägna oss åt att rätta VBB VIAKs underlagsrapporter inklusive nyproducerat material.

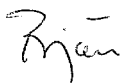
**Så här kan vi inte fortsätta.** Inför framtagandet av den fördjupade MKB:n bör VBB VIAKs roll i sammanhanget noggrant analyseras. Det är ödsel med CTK:s resurser, om vi fortsättningsvis skall tvingas rätta konsulterna till dess de åstadkommer vad de skulle åstadkomma utan vår hjälp. Det är snabbare och billigare, om CTK producerar kommande MKB internt. **Kunskapen finns i huset.** Merparten av arbetet är dessutom redan gjort i form av den nuvarande - delvis överarbetade - MKB:n.

- Jag överdriver inte, när jag påstår, att framtagandet av MKB:n hitintills har kostat hundratusentals kronor i onödan till följd av dagens arbetsätt. Samma problemställning gäller framtagandet av all skriftlig dokumentation, som går via reklambyråer.
- Om CTK skaffar nödvändig programvara/hårdvara kan stora besparingar göras genom att den egna personalens och då inte minst Elins kompetens kan utnyttjas fullt ut. Mycket material skulle kunna produceras helt internt fram till tryck och till klart lägre kostnader än omvägen via byråer.

Överhuvudtaget upplever jag, att man inom CTK för lättvindigt tar in extern hjälp i form av konsulter och reklambyråer i stället för att utnyttja egen kompetens eller skapa den inom företaget. Jag har t.ex. som Du vet, ifrågasatt om det var nödvändigt att ta in konsulter för att införa miljöledningssystemet. Mikael borde nog ha klarat av den saken själv.

- Jag har under åren som rådgivare varit med om att föra in miljöledningssystem hos flera företag, bl.a. hos Stockholmshem, Flügger och Scancin. Därvid har stor vikt lagts vid att miljöchefen utan extern hjälp själv skulle skapa rutinerna och införa miljöledningssystemen. **På så sätt har varaktigt kunskap byggts upp inom företagen och därmed stannat inom företagen.** Det fungerar ofta bättre, än om externa krafter, som vet föga om ett företag, får i uppgift att införa rutiner och system. I det senare fallet blir slutprodukten ofta väl teoretisk och alltför ofta lagd åtsidan i en bokhylla.
- På samma sätt ifrågasätter jag, om det skall vara nödvändigt att engagera KPMG för att hjälpa till med miljösidorna i årsredovisningen. Den saken bör miljöchefen klara av själv på några timmar. Jag skrev häromdagen miljösidorna till SVEBAs årsredovisning, det tog 1,5 timmar.

Bästa hälsningar



PM 18  
00-03-01

Lars Adlergård  
CTK

Kommentarer till kapitel 3.3 – Styrning av tillstånd och provningar – projekthandboken

**Rutin 3.3-01 pkt 6.2 (Järnvägsutredningsskede) – pkt 2**

Här nämns att järnvägsutredningen med MKBn skickas till Banverket. Här bör också nämnas att CTK därvid också framställer yrkanden analogt med när ansökan inges till Miljödomstolen.

Det nämns också att järnvägsutredningen och MKBn sänds på remiss till länsstyrelsen m fl. I visa av fallen blir det antagligen ingen remiss utan snarare för kännedom.

**Rutin 3.3-01 pkt 6.3 (Järnvägsplansskede) –pkt 1**

Här nämns att järnvägsplanen skall innehålla en MKB. Det skadar nog inte att nämna att det rör sig om en fördjupad MKB och att samma fördjupade MKB inges till Miljödomstolen.

**Rutin 3.3-02 pkt 5 (ansökningshandlingar enligt miljöbalken)**

Här sägs i sista avsnittet att miljöjuristen för CTKs talan i miljödomstolen och bistås av bl a chefen för teknisk samordning och projektledare miljötillstånd. Är detta helt korrekt? Jag förutsätter att CTKs talan delvis också förs under huvudförhandlingen av VD.

**Rutin 3.3-02 pkt 6.2 (Järnvägsplansskede) –pkt 1**

Här nämns den fördjupade MKBn. Varför inte nämna att den är identisk med MKBn som inges med järnvägsplanen?

**Rutin 3.3-04 (distribution av färdiga handlingar)**

Sända alla dokument enligt distributionstistan till miljöcontrollern – alltså även protokoll från arbetsmöten, järnvägsutredning och järnvägsplan.

Sammanfattningsvis saknar jag VD i ifrågavarande kapitel. Kanske borde bl a nämnas att han följer tillstånd och provningar via miljöcontrollern.

Björn Gillberg

# MILJÖCENTRUM

Stiftelse för obunden forskning  
och information i miljöfrågor

FÖR INFO:

PSN  
KLU  
LAD  
MLU

PM 19  
00-03-20

Kjeld Boye-Møller  
Citytunneln

## Ang. den fördjupade MKB:n, samhällsekonomisk kalkyl och Citytunnelns juridiska konstruktion

### MKB

Jag har under helgen gått igenom ett utkast/förslag från VBB, som beskriver hur man tänkt sig arbeta med den fördjupade MKB:n. Jag saknar bl.a. koppling till projekteringen och ifrågasätter överhuvudtaget, med tanke på vad som varit, om VBB skall få uppdraget med den fördjupade MKB:n. Alternativet är, som jag tidigare påpekat, att CTK anställer en kvalificerad person på projektbasis, som i nära samarbete med projektchefer, övriga berörda inom huset och projektörer, arbetar fram den fördjupade MKB:n.

Jag rekommenderar, att man inom CTK diskuterar igenom frågan ordentligt, innan beslut fattas. Under tiden bör man också lägga på is den upphandling, som pågår för att skaffa en resursperson (75 procent) att fungera som en mellanhand mellan CTK och de konsulter, som eventuellt skall arbeta med den fördjupade MKB:n.

### Samhällsekonomisk kalkyl

Vad gäller den samhällsekonomiska kalkylen så förundras jag över Banverkets reaktion. Det är på tiden att kalkylerna anpassas mera till verkligheten, på sätt som Börge har gjort. Att trafikverken använder samma tillväxttal för resandetilväxten för hela riket - glesbygd som storstadsområde - är anmärkningsvärt. Det är utan tvivel försvarbart, att i alternativkalkylerna för Malmöregionen tillämpa en kraftigare tillväxttakt, på sätt som gjorts i järnvägsutredningen.

En fråga, som Banverket pekar på, bör dock följas upp. Hur kommer det sig, att biljeutökterna i alternativkalkylerna ökar betydligt kraftigare än tågdriftkostnaderna?

Sammanfattningsvis kommer i en samhällsekonomisk kalkyl miljökostnaderna, t.ex. kostnaden för koldioxidutsläpp, att stiga i takt med ökat miljömedvetande. Järnvägssatsningar kommer, som Banverket konstaterar, att gynnas därav. Hur man mot den bakgrunden kan hävda, att det "är olyckligt att resultaten från alternativkalkylerna lyfts fram i huvudrapporten i järnvägsutredningen", förstår jag inte. Är det en felskrivning eller ser Banverket det som sin uppgift att utifrån förlagda samhällsekonomiska kalkyler motarbeta järnvägssatsningar?

### Miljöledning

Jag har vid flera tillfällen med bl.a. Ulf och ML diskuterat det faktum, att CTK inte är en juridisk person med totalansvar för hela projektet. Det hela resulterar i en mycket komplicerad situation, när verksamheten skall certifieras enligt ISO 14001. Utifrån min erfarenhet kan CTK antagligen enbart certifiera de gemensamma funktionerna (t.ex. kontoret). I övrigt så torde respektive huvudmans miljöledningssystem/miljöpolicy och

Adress: Ullsaxvägen 14 756 48 Uppsala	Tel.: 018-300000	Bankgiro: 701-3063	Postgiro: 58721-4
15:48 NR.002 P.01	20 MAR 80 00	TEL:	

mål komma att tillämpas för respektive projektdel i relation till vilken huvudman som uppbär ansvaret för delen i fråga. Om projektet skall kunna drivas med framgång, så måste självfallet samma regelverk - miljöledningssystem, miljöpolicy och miljömål - gälla för hela projektet.

#### **Flera sökanden**

Ulf af Klintbergs kommentarer innebär, att projektet får flera sökanden. Jag ifrågasätter om detta är förenligt med miljöbalken och intentionerna bakom balken. Kncpiga gränsdragningsituationer kommer att uppstå, som resulterar i att vissa frågor blir hängande mellan två stolar. Frågan är, om miljödomstolen finner det förenligt med gällande lag att pröva projektet enligt "tårtsbitsprincipen". Vänner av juridisk ordning kan med all rätt agera för att driva fram ett prejudikat i denna fråga.

Det är möjligt att det går att driva projektet med flera sökanden. Men denna konstruktion kan komma att orsaka omfattande och onödig kontrovers i samband med prövningen. Konstruktionen hamnar onökligen i konflikt med CTK:s höga ambitionsnivå. Vad betyder Citytunneln egentligen om i själva verket Banverket, kommunen och SJ svarar för de olika avsnitten?

Jag erinrar i sammanhanget om innehållet i 6 § 16 kap miljöbalken, som stadgar att tillstånd kan vägras den som inte har fullgjort sina skyldigheter enligt tidigare tillstånd mm. Tillstånd kan också vägras om sökanden eller någon som på grund av ägar- eller ansvarsförhållanden har väsentlig anknytning till sökandens verksamhet.

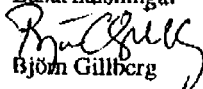
Banverkets agerande i Hallandsåsen kan mycket väl komma upp, när Citytunneln skall prövas, om Banverket står som sökande. Mitt resonemang är måhända teoretiskt. Men vi befinner oss nu i jungfruliga juridiska marker. Många med mig skan vara intresserade av att få lagen tolkad.

#### **Sammanfattning**

Jag har ovan avhandlat bristerna i den nuvarande juridiska konstruktionen sett ur miljöns och prövningsprocessens synpunkt. Organisationsstrukturen är självfallet inte heller lyckad, när man kommer in i den verkliga upphandlingsfasen. I händelse av miljöskador och efterföljande civilrättsliga tvister kan dessutom kncpiga gränsdragningsfrågor uppstå.

Det kan bli svårt att framgångsrikt och trovärdigt driva projektet utifrån den nuvarande ägarbildn. Varför inte ombilda det hela till ett aktiebolag. Om regeringen skall ordna fram de 2 miljarder kronor som "fattas", så har den nu ett gyllene tillfälle att ställa krav om en annan bolagskonstruktion.

Bästa hälsningar

  
Björn Gillberg



00 12/22 FRE 09:08 FAX 040 321500

CITYTUNNELN TEKNISKA AVD

002

**Gitte Isacson**

Från: marianne [mic@miljocentrum.se]  
 Skickat: den 6 april 2000 22:15  
 Till: Gitte Isacson  
 Ämne: För djupad MKB - PM 20

Jag har som bekant argumenterat för, att den fördjupade MKB:n inte skall produceras av VBB VIAK. Förelaget misslyckades totalt med att ta fram en MKB inför tillåtighetsprövningen. Ett ytterligare misslyckande kan komma att avsevärt försena den fortsatta beslutsprocessen.

Argumenten för att trots allt låta VBB VIAK (hädanefter betecknat VBB) fortsätta är tre.

1. Avtalsbrott från CTK:s sida om VBB kopplas bort, dvs rädsla för en juridisk tvist.
2. Vi måste ge Olu en chans. Det var andra personer som misslyckades med MKB:n för tillåtighetsprövningen.
3. Om någon ny person/konsult kopplas in så har vi en lång inkömingsperiod framför oss - risk för försening.

1. Boträffande avtalsbrott så bör följande beaktas. VBB:s misslyckande med MKB:n kostade CTK hundratusentals kronor i form av egna arbetsinsatser. Det finns mot bakgrund av VBB:s misslyckande legal grund för att bryta avtalet och istället rikta ersättningskrav mot VBB. Jag förstår inte CTK:s undfallande attityd i denna fråga. VBB kommer aldrig att släpa CTK inför rätta för avtalsbrott och därigenom göra det offentligt, att man sköter sina åtaganden så illa, att man måste processa för att få betalt.

2. Olu är trevlig och förhoppningsvis kompetent. Men hon är VBB! Hon är en del av ett företag, som misslyckats å det grövsta med MKB:n för tillåtighetsprövningen. VBB:s fortsatta arbete med MKB:n under Olu's ledning har inte heller löpt friktionsfritt. Ska CTK ge VBB en chans för att man vill ge Olu en chans? Ett sådant beslut baseras mera på känsla än rationellt tänkande och erfarenhet. Men det kan vara ett bra sätt att fatta beslut i vissa situationer. Olu kanske växer med uppgiften, om hon får chansen. Viktigt är att hon, om hon skall arbeta med MKB:n, verkligen blir frikopplad från VBB:s malmökontor.

3. Argumentet om lång inkömingsperiod med ny person/konsult finner jag väga tungt till Olu's förmån. Väger det tyngre än motargumenten?

**Ny resursperson**

Det behövs nog en ny resursperson med ansvar för samråden och som bistår Olu eller den person som skall svara för MKB:n. Personen ifråga skall självfallet ha erfarenhet av MKB-arbete. Jag avråder från att anlita den person som har diskuterats, dvs Lena H. Hon har arbetat på SVEDAB, där jag har lärt känna henne. Eftersom jag spelade en central roll för framtagandet av SVEDABs miljökonsekvensbeskrivningar så vet jag, att hon på SVEDAB aldrig arbetade med dessa frågor. På Banverket har hon såvitt jag vet arbetat med trafikanalyser. Lena saknar helt enkelt förutsättningar för att raskt rycka in och arbeta med MKB:n. Hon är under alla omständigheter duglig, ambitiös och sätter sig snabbt in i saker. Detta är ett samstämmigt omdöme vid SVEDAB om henne. Men för arbetet med MKB:n behövs en person med erfarenhet av MKB-arbete. Om Ni vill ha en second opinion så prata med Christer Møller på SVEDAB eller med Håkan Asmoarp.

Organisationsplan för MKB-arbetet  
 Under arbetet med MKB:n för tillåtighetsprövningen har det utvecklats en

00 12/22 FRE 09:09 FAX 040 321500

CITYTUNNELN TEKNISKA AVD

003

väl fungerande arbetsordning, som i princip återspeglas bra i den organisationsplan som finns i Gitte's PM GIS/2000-04-04 rev B. Jag själv är i sammanhanget att betrakta som en "fri radikal" i en ruta för sig, ungefär som Gitte har skissat. Om också MLU skall vara en sådan radikal eller på ett mera handgripligt sätt fogas in i organisationsplanen återstår att fundera över. Jag har pratat med MLU om saken. Han vill nog inte delta särskilt aktivt i arbetet utan snarare följa det på ett övegräpande sätt. Jag förestår att vi snarast sitter ned med honom och diskuterar frågan.

Hälsningar Björn Gillberg

Ps. Efter att ha talat med Gitte inser jag, att jag kanske har missuppfattat Lena H:s tänkta roll. Om hon inte ska ta direkt aktiv del i produktionen av MKB:n, utan snarare fungera som en assistent åt den som producerar MKB:n, passar hon nog för jobbet. Jag är fortfarande tveksam beträffande VBB/Olu.Ds.

Kopia till: Jan Hartén, Anders Richardson och Börge Knutsson

00 12/22 FRE 09:07 FAX 040 321500

CITYTUNNELN TEKNISKA AVD

001



# FAX

Till: Per Wickenberg	Från: Birgitta Nilsson
Företag:	Direkttelefon: 040-32 14 18
Fax nummer: 046-12 00 10	Fax nummer: 040-32 15 00
Antal sidor (inkl denna): 23	e-post: birgitta.nilsson@citytunneln.com
	Datum: 2000-12-22

### PM nr 20

Har vi hittat nu. Problemet var att det inte såg ut som "vanligt"! De PM som fattas har lyckats passera mitt vakande öga och är nu efterlysta, tack vare att du frågade efter dem!

Lotta är sjuk så jag har ingen chans att plocka fram 1999 års PM förrän nästa år. Tfl dess - ha en skön jul och nyårshelg och på återhörande 2001.

Med vänlig hälsning

Tunnelpersonalen i Malmö AB

*Birgitta*  
Birgitta Nilsson  
Arkivarie

*O = inkomna PM före julen 2000 (fr. GK)* *BN etc.*

**BIRGITTA NILSSON** Arkivarie

*Per!*  
*Det är alltså rätt.*  
*Det är alltså det inte.*  
*Ingen hälsning i fe*  
*peil i gullspenar*  
*och alla ber uttryckligen att komma med*

Lilla Nygatan 7  
Box 4012, 203 11 Malmö  
Telefon: 040 - 32 14 00  
Direkt: 040 - 32 14 18  
Telefax: 040 - 32 15 00  
Mobil: 070 - 601 16 18  
E-post: birgitta.nilsson@citytunneln.com

tvägar, Malmö stad och Region Skåne. Org.nr. 556553-0234. Styrelseens säte, Malmö.

Box 4012 • 203 11 Malmö • Besöksadress: Lilla Nygatan 7  
0-32 15 00 • www.citytunneln.com • info@citytunneln.com

**lars.adlergard@citytunneln.com,04-06-0 22.14,styrning av produktion/entrep 1**

To: lars.adlergard@citytunneln.com  
From: mic@miljocentrum.se (marianne)  
Subject: styrning av produktion/entreprenörer PM 21  
Cc: anders.richardson@citytunneln.com

Hej Lars!

Rent allmänt saknar jag i detta kapitel en beskrivning av hur miljöchefen och miljöcontrollern kommer in i sammanhanget.

1.  
Miljöcontrollerns rätt att lägga näsan i blöt bör skrivas in.

2.  
Dokumentet andas passivitet. Redan under pkt 1 (sylte) slås fast, att "bygglidningens inriktning skall vara förebyggande framför kontrollerande" och att ansvaret för kontroll och verifiering "i största möjliga mån åvilar entreprenören genom dennes egenkontroller". Är detta verkligen CTK:s ståndpunkt? Då kommer det att gå åt h-vete vad gäller miljön.

Min erfarenhet av entreprenörer i stora infrastrukturella projekt är att de ofta stuntar i miljöfrågorna och att det ofta brister vad gäller entreprenörens egenkontroll, om inte byggherren genom sin egenkontroll driver entreprenören framför sig. Kontroll i CTK:s regi kommer om något att verka förebyggande och tvinga entreprenören att ta miljöfrågorna på allvar. Se också vad jag säger nedan om behovet av oanmälda inspektioner contra förutskickade revisioner. Jag föreslår en omskrivning av st 2 under pkt 1 på sätt som innebär att CTK:s bygglidning skall inriktas mera på kontrollerande verksamhet vad gäller miljöfrågorna.

3.  
En rutin bör finnas som automatisk förser miljöcontrollern och miljöchefen med information utan att den måste sökas aktivt. Sådana behövs t.ex. en rutin som föreskriver att avrapporteringen vid byggmöten även skall omfatta miljöfrågor och via fastställt protokoll även delges miljöchefen och miljöcontrollern. Sak samma gäller bygglidningens månadsvisa rapport till projektchefen. Miljöcontrollern och miljöchefen bör också i god tid delges dagordningen inför byggmöten.

4.  
Månadsvis rapport skall avges enligt fastställt mall. Var beskrivs mallen? Det behövs i övrigt mer än månadsvisa rapporter för snabb feedback i vissa situationer. I kritiska lägen kan det behövas veckorapporter ja dagliga rapporter. En rutin behövs, som definierar när kritiskt läge inträffat och att avrapporteringen därför skall intensifieras.

5.  
Revisioner nämns under pkt 5 (byggstyrning) som redskap för att kontrollera kvalitets- och miljöstyrning. Jag föreslår att det i texten sägs "revisioner och oanmälda inspektioner". All min erfarenhet av byggbranschen säger att det särskilt initialt i ett projekt behövs rent polisiär verksamhet, dvs oanmälda inspektioner, om man skall få entreprenörerna att sköta miljöfrågorna.

6.  
Under pkt 5 sägs att entreprenören skall upprätta en kvalitetsplan. Ordet "kvalitetsplan" bör bytas ut mot "miljö- och kvalitetsplan".

Hälsningar Björn Gillberg

**Utskrift för mic@miljocentrum.se (marianne)**

**1**

09 JAN 01 14:38 NR.001 P.02

TEL:

PM 2/2/2

<b>lars.adlergard@citytunneln.com,0-04-09 23.44,kapitel 3.7 - styrning av proj</b>	<b>1</b>
--	----------

To: lars.adlergard@citytunneln.com  
 From: mic@miljocentrum.se  
 Subject: kapitel 3.7 - styrning av projektering

Kapitlet återspeglar inte CTK:s höga ambitionsnivå inom miljöområdet. Vidare saknas rutiner som automatiskt förser miljökontrollern (Mcontr) med information utan att den måste sökas aktivt. Nedan görs vissa påpekanden i anledning därav. Miljökontrollern finns överhuvudtaget inte nämnd i dokumentet. Denna funktion bör nämnas i generella ordalag på lämpligt ställe, bl.a. under 3.7 pkt 5.

1.  
Under 3.7 pkt 3 nämns att projektering inte får påbörjas förrän kvalitets- och miljöplanen har accepterats av CTK. Hur sker accepterandet. Det bör under ifrågavarande punkt fastläggas att miljöplanen skall delges Mcontr och Mchef för kommentar före godkännande.
2.  
Under 3.7 pkt 6 bör föreskrivas att protokoll från projekteringsgenomgångar och revisioner/inspektioner alltid tillställs Mcontr.
3.  
Under 3.7-02 avhandlas ATR. Det bör föreskrivas att den automatiskt skall sändas till Mcontr för möjlighet till kommentar innan den godkänns av CTK.
4.  
Under 3.7-04 pkt 6 nämns att CTK inför projekteringsmöten sänder dagordning till "berörda". Definiera berörda! Kallelse liksom protokoll bör enligt rutin automatiskt sändas till Mcontr.
5.  
Under 3.7-04 pkt 6.1 nämns dagordning för startmöte. Den bör enligt rutin automatiskt sändas till Mcontr. Sak samma gäller dagordning för fortsatta projekteringsmöten och protokoll.
6.  
Under 3.7-04 pkt 9 nämns miljöplanen. Den bör enligt rutin automatisk sändas till Mcontr.
7.  
Under 3.7-05 pkt 5 nämns att granskning och godkännande av projekteringsresultat utförs av kvalificerad personal. Det bör definieras vad som avses med rutinerad personal. Delges t.ex. miljöchefen automatiskt materialet för granskning? Enligt arbetsgången (pkt 6) skall bl.a. i en granskningsrapport utvärderas hur miljökraven har beaktats. Det bör föreskrivas att granskningsrapporten alltid skall delgas Mcontr före godkännande.

Bästa hälsningar

Björn Gillberg

kopia: Börge Knutsson och Anders Richardson

<b>Utskrift för mic@miljocentrum.se</b>	<b>1</b>
---	----------

09 JAN 01 14:38 NR.001 P.03

TEL:

B

PM 29  
Malmö ~~00-05-12~~ 00-05-12


### Ang. Citytunneln och miljöbalkens krav på innehållet i en miljökonsekvensbeskrivning

Genom miljöbalkens tillkomst har kraven på en miljökonsekvensbeskrivning skärpts. Än så länge saknas en praxis, som klarlägger hur detaljerat alternativa lokaliseringar/utformningar skall utredas. Miljödepartementets handläggning av Banverkets ansökan om tillåtighet avseende Botniabanan ger viss vägledning så tillvida att departementet infordrat kompletteringar för olika bansträckningar.

Departementets krav på kompletteringar har gällt relevanta alternativa sträckningar, d.v.s. sådana som i och för sig kan sägas uppfylla projektets ändamål. Dock skall beaktas, att det är irrelevant att i en MKB djuplodande utreda alternativ, om de på ett tidigt stadium kan avfärdas emedan de är olämpliga ur miljösynpunkt sett eller inte uppfyller ett projekts ändamål. I fallet Botniabanan har uppenbarligen enligt departementet vissa alternativ inte utretts nog djuplodande, trots att de uppfyllde ändamålen.

I MKB:n för Citytunnelprojektet har på sid. 3-27 fem olika s.k. systemalternativ, d.v.s. alternativa sträckningar och utformningar jämförts med ett nollalternativ, vad gäller boendemiljö och hälsa, naturmiljö, hushållning med naturresurser, stads- och landskapsbild och kulturmiljö under driftskedet. En likartad utvärdering har också utförts för byggskedet. Alternativen har också utvärderats mot ändamålen med projektet. Ur renodlad miljösynpunkt sett utfaller denna värdering till den s.k. Kustbanans fördel. Alternativet Citytunneln är utifrån utvärderade variabler det näst bästa alternativet. Vid en utvärdering mot ändamålen framgår dock att endast Citytunneln uppfyller samtliga ändamål.

Mot ovanstående bakgrund har MKB:n, efter en första redovisning och utvärdering av olika alternativ utifrån identiska aspekter, fördjupats beträffande det enda relevanta alternativet, d.v.s. Citytunnelalternativet. Detta förfarande är helt i överensstämmelse med miljöbalkens krav på en MKB.

  
Björn O. Gillberg

## Miljöcentrum AB

*Arbetskonferens*

*AB32A*

PM 23  
Sunn 00-05-24

### Ang. Citytunneln och miljöbalkens krav på innehållet i en järnvägsutredning

I PM 22 konstaterar jag, att Citytunnelns samhällsekonomiska konsekvenser egentligen inte behöver belysas i järnvägsutredningen. Ifrågavarande PM avslutas med meningen "Så bör dock likväl ske med tanke på Citytunnelkonsortiets strävan att bereda allmänheten insyn i projektet".

Vid närmare eftertanke ser jag, att meningen har fått en annan syftning än den avsedda. Jag menar, att järnvägsutredningen - inte minst till vinnande av tid - kan och bör ställas ut utan utredning av de samhällsekonomiska konsekvenserna. Dessa konsekvenser bör likväl offentliggöras, men inte nödvändigtvis inom den formella ramen för tillåtlighetsprövningen.

*Björn O. Giltberg*  
Björn O. Giltberg

Adress:  
Box 730  
686 29 Sunne

Tel.: 0565-202 00  
Fax: 0565-202 20  
E-post: mic@miljocentrum.se

Bg: 667-5573  
Pg: 496 98 42-6

Styrelsens säte: Sunne  
Innehår F-skattbevis  
Org. nr: 556268-4455

AB32M  
PM 24  
00-06-15

Kjeld Boye-Møller  
CTK

### Kan Citytunneln tvinga fram en rättslig prövning av hela Malmö bangård?

Den nuvarande verksamheten på Malmö bangård saknar fullgott "juridiskt skydd", eftersom den aldrig har prövats enligt vare sig miljöskyddslagen, miljöbalken eller järnvägslagen. Sålunda kan i nuet eller framdeles någon inför miljödomstol enligt miljöbalkens 32 kap 12 § komma att väcka en talan om begränsning av verksamheten inom bangårdsområdet och/eller skyddsåtgärder. På så sätt kan en total prövning av verksamheten hänförlig till bangårdsområdet komma att initieras. Det erinras om, att verksamheten på Kontinentalbanan i sin helhet "frivilligt" har prövats enligt dåvarande miljöskyddslagen och därför ej kan utsättas för en sådan talan.

Frågan om en domstolsprövning av den samlade verksamheten hänförlig till bangårdsområdet aktualiseras kanske av sakägare, när Öresundsförbindelsen har öppnats och trafiken med åtföljande miljöstörningar har ökat på Malmö C. Om inte annat så blir frågan aktuell, när Citytunnelprojektet "frivilligt" skall prövas enligt miljöbalkens kapitel 9, eftersom projektet omfattar ombyggnad av bangårdsområdet. Det skulle te sig märkligt och då inte minst med tanke på miljöbalkens strävan att åstadkomma helhetsprövningar av större infrastrukturella projekt, om sökanden, vad gäller bangårdsområdet, vid den frivilliga prövningen, gör gällande, att endast den ombyggnad och verksamhet, som är direkt hänförlig till Citytunneln skall prövas. Mot ett sådant prövningsförfarande talar också den praxis, som har utvecklats vid Koncessionsnämnden och säkerligen kommer att tillämpas också av miljödomstolen i detta ärende, om Banverket, tillika en av huvudmännen och ägare av bangårdsområdet, står som sökande för ombyggnaden på området. Med andra ord kan till följd av projektets nuvarande juridiska konstruktion Banverket komma att tvingas tillståndspröva hela verksamheten inom bangårdsområdet.

Om däremot ett "nytt" bolag står som sökande för hela Citytunnelprojektet inklusive ombyggnaden av bangårdsområdet kan detta bolag inte åläggas att ompröva den samlade verksamheten inom bangårdsområdet, eftersom man vare sig äger, brukar eller kommer att bruka området i sin helhet.

Det ligger dock därvid nära till hands, att någon sakägare hos miljödomstolen med framgång väcker en talan om begränsning och/eller skyddsåtgärder vad gäller den samlade verksamheten hänförlig till bangårdsområdet. I en sådan situation är det troligt att miljödomstolen vilandeförklarar den del av Citytunnelns ärende, som rör bangårdsområdet, för att senare pröva den frågan i samband med att hela bangårdsområdet prövas.

Banverket kan då kontra med att tillståndspröva den samlade verksamheten inom bangårdsområdet enligt enligt miljöbalken eller järnvägslagen, varvid den av sakägaren initierade prövningen inför miljödomstolen faller. För Banverket är det givetvis en fördel, om man själv får pröva sin egen verksamhet enligt järnvägslagen. Men ur rättssäkerhetssynpunkt sett är givetvis en prövning inför domstol att föredra.

Tillståndsprocessen och därmed projektets genomförandetid kan komma att förlängas avsevärt, jämfört med CTK:s nuvarande tidsplan, om ovanstående problemställningar ej beaktas i den fortsatta planeringsprocessen.

  
Björn O. Gillberg



Kjeld Boye-Møller  
CTK



PM 25  
00-06-20

Handläggare		KBJH	
Kopia		ARI	KNU
LAD	MLU		

#### Kommentarer till miljöledningssystemet

Det är för enskilda medarbetare ibland svårt, att följa vad som händer inom organisationen. Protokoll, kallelser till möten etc delges sällan, inom ramen för fastlagda rutiner, en vid krets av CTK:s olika funktionärer. Det leder bl a till dubbelarbete och inte minst att slöseri med tid för kunskapsinhämtning. Som miljöcontroller upplever jag ovanstående som ett stort problem. Jag förväntade mig att miljöledningssystemet skulle lösa problematiken. Så är i nuet inte fallet.

Miljöcontrollerns funktion finns överhuvudtaget ej nämnd i miljöledningssystemet, trots att miljöcontrollern är VD:s instrument för kontroll av hur miljöarbetet sköts. Ett system har sålunda skapats, som ej föreskriver hur miljöarbetet inklusive miljöchefens arbete skall "kontrolleras".

Det är i sammanhanget nödvändigt att bl a miljöcontrollern synliggörs i miljöledningssystemet liksom i andra delar av verksamhetssystemet som berör miljöfråor (t ex upphandling, inspektioner och revisioner). Rutiner måste också skapas, som garanterar att miljöcontrollern effektivt kan följa verksamheten, utan tidsödande "detektivarbete", genom t ex automatisk delgivning av kallelser och protokoll

Miljöcontrollern bör också automatiskt få del av andra adekvata dokument. Några exempel på vad som åsyftas återges nedan. Beträffande automatisk distribution hänvisas till distributionslistan hänförlig till kap. 3.4.

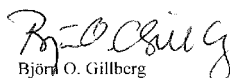
I rutin 1.4-01 – granskning och uppdatering av miljöaspekter (pkt 5 arbetsgång) nämns att en generell förteckning över miljöaspekter tas fram utifrån en analys och utvärdering utförd av miljöchefen och eventuell expertis. Aktiviteten upprepas minst en gång per år.

I rutinen nämns också att projektchefen eller den han delegerar ser till, att förteckningen över miljöaspekter för respektive uppdrag/entreprenad distribueras till miljöchefen. Miljöchefen utvärderar därvid och tar ställning till om miljöaspekter täcks i leverantörens egenkontroll eller till om CTK:s förteckning över miljöaspekter skall uppdateras.

Rutinen ovan bör också beskriva hur miljöchefens analyser och utvärderingar skall utföras och dokumenteras samt vem/vilka som automatiskt skall delges resultatet, t ex miljöcontrollern. Det är i sammanhanget rimligt att rutinen också föreskriver, att förteckningen över miljöaspekter för respektive uppdrag/entreprenad inte bara initialt distribueras till miljöchefen utan också till miljöcontrollern.

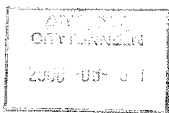
Analogt bör i tillämpliga delar likartade tillägg göras i rutin 1.4-02 - 1.4-04 (arbetsgång).

I övrigt saknas ofta i verksamhetssystemet beskrivningar av enskilda beslutsprocesser. Som exempel hänvisas till rutinen 1.4-06 (miljösäkring projektering). Här nämns under pkt 8 "CTK granskar och godkänner projektörens miljöplan". Dock nämns ej vem eller vilka som skall svara för granskningen och hur den skall dokumenteras. Detta bör klart framgå av rutinen.

  
Björn O. Gillberg

Cc: Lars Adlergård, Gitte Isacsson, Börge Knutsson, Mikael Lundquist och Anders Richardson

Kopierat 1. Mil  
2. RI  
3. JAV  
4. 915  
5. KRM



AB 32 M

# MILJÖCENTRUM

Stiftelsen Miljöcentrum - en arbetande stiftelse för forskning och information i miljöfrågor - är verksam sedan 1971

Kjeld Boye-Møller  
CTK

PM 25  
00-08-30

### Kan Citytunneln tvinga fram en rättslig prövning av hela Malmö Bangård

Jag påpekade i PM 24 (00-06-15), att tillstånds- och villkorsprövningen av Citytunneln kan resultera i en total prövning av verksamheten hänförlig till hela bangårdsområdet; endera genom att någon väcker en förbuds- och eller begränsningstalan eller att miljödomstolen på eget initiativ slår fast, att hela bangårdsområdet skall prövas inom ramen för prövningen av Citytunneln.

Banverket delar i PM.BRSB 00-08-08 min rättsliga analys av ovanstående problematik. Banverket bedömer, i motsats till underneknad, att sannolikheten för en framgångsrik förbuds- och/eller begränsningstalan ej är stor. Klart är dock att en förbuds- och/eller begränsningstalan med hög sannolikhet skulle sluta i HD. Under sådana omständigheter skulle projektet kunna försenas flera år i avvaktan på en slutlig dom. En sådan rättslig prövning kan dock, som påpekades i PM 24, förhindras genom att Banverket beslutar sig för att pröva verksamheten inom bangårdsområdet enligt järnvägslagen.

Banverket synes i nu aktuell PM favorisera en uppdelning av ärendet i två ärenden, som handläggs var för sig, d.v.s. att Banverket svarar för erforderlig ombyggnad och därtill hörande prövning av bangården medan CTK svarar för resterande del av Citytunnelprojektet. Därigenom skulle bl.a. risken för att hela bangårdsområdet dras in i en prövning enligt 9 kap. miljöbalken minimeras, till undvikande av att Citytunnelprojektet försenas.

Sett ur strikt juridisk synpunkt är ovanstående uppdelning helt korrekt. Men den borde i så fall ha valts, när projektet påbörjades. I nuet föreligger en MKB och järnvägsutredning, som omfattar Citytunneln i sig själv samt anslutningar i söder och ombyggnad på bangårdsområdet. Att nu plötsligt lyfta bort bangårdsområdet från prövningen av Citytunnelprojektet skulle säkerligen upplevas av många som en juridiskt tvivelaktig manipulation - speciellt som Banverket och inte miljödomstolen därvid skall pröva ombyggnaden av bangården. Reaktionen på ett sådant agerande skulle kunna resultera i för projektet mycket negativa konsekvenser av både politisk och juridisk natur för att inte tala om goodwillförluster bland allmänheten. En avgörande fråga är bl.a. om miljödomstolen skulle acceptera ovanstående uppdelning.

Jag vidhåller att bildandet av ett "nytt" bolag, som är ensam sökande för hela Citytunnelprojektet inklusive ombyggnaden av bangårdsområdet, i nuet är att föredra. Ett sådant bolag kan inte åläggas att pröva verksamheten inom hela bangårdsområdet, eftersom det vare sig äger, brukar eller kommer att bruka området i sin helhet.

Mitt resonemang bygger bl.a. på det faktum, att projektet i sin nuvarande juridiska konstruktion, består av flera sökanden och att Banverket därvid är sökande för ombyggnationen inom bangårdsområdet. Under sådana omständigheter är det sannolikt, att miljödomstolen finner det rimligt, att pröva verksamheten inom hela bangårdsområdet. Jag hänvisar i denna fråga också till min PM 19 (00-03-20), där jag påpekar, att det kanske inte ens är juridiskt möjligt att driva projektet igenom beslutsprocessen, om det skall genomföras inom ramen för nuvarande konsortium. Till detta skall läggas, att miljöfrågorna kan drivas på ett effektivare sätt i ett bolag, som är en juridisk person, jämfört med ett konsortium bestående av flera huvudmän, som har olika miljölednings-system och eventuellt olika synsätt på hur miljöfrågorna skall hanteras.

*Björn O. Gillberg*  
Björn O. Gillberg

Stiftelsen Miljöcentrum Box 950 751 09 Uppsala	Värmlands-kontoret: Box 730 686 29 Sunne	Tel.: 018-30 00 00 0565-202 00 Fax: 0565-202 20	Bg: 701-3063 Pg: 5 67 21-4 www.miljocentrum.se	Stift. Miljöcentrum är registrerad hos Läns- styrelsen i Uppsala län
--	--	---	--	--

telefax telefax

PM 27  
00-12-05

Till  
Olu Kurol  
CTK

Kommentarer ang. underlagsrapport 13 (Naturresurser och energiåtgång) samt nr 14 (Avfall, rivning.....) från Thyrens

#### Underlagsrapport 13

**Förbrukning av dieselbränsle, fossila koldioxidutsläpp från bränsle och materialtillverkning, merkostnad för biobränsle mm**

Den totala energiförbrukningen anges till 63 GWh, varav arbetsmaskiner svarar för ca. 75 procent, varav ca. 80 procent är dieselbränsle. Det är rimligt att arbetsmaskinernas energiförbrukning anges i kubikmeter dieselbränsle, dvs ca. 4000 m<sup>3</sup> olja. Det behövs för att räkna ut koldioxidutsläppet från maskinerna. Ett utsläpp som kan elimineras vid användning av rappsolja.

Driften av maskinerna enl. ovan, med diesel, svarar mot ett utsläpp av ca 12.000 ton fossil koldioxid. Det skall jämföras med ett fossilt utsläpp av 10.000 ton koldioxid respektive 3.500 ton koldioxid från konventionell tillverkning av den mängd cement respektive stål som åtgår för markarbete och konstruktioner. Bör vi inte trots allt också ta med dessa senare data och samtidigt nämna, att utsläppen från materialtillverkningen kan sänkas, om krav ställs i samband med upphandlingen? Det finns cementfabriker och stålverk, som släpper ut mindre mängd fossil koldioxid jämfört med konventionella fabriker. På sid. 5 nämns i generella ordalag endast utsläppen från cementtillverkningen.

På sid. 5 nämns i övrigt att betongen är en icke förnybar resurs. Det må så vara, men det bör nämnas att betongen trots allt kan återanvändas som kross/ballast.

Merkostnaden för användning av rappsolja i stället för diesel bör anges. Den torde vara ca. 1 krona per liter, dvs totalt ca. 4 miljoner kronor, vilket torde vara en rimlig merkostnad i ett 7 miljarders projekt. Frågan avhandlas i vaga ordalag nederst på sid. 11 och överst på sid 12. Där nämns att en avvägning skall göras mellan vad som är ekonomiskt rimligt och miljömässigt motiverat. Javisst! Men det förutsätter att merkostnader för alternativbränsle redovisas!

#### Kontrollverksamhet

På sid 12 avhandlas kontrollverksamhet i en mening. Det konstateras att verksamheten inte kräver någon kontroll. En motivering behövs. Jag anser att kontrollverksamhet behövs.

#### Underlagsrapport 14

##### Etableringsplatser

Det nämns att etableringsplatsernas hårdgjorda ytor kommer att förses med oljeavskiljare för att innehålla läckage från maskiner och hantering av oljor. Det bör i klartext också nämnas, att maskiner endast kommer att få servas och parkeras på sådana ytor liksom att oljetankar endast kommer att få ställas upp på sådana ytor.

På sid. 9 nämns, att jordmassor, som förorenas av olja vid maskinhaveri skall tas omhand. Varje maskin bör dessutom förses med samlingsutrustning. Så ordnade vi det när motorvägen respktive järnvägen byggdes från Öresundsbron till Yttre Ringvägen resp. Kontinentalbanan

Björn O. Gillberg

telefax telefax

<b>CITYTUNNELN<sup>3</sup></b>			
Inkom: 2000-12-05			
Dnr: AB-32 M			
Handläggare	Kopia	RBN	ARI
JMV	LIS	ALU	KVV

PM 28  
00-12-05

Till  
Jan Hartlén  
CTK

Kommentarer ang. underlagsrapporter från VBB-COVI ang. "Förorenade mark- och grundvattenområden" respektive "Material och produkter"

#### Förorenade mark- och grundvattenområden

Rent allmänt kan konstateras, att allt, som behöver sägas ang. förorenade mark- och grundvattenområden, redan finns beskrivet i den slutrapport, som SVEDAB gav ut beträffande saneringen av Lemacken. Rapporten gavs ut för att fungera som vägledning vid framtida saneringsprojekt. Innehållet står gratis till förfogande. Det är onödigt att försöka uppfinna "hjulet på nytt" utan att dra lärdom av SVEDABs erfarenheter.

##### 2.1

I 2a sl. sägs "Här borde kanske också sägas något om miljöbelastningen under själva genomförandet". Jag instämmer. Det är bl. a. avsikten med den MKB, som skall utformas utifrån olika underlagsrapporter inklusive ifrågavarande rapport.

##### 2.3

Här nämns, att en särskild funktion (miljökontrollant) skall inrättas inom projektets kontrollorganisation. Dessutom nämns/föreslås att ytterligare att två funktioner tas upp - dels en stabsfunktion, dels en platskontrollfunktion. Har ovanstående funktioner beslutats och beskrivits i miljöledningssystemet? Klargör!

##### 2.4

Miljökontrollanten skall vid misstanke om föroreningar i mark tillkallas av maskinförare. När föreligger misstanke om förorening? Om nu en funktion som miljökontrollant skall skapas, så kan kontrollanten inte vänta på att en maskinförare skall drabbas av misstanke om förorening. Så här kan den här frågan inte skötas! Miljökontrollanten bör aktivt följa arbetet i fält och inte sitta och vänta på samtal från en maskinförare. För övrigt har CTK en miljöchef. Det förfaller vara en lämplig uppgift för honom att sköta det arbete, man nu tydligen vill lägga på en nyskapad befattning som miljökontrollant, som inte behövs.

##### 2.5

Schaktmassor, om vilka tveksamhet råder beträffande klassning, skall mellanlagras i avvaktan på analysresultat. Hur fastslår man om tveksamhet råder - smak, lukt, färg? Kommer fältanalyser att utföras på sätt som skedde vid SVEDABs sanering av Lemacken? Klargör!

3(3)

#### 6.1

Här nämns att oljetankar, spillolja mm skall förvaras på hårdgjord yta med oljeavsiljare. Det bör också nämnas, att maskiner efter avslutad arbetsdag endast får parkeras på sådana ytor - undantag kan medges beträffande bandgående fordon med lång transportsträcka till parkering. Likaså bör nämnas, att service/underhåll liksom bränslepåfyllning endast får ske på hårdgjorda ytor.

#### Sammanfattning

De två dokumenten ger i nuet en bristfällig bild av aktuella problemställningar. De röjer också brister i miljöledningssystemet - oklara och bristfälliga rutiner.

  
Björn O. Gillberg

kopia: Kjeld Boye-Møller och Anders Richardson

TEL :

US DEL'00 13:58 NR.005 P.

1(3)

telefax telefax

<b>CITYTUNNELN</b>				
Inkom: 2000-12-05				
Dnr: AB 324				
Handläggare	Kopia	KBM	ARI	KNU
CLL	GKS	JAN		

PM 29  
00-12-05Till  
Olu Kuroi  
CTKKommentarer ang. underlagsrapport Naturresurser och energiförbrukning - berg- och betongtunnlar - VBB-Cowi**Total energiförbrukning**

På sid 6 återges den totala energiförbrukningen för projektet exklusive betongfabrik. Förbrukningen anges till 71.798 MWh. Förbrukningen bör specificeras så att det framgår hur mycket som är el resp. dieselbränsle (volym). Sak samma gäller tabellen under pkt 4.4. Mängden dieselbränsle behövs för att beräkna emissionerna till luft av koldioxid mm. Dessutom behövs mängden dieselbränsle för en beräkning av merkostnaden om det ersätts med rapsolja i syfte att minska koldioxidutsläppet.

Det är dessutom rimligt att återge energiförbrukningen för tillverkning av cement och stål, även om miljödomstolen näppeligen kan föreskriva villkor härom. För att MKB:n skall bli komplett måste sådana siffror likväl medtagas.

Jag har som bekant gjort miljöutredningar åt Scancem för ett antal betongfabriker, betongelementfabriker och cementfabriker. Data om energiförbrukningen för sådana anläggningar finns bl.a. i skriften "Betong och miljö - fakta från Betongforum" s. 7-13, som jag har skrivit.

Enligt ifrågavarande underlagsrapport åtgår ca. 108.000 ton cement. Tillverkningen av denna cement tar vid en konventionell cementfabrik i anspråk 97.000 MWh kol och 13.000 MWh el. Dessa siffror bör infogas i rapporten.

På sid 7 (pkt 4.2) anges energiförbrukning per år för en betongelementfabrik. Det framgår ej om dessa data gäller en fabrik för CTK:s behov. Om så är fallet måste ifrågavarande data omräknas till total energikonsumtion för den mängd betongelement, som åtgår för projektet. Merkostnaden för att ersätta miljödiesel med rapsolja bör beräknas. Finns förutsättningar att täcka energibehovet genom att koppla samman betongfabriken med befintligt fjärrvärmnät? Merkostnad jämfört med egen eldningsolja?

Gissningsvis gäller i tabellen presenterade data en betongelementfabrik med en kapacitet på ca. 200.000 ton betongelement per år. Jag bilägger som vägledning data beträffande konsumtion av el, olja mm för en typisk svensk betongelementfabrik (bilaga 1). Jag har strukit över fabriken namn och annan information, som ej är relevant i detta sammanhang. Bilagt material kommer från en av mina många miljöutredningar.

TEL :

US DEL 00 13:58 NR.005 P.O.

2 (3)

### **Materialförbrukning**

Viktiga uppgifter ang. betongfabriken saknas. Jag avhandlar nedan några av bristerna.

För betongtillverkningen åtgår diverse diskutabla tillsatser. De måste redovisas kvantitativt och kvalitativt. Den i rapporten redovisade fabriken kommer att konsumera några hundra ton tillsatser per år.

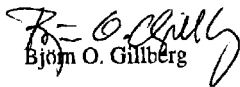
Stora mängder vatten kommer dessutom att åtgå för betongtillverkningen. Varifrån skall det tas? Dessutom behövs uppgifter om mängden spolvatten/spillvatten från betongfabriken och hur det kommer att ombändertas - där finns rester av tillsatserna. Observera det rör sig om betydande mängder spolvatten.

Andra ämnen som måste redovisas är t.ex. formolja. Vilken typ - fossil eller vegetabilisk? Merkostnad för vegetabilisk.

Spill från betongfabriken - betongskrot och betongspill/slam - måste också redovisas liksom hur det skall omhändertas. Det rör sig om betydande mängder.

### **Sammanfattning**

Underlagsrapporten behöver kompletteras på en rad punkter

  
Björn O. Gillberg

cc: Gitte Isacsson, Kjeld Boye-Møller samt Anders Richardson



## Miljöcentrum AB

PM 30  
00-12-12

Till  
Götte Isacson  
CTK

Ang. CTKs utkast till yttrande till BV i anledning av inkomna yttranden ang. järnvägsutredningen

Vi har kommit överens med Banverket om att inga nya utredningar/kompletteringar skall inges, när CTK:s yttrande inges till Banverket, eftersom ett sådant förfarande skulle resultera i en ny remissrunda och det dessutom inte behövs några nya utredningar.

Näst sista stycket s. 7 inleds med ordet "Citytunnelkonsortiet inget utredning för att förtydliga..."

Ordet utredning bör av ovan nämnda skäl utgå. I stället bör skrivningen lyda:

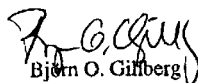
"CTK inget till förtydligande en PM, som, utifrån innehållet i järnvägs-utredningens underlagsrapporter, sammanfattar hur projektet kommer att påverka grundvattenförhållandena. Konsortiet har också visat..."

Der bör måhända också i Jans PM inledningsvis nämnas, att han sammanfattar innehållet i till järnvägsutredningen fogade underlagsrapporter. Det enda nya i Jans PM är, såvitt jag förstår, att han nämner, att man under hösten har förfinat och verifierat grundvattenmodellerna. Denna information bör kanske utgå ur Jans rapport och istället nämnas i Ulf's text?

På sid 9 nämns i näst sista stycket, att CTK, ang. effekter på riksintressen, hänvisar till bilaga X. Även här bör nämnas, att bilagan enbart sammanfattar fakta, som ingår i till järnvägsutredningen hörande underlagsrapporter, och att det ej rör sig om en ny utredning.

På sid 11 nämns i sista stycket en utredning. Stycket bör skivas om eftersom inga nya utredningar nu är aktuella. I stället bör nämnas, att CTK ej förfogar över gatunätet och att frågan om transporter löses i samverkan med kommunen och kommer att avhandlas inför miljödomstolen etc.

Hälsningar

  
Björn O. Giffberg

Adress:  
Box 730  
686 29 Sunne  
22:25 NR.006 P.01

Tel.: 0565-202 00  
Fax: 0565-202 20  
E-post: mic@miljocentrum.se  
12 DEC 00

Bg: 667-5573  
Pg: 496 98 42-6

Styrelsens säte: Sunne  
Innehar F-skattebevis  
Org. nr. 556268-4455

TEL

Kjeld Boye-Møller  
CTK

<b>CITYTUNNELN</b>			
Datum: 2001-01-18			
Pnr: AB 327			
Handl. nr:	Kopia:	KRM/CEU	SAJ
01-01-18			

Ang. luftföroreningar orsakade av arbetsfordon i samband med byggande av Citytunnelbanan ovan mark samt station Triangeln, Malmö C och tunneln

31  
PM  
2001

Tyréns respektive VBB COVI har i aktuella underlagsrapporter kommit fram till att halttillskottet av kväveoxid från olika arbetsfordon i närheten av vissa byggområden och transportleder kommer att resultera i överskridanden av gällande gränsvärden och framtida miljö kvalitetsnormer för kväveoxid. Det rör sig om avsevärda överskridanden vid t.ex. bebyggelsen intill Triangeln.

Projektet är under sådana omständigheter ej tillåtligt. Det finns dock anledning misstänka att redovisade data är felaktiga. De ter sig t.ex. helt orimliga vid en jämförelse med beräknade kväveoxidutsläpp och resulterande halter från trafiken över Öresundsbron.

Samma ingångsdata för fordon/maskiner har använts i aktuella rapporter. Halterna kväveoxid har i respektive rapport beräknats av VBB VIAK med samma spridnings-meteorologiska modell.

Det totala kväveoxidutsläppet från byggandet av Citytunnelbanan ovan mark anges t.ex. till 333 ton. Det skall jämföras med att årets utsläppet från trafiken över Öresundsbron, om den i nuet trafikeras med 30 000 fordon per dygn, varav 10 procent är tunga diesel- fordon, uppgår till 240 ton. Ett sådant trafikflöde orsakar inte ens intill motorvägen - från landfästet till yttre Ringvägen - ett halttillskott av kväveoxid, som är så högt som vad jämförelsevis få transportfordon och arbetsmaskiner anges orsaka vid byggandet av Citytunnelbanan ovan mark (bilaga 1).

Beträffande byggandet av stationer, borrhålor och nödschakt beräknas det totala kväveoxidutsläppet till 696 ton. Även detta utsläpp ter sig orimligt vid en jämförelse med utsläppet från trafiken över Öresundsbron och relaterade kväveoxidhalter längs motor- vägen från brofästet till Yttre Ringvägen.

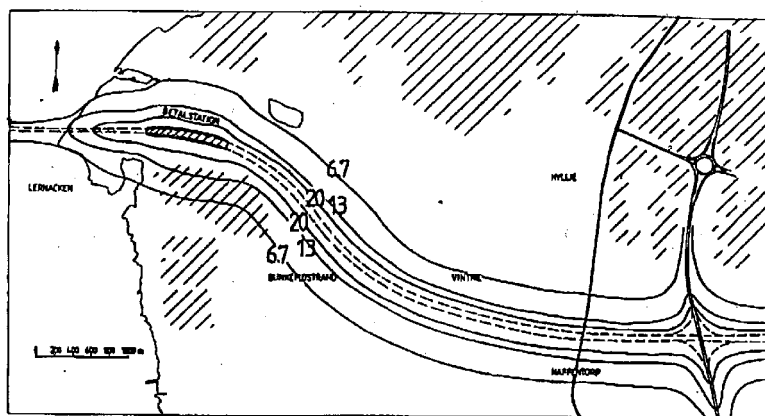
Även övriga redovisade utsläpp och resulterande halter av kolväte mm kan ifrågasättas, vid en jämförelse med vad som orsakas av trafiken över Öresundsbron. Enkla kontroll- räkningar pekar på att rena räknefel kan föreligga. Tyréns anger t.ex. dieselförbrukningen till 6 000 m<sup>3</sup>. Man anger dessutom (helt korrekt) koldioxidutsläppet till 2 600 g per liter bränsle. Angiven bränsleförbrukning skulle sålunda resultera i ett totalt koldioxidutsläpp om 15 600 ton. I tabell 7:4 anges utsläppet till 21 312 ton, d.v.s. ca. 35 procent högre än det bör vara utifrån angiven bränslemängd.

Vad gäller VBB COVIs rapport är det för en utomstående omöjligt, att ens ytligt kontrollera redovisade emissioner, eftersom det i rapporten saknas grundläggande data ang. bränsleförbrukning, bränsleförbrukningens fördelning på olika maskiner, drifttid mm. Det är inte heller möjligt att få fram sådana data ur det arbetsmaterial jag tillställts.

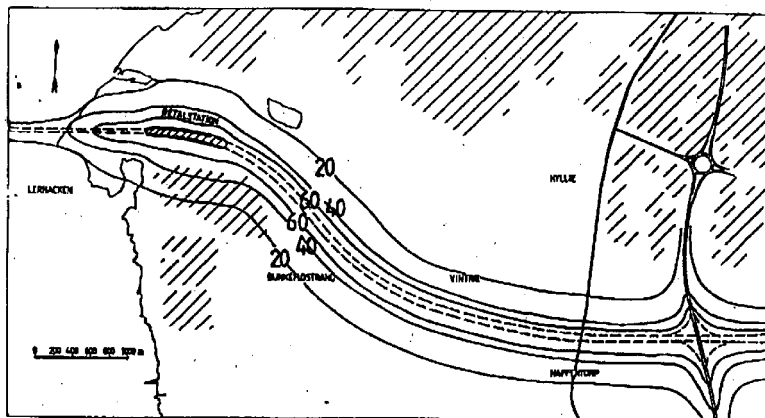
Nya rapporter bör snarast framtas. Där bör ingångsdata redovisas på sådant sätt, att en utomstående kan göra egna kontrollberäkningar. Innan rapporterna tas fram är det av vikt, att alla ingångsdata - bränsleförbrukning, drifttid, utsläpp från olika maskintyper mm - noggrant kontrolleras.

*Björn O. Gillberg*  
Björn O. Gillberg

cc: Gitte Isacsson, Olu Kurol samt Sören Aarslev-Jensen



Figur 11.9 Beräknade timvisa 98-percentiler av  $\text{NO}_x$  ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) år 2000 för ett trafikflöde om 10 000 f/åmd.



Figur 11.10 Beräknade timvisa 98-percentiler av  $\text{NO}_x$  ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) år 2000 för ett trafikflöde om 30 000 f/åmd.

TEL : 23 JHN'01 16:01 NR.021 P.U

2001

PM 32  
01-01-23

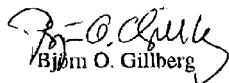
Till Gitte Isacsson, projektchef

<b>CITYTUNNELN</b>			
Inkom 2001-01-23			
Dnr: ABS2H			
Handläggare	Kopia	KBM OLU KNU	
GIS	JAN		

Ang. underlagsrapporter till MKBn mm

Jag har nu granskat samtliga hitintills inkomna underlagsrapporter. Generellt sett kan konstateras, att många av rapporterna, trots att de ofta är rejält försenade, är av låg kvalitet vad gäller faktainnehåll, disposition och språk. Inom konsortiet har säkerligen 200-400 arbetstimmar nedlagts på att granska och detaljkommentera rapporterna. CTKs granskning är tyvärr nödvändig. Jag har själv endast lämnat kommentarer till några rapporter och huvudsakligen ägnat mig åt "avgasrapporterna", eftersom slutsatserna i dessa rapporter innebär, att projektet är otillåtligt. Det är uppenbart att indata är felaktiga (se min PM 31).

I övrigt konstaterar jag, att det under de gångna veckorna har uppstått en konflikt mellan de olika projekten och TS vad gäller det fortsatta arbetet med underlagsrapporterna. Jag förstår, om de projektansvariga vill, att tid skall ägnas åt projekteringen och inte åt underlagsrapporterna. Men i nuet måste underlagsrapporter av hög kvalitet tas fram för färdigställandet av MKBn inom ramen för sedan länge gällande tidsplanering. I annat fall kommer hela projektet att drabbas av rejäla förseningar i beslutsprocessen. Jag noterar, att "gräl", om den fortsatta handläggningen av underlagsrapporterna, har ägt rum mellan de olika projektens representanter och TS inför konsulterna. Det skapar inte hos konsulterna respekt för det fortsatta och välbehövliga arbetet med underlagsrapporterna.

  
Björn O. Gillberg

**nilsson, birgitta**

---

**Från:** andersen, anne  
**Skickat:** den 19 februari 2001 10:43  
**Till:** nilsson, birgitta  
**Ämne:** SV: Gillbergs PM

Hejsan Birgitte

PM 33 finns inte! Det var arbetsmaterial till Kjeld som hade fått nummer 33. Jag sa det Björn och han lovade att nästa PM ville få nr 33. Men det glömde han !!!

Anne

-----Ursprungligt meddelande-----

**Från:** nilsson, birgitta  
**Skickat:** den 19 februari 2001 10:25  
**Till:** alla  
**Ämne:** Gillbergs PM

Nu inkom PM nr 34, men något nr 33 har jag inte fått! Vem har fått det? Jag vill ha det för diarieföring.  
Birgitta

TEL : 19 FEB '01 9:02 NR.001 P.01

# Miljöcentrum AB

<b>CITYTUNNELN</b>			
Inkom 2001-02-19			
Dnr: AB324			
Handläggare KAT	Kopia GIS OOU	KINA	201
aktuella	inför	PL-möte	01-02-19

PM 34  
01-02-19

Kjeld Boye Møller  
CTK

Ang. förorenade massor mm - frågor

### Förorenade massor

Förorenade massor kommer att erhållas under byggskedet - främst inom bangårdsområdet. Massornas hantering har länge diskuterats inom CTK. Förslag till hantering finns i underlagsrapporter. Förslaget går ut på, att CTK i egen regi anlägger ett mellanlager, där massorna undersöks för att sedan användas som utfyllnad och/eller, i den mån de är förorenade, deponeras hos SYSAV.

Ulf af Klintberg och undertecknad har ifrågasatt förslaget, eftersom det innebär, att CTK hos miljödomstolen måste söka tillstånd för att anlägga och driva en deponi för miljöfarligt avfall.

Det är klokare att låta SYSAV, som har tillstånd för hantering/deponering av miljöfarligt avfall, ta hand om massorna. På så sätt undviker CTK att belasta tillståndsprcessen med en kontroversiell fråga, samtidigt som man slipper kostsamma investeringar för en temporär åtgärd.

Jan Hardén har i en PM inför PL-mötet utförligt redogjort för problematiken. Jag instämmer till fullo i hans slutsatser och rekommenderar att CTK snarast fattar beslut av innebörden, att förorenade massor skall omhändertas av SYSAV och ej av CTK i egen regi.

### Tidplan för fördjupad MKB

Jag är tveksam till om tidplanen för den fördjupade MKB:n kommer att hålla. Detta emedan MKB:n skall bygga på underlagsrapporterna, vilka som bekant blev väsentligt försenade. Dessutom har många av underlagsrapporterna varit av en miserabel kvalitet, vilket inom CTK har tagit i anspråk hundratals mantimmar för granskning/rätning.

Jag är förvånad över den låga kvaliteten på många rapporter. CTK borde egentligen debitera konsulterna för den tid, som CTK tvingas lägga ned på att korrigera rapporterna. Bristerna har tveklöst sin grund i bristande kompetens hos vissa konsulter. CTK bör framdeles, före upphandling, noggrannare än hitintills granska konsulternas kompetens.

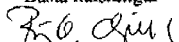
### Kväveoxid

Enligt vissa underlagsrapporter erhålls, i närheten av somliga arbetsplatser, till följd av avgasutsläpp från arbetsmaskiner, kväveoxidhalter i luften över omgivningshygieniska gränsvärden/normer/riktvärden. Under sådana omständigheter är projektet ej tillåtligt. Jag hänvisar till min PM 31. Jag har nu tagit del av aktuella ingångsdata. De rapporterade höga kväveoxidhalterna har sin grund i, att man utgått ifrån, att vissa maskiner drivs med dieselbränsle, trots att det är uppenbart, att eldrivna alternativ finns. Detta borde ha beaktats av konsulterna, som nu i nya beräkningar vidtar korrigerande åtgärder.

### Kemdatatabasen

Kemdatatabasen demonstrerades förra veckan. Den är ännu ej operativ, trots att den så skulle ha varit för ca. ett år sedan. En stor del av inlagda produkter är hänförliga till den danska marknaden. En uppdatering till svenska förhållanden kommer att ske. Databasen är på engelska. Den skulle enligt regelverket ha varit på svenska.

### Bästa hälsningar

  
Björn O. Gifberg)

Adress:  
Box 730  
686 29 Sunne

Tel.: 0565-202 00  
Fax: 0656-202 20  
E-post: mic@miljocentrum.se

Bg: 667-5573  
Pg: 496 98 42 6  
www.miljocentrum.se

Styrelsens säte: Sunne  
Innehar F-skutbevis  
Org. nr. 556268-4455

AB32M

Kopia till KBM  
OLU, KNU, JAN, GSPM 35  
01-02-28

Till  
Kjeld Boye Møller

Ang. beskrivning av alternativa utformningar i den fördjupade MKB:n

Vid projektmöte nr 30 (dok nr AB30MC2000045) diskuterades ingående i vilken mån alternativa lösningar skall ingå i MKB:n eller inte. Efter telefonsamtal med UAK beslutades "att MKB:n endast skall beskriva den lösning som Citytunneln tänkt söka tillstånd för. De övriga alternativ som finns, beskrivs i den tekniska beskrivningen. Denna koppling mellan MKB:n och den tekniska beskrivningen skall beskrivas tydligt i MKB:n. Dock skall detta förfarande ytterligare diskuteras inom CTK". Med "lösning" förstås "utformning".

Frågan har ånyo kommit upp vid dagens projektmöte nr 31. Osäkerhet råder hur frågan skall hanteras. I Miljöbalkens 6 kap par 7 pkt 2 nämns, att planerade skadeförebyggande åtgärder skall redovisas. I pkt 4 nämns att alternativa platser, om sådana är möjliga, samt alternativa utformningar tillsammans med en motivering varför ett visst alternativ har valts skall redovisas i MKB:n. Detta är i överensstämmelse med gällande EG direktiv.

M.a.o. skall i MKB:n alternativa utformningar beskrivas. Det går ej att hänvisa till den tekniska beskrivningen eftersom den ej är en del av MKB:n. Likväl bedrivs just nu MKB arbetet utifrån skrivningen i ovan angivet protokoll, d.v.s. att endast en alternativ utformning kommer att redovisas i MKB:n. Detta kan föranleda krav på kompletteringar, om MKB:n ges in till miljödomstolen utan alternativa utformningar.

  
Björn O. Gillberg

# Miljöcentrum AB

AB32M

kopier till KEM, OLU, KNU,  
JAN, GIS

PM 36  
01-03-04

Till  
Kjeld Boye-Møller

## Ang. sakägarembud i miljömålet finansierat av CTK

Jag har tagit del av skrivelse från Ulf af Klintberg respektive Lindahl i anledning av min PM 26, där jag föreslog, att CTK skall finansiera ett gemensamt sakägarembud beträffande annan verksamhet än vattenverksamhet.

Lindahl konstaterar sammanfattningsvis, att ett "gratisombud" inte är någon bra lösning vare sig ur den enskildes eller CTK:s synvinkel. Klintberg gör inte ett lika kategoriskt ställningstagande utan pekar istället på olika problem, som kan bli följden av ett sakägarembud finansierat av CTK.

Nedan kommenterar jag utslutande Klintbergs yttrande, eftersom det är mera omfattande än Lindahls yttrande och dessutom täcker in vad Lindahl har sagt. Jag kommenterar Klintbergs yttrande punkt för punkt.

3

Klintberg (UaK) säger att sakägarna inte är helt utan stöd, emedan det finns myndigheter som för talan för allmänna intressen, samt att domstolen ex officio har att tillse att det finns fullständiga utredningar.

Det må så vara. Men det är stor skillnad på teori och praktik. Det vet jag om någon efter att i trettio år ha fört enskilda personers talan i olika miljömål. Det råder i miljöändan en stor obalans till den enskildes nackdel och då inte minst till följd av, att den enskilde regelmässigt saknar ekonomiska resurser för att föra sin talan på ett rättssäkert sätt.

4

Klintberg har helt rätt i, att vissa sakägare kommer att yrka ersättning för sina kostnader på både vattensidan och miljösidan. Det, som vid en första anblick kan te sig hänförligt till miljösidan kommer av domstolen att hänföras till vattensidan. Buller till följd av spontslagning, för att kontrollera grundvattnet, är t.e.x. hänförligt till vattensidan. Projektet är i huvudsak ett "vattenprojekt". Bortfrakt av tunnelmassor och åtföljande bullerstörningar är sålunda sannolikt också hänförliga till vattensidan. Vad gäller motparter, som är sakägare på vattensidan, kommer sannolikt CTK att också tvingas stå för motparters rättegångskostnader beträffande frågor, som isolerat kan synas vara att hänföra till miljösidan.

CTK bör snarast ta ställning till hur man skall agera beträffande ovanstående frågor. Skall man vara snål och bestrida rättegångskostnader, som hamnar i gräzonen mellan vattenfrågor och miljöfrågor, d.v.s. försöka minimera motparters möjlighet att tillvarata sina intressen eller....??

Adress:  
Box 730  
686 29 Sunne

Tel.: 0565-202 00  
Fax: 0565-202 20  
E-post: mic@miljocentrum.se

Bg: 667-5573  
Fg: 496 98 42-6  
www.miljocentrum.se

Styrelsens sätte: Sunne  
Innehar P-skattelövis  
Org. nr. 556268-4455



5-6

Om CTK tar på sig att stå för motparters rättegångskostnader i miljödelen, genom ett gemensamt ombud, kan ombudet självfallet hamna i en intressekonflikt med sina huvudmän, om de i vissa frågor har olika uppfattningar. En eller eu fåtal "gratisombud" kan dessutom drabbas av så stor arbetsbörda, att handläggningstiden försenas. Därigenom kan CTK:s ambition om optimal öppenhet ifrågasättas och upplevas som något av en manipulation.

Jag instämmer. Men det finns en enkel lösning på detta problem. CTK kan fullt ut medge att stå för alla ombuds kostnader i miljödelen, på samma sätt som man enligt lag måste stå för kostnaderna beträffande vattenverksamheten.

7

Kostnaderna för ett medgivande enligt ovan kan bli höga. Hur skall sakägare i miljödelen avgränsas. Skall t.ex. en grupp pendlare från Lund, som har åsikter om uppgångarna vid Triangeln, anses som sakägare?

Mitt svar är nej. Det faktum att CTK enligt lag måste stå för sakägarnas juridiska/tekniska kostnader i vattendelen innebär inte, att CTK har att acceptera att den, som påstår sig vara sakägare, skall betraktas som sakägare och att man måste stå för yrkade rättegångskostnader. CTK ges i varje enskilt fall möjlighet att ta ställning till en sakägares anspråk. Så blir det givetvis också, om CTK tar på sig att stå för alla ombuds kostnader i miljödelen.

UaK påpekar att ett åtagande enligt ovan kan leda till höga rättegångskostnader för CTK. Han nämnder vidare "Det är inte osannolikt att möjligheterna att få betalt för sina rättegångskostnader enligt ovan leder till att många fler motståndare till projektet kommer att uppträda i målet, vilket medför förseningar i målets handläggning i Miljödomstolen".

#### Min sammanfattande kommentar

CTK:s policy föreskriver stor öppenhet gentemot allmänheten och givetvis då också gentemot sakägare. Policyn speglar CTK:s uppriktiga intresse för att driva projektet på ett för motparten rättssäkert och demokratiskt sätt. Frågan är dock hur lång CTK skall sträcka sig utifrån denna lofvärda ambition? Som jag tolkar CTK:s policy - om den nu inte är ett spel för gallerierna - så vill man verkligen att så många som möjligt skall engagera sig i beslutsprocessen kring Citytunneln. Rätt forum för ett sådant engagemang är inte bara samrådsmöten utan framförallt miljödomstolen.

Efter att ha tagit del av Lindahls och Klinbergs kommentarer finner jag det rimligt, att CTK överväger att stå för alla ombuds kostnader i miljödelen. Kostnaderna för att på så sätt främja en rättssäker och demokratisk beslutsprocess blir relativt sett små, i relation till att projektet kommer att dra kostnader i storleken 8 miljarder kronor.

Björn O. Gillberg



cc: Rune Rönngård

*PM 37  
01-03-27*

PM 37  
01-03-27

Kjeld Boye-Møller  
CTK

**Ang. undermåliga underlagsrapporter till MKB:n och det fortsatta miljöarbetet**

För mer än ett år sedan ifrågasatte jag som bekant vissa konsulters fortsatta arbete för CTK i anledning av den undermåliga MKB, som de hade tagit fram för tillåtlighetsprövningen. CTK fick då internt lägga ned hundratals mantimmar på att ta fram en acceptabel MKB. Min åsikt var då, att CTK inte skulle betala konsulterna för det undermåliga jobbet utan istället - androm till varnaget - sända en faktura till konsulterna för det arbete CTK tvingades lägga ned.

Nu befinner sig CTK sedan ca. tre månader i en likartad situation. CTK tvingas ånyo lägga ned hundratals mantimmar på att korrigera undermåliga och försenade underlagsrapporter, som skall ligga till grund för den fördjupade MKB:n.

Aktuella konsulter tycks ha som verksamhetsidé, att prestera usla rapporter i trygg förvisning om, att CTK rättar till det hela i samband med interngranskningen. I en sådan situation måste CTK en gång för alla sända ut klara signaler, som resulterar i bot och bättring. Jag återkommer till mitt förslag från mer än ett år sedan. Betala inte för usla rapporter! Fakturera istället konsulterna för det arbete CTK har tvingats lägga ned på att rätta rapporterna! Varför inte ge vissa konsulter sparken?

Ytterst vilar givetvis ansvaret för den uppkomna situationen på konsulterna. Men delprojekten har som beställare också ett ansvar. Delprojekten har tyvärr saknat kompetens för att på ett tillfredsställande sätt kunna upphandla och sedan bevaka/styra framtagandet av aktuella underlagsrapporter. Kompetens har däremot funnits inom tillståndsgruppen, som därför borde ha skött frågan istället för att som nu i efterhand peka på brister i rapporterna.

I sammanhanget har dessutom CTK:s resurser i onödan tagits i anspråk, så tillvida att olika delprojekt delvis gjort likartade upphandlingar men hos olika konsulter. Det hade varit rationellare om CTK, beträffande utredningar som rörde gemensamma problem, hade gjort en gemensam upphandling. Jag åsyftar t.ex. arbetet med att ta fram underlagsrapporter om förorenade massor. Jag var i början av mars med om ett sammanträde, där representanter för delprojekten med tillhörande konsulter samt representanter för TS lade ned 20 mantimmar på ett sammanträde, som resulterade i att man beslöt sig för att slå samman Tyréns respektive VBB/COWIs rapport i frågan till en rapport. Beslutet var klokt men borde ha fattats flera månader och tiotusentals kronor tidigare.

Ovan aktualiserade frågeställningar är inte överspelade, när CTK framåt hösten äntligen fått in ansökningshandlingar och MKB till miljödomstolen. Kompletterande miljöutredningar kommer säkerligen därefter att avkrävas CTK både i tillåtlighetsärendet och tillståndsärendet. En huvudförhandling skall dessutom genomföras. Då gives inte utrymme för ytterligare fadäser på miljösidan. Därför kvarstår behovet av en organisationsförändring såsom jag föreslagit i PM 33.

Felaktiga beräkningsförutsättningar och resulterande felaktiga konstruktioner kan dessutom få fatala konsekvenser för miljön. Jag kan därför inte undgå att ställa frågan, om måhända vissa projekterande konsulter arbetar på samma oprofessionella sätt som "miljökonsulterna". De kommer ju i huvudsak från samma företag. Samtal jag häromdagen hade med Jan Hartén ang. geofrågora inger onda aningar.

*Björn O. Gillberg*  
Björn O. Gillberg

<b>CITYTUNNELN</b>			
Inkom: 2008-04-08			
Dnr:	P.B. 32 M		
Handläggare	Kopia	KBH	KL
2/5	JAN	JAH	

PM 38  
01-04-08

Gitte Isacson  
CTK

Jag översänder enl. löfte några kommentarer till utställningen.

På en av skärmarna nämns att gränsvärdet för kväveoxid kommer att överskridas i samband med byggande. Jag har rättat på skärmen och påpekat, att det inte blir några överskridanden. För övrigt handlar det, när tunneln byggs, nog om miljö kvalitetsnormer. Kontrollera att samma fel inte förekommer på andra skärmar.

Beträffande buller nämns på skärmarna att riktvärden skall efterlevas alt. tillfälligt överskridas. Det måste klart framgå vilka riktvärden som åsyftas. Dessutom vet vi inte vad miljödomstolen kan komma att besluta. Domstolen kan komma med strängare krav än Banverkets/Vägverkets riktvärden. Vi bör alltså inte uttala oss kategoriskt utan snarare nämna vad CTK ser som rimligt men att miljödomstolen ytterst avgör frågan.

Under rubriken "kemikaliedatabas" sägs "En fullständig databas över samtliga kemikalier, samt de mängder som ska användas, kommer att finnas på internet..."

Jag ivrar som bekant för att den här typen av data skall läggas ut på nätet. Men kan vi lägga ut alla kemikalier och mängder på nätet? Vi har ju i nuet vare sig kvantitativa eller kvalitativa uppgifter i frågan.

Texten om min person måste skrivas om. Jag är ingen garant för att de frågor och synpunkter som ställs till CTK kommer att tas om hand och besvaras.

Jag föreslår följande text:

"Björn Gillberg är miljöcontroller med uppgift att kritiskt granska och kommentera hur miljöfrågorna handläggs inom projektet. Han ägnar sig speciellt åt arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen samt hur miljöfrågorna beaktas i projekteringen. I en senare skede kommer han att bevaka att miljöfrågorna förs in i samband med upphandling av entreprenader och att entreprenörerna sköter sig".

Hälsn

  
Björn Gillberg

DH 37 611 KBH  
ad. m. b. d.  
stängt. enl.  
AAA  
m. b. d.

TEL: 08 APR 01 18:57 NR 001 P. 01

TEL:

TEL : 0402 22 HPR '01 18:27 NK.001 P.01

CITYTUNNELN			
Mått: 2001 04 23			
Dir: AB32M			
Handläggare	Kopia	GIS	WNU JAN
KBY	CEL		

PM 39  
01-04-19

Kjeld Boye-Møller  
Citytunneln

Ang. miljöstyrningar från byggtrafik och trafikomläggningar

Vid flera möten med länsstyrelsen och representanter för miljöförvaltningen har framkommit, att man vill, att CTK i MKB:n redogör utförligt för miljöstyrningar, som kommer att orsakas av byggtrafik och trafikomläggningar. CTK:s ståndpunkt har varit, att man endast har att redogöra för miljöstyrningar, som följer av byggtrafiken inom respektive arbetsplats.

CTK:s utgångspunkt är, att man i tillståndsärendet inte kan föra in miljöstyrningar från byggtrafik på kommunens gatunät och trafikomläggningar hänförliga till projektet, eftersom CTK ej har rådighet över gatunätet. Det hela kompliceras dock, apropå rådighet, av att kommunen i nuet ingår i konsortiet. Om konsortiet ombildas till ett bolag, så kan under inga omständigheter bolaget sägas ha rådighet över det kommunala vägnätet.

Det är dock miljöbalkens strävan att åstadkomma helhetsprövningar av stora infrastrukturella projekt. Enligt balkens krav på innehållet i en MKB (6 kap 3 par) skall dessutom direkta och indirekta effekter av en planerad verksamhet identifieras. Syftet är att möjliggöra en samlad bedömning av dessa effekter på människors hälsa och miljön.

Kommunens gatunät har aldrig prövats enligt vare sig miljöskyddslagen, miljöbalken eller vägglagen. Verksamheten på gatunätet saknar därför "juridiskt skydd" analogt med järnvägstrafiken på Malmö bangård (se t.ex. min PM 24). Kommunen kan dock frivilligt enligt miljöbalken eller vägglagen låta tillståndspröva de kommunala vägar, som kommer att beröras av byggtrafiken eller ökad trafik till följd av trafikomläggningar i samband med tunnelbygget. På så sätt skulle kommunen för CTK:s räkning kunna muta in rätten till byggtrafik och trafikomläggningar. Kommunen torde dock vara föga intresserad av en sådan prövning med tanke på prejudicerande effekter.

Å andra sidan har berörda malmöbor ett synnerligen legitimt intresse av att skydda sig mot miljöstyrningar från byggtrafik och trafikomläggningar. Utifrån miljöbalkens regelverk kan den som berörs väcka talan mot kommunen med krav på förbud och/eller begränsning av trafiken på vissa gator. En sådan förbuds- och/eller begränsningstalan skulle sannolikt kumuleras med CTK:s tillståndsprövning och försena hela prövningen. Överklaganden ända upp i HD är tänkbara.

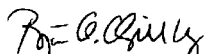
Kommunen kan i händelse av en förbuds- och/eller begränsningstalan, som framgått, kontra med att frivilligt tillståndspröva aktuella vägar enligt miljöbalken eller vägglagen inför miljödomstolen respektive Vägverket, varvid av sakägaren initierad prövning inför miljödomstolen faller. För kommunen är det sannolikt fördelaktigt om prövningen sköts av Vägverket. Men ur rättssäkerhetssynpunkt sett är givetvis en prövning inför domstol att föredra.

TEL :

22 APR 2011 18:27 NR.001 P.02

- Skall CTK till berörda malmöbor endast säga, att frågan om störningar från extern byggtrafik och trafikomläggningar inte hör hemma på konsortiets "bord" och hänvisa till kommunen? Eller skall man utifrån ambitionen om stor öppenhet gentemot allmänheten också påtala möjligheten för sakägare att väcka en förbuds- och/eller begränsningstalan? Eller skall man frivilligt ta på sig att endast trafikera vissa gator under vissa tider med ett maximerat antal fordon per timma? Kan överhuvudtaget domstolen, vid ett sådant frivilligt åtagande från CTK:s sida, föreskriva villkor ang. trafiken på ett gatenät, som CTK ej har rådighet över?

Tillståndsprocessen och därmed projektets genomförandetid kan komma att förlängas avsevärt, jämfört med CTK:s nuvarande tidsplan, om ovanstående problemställningar ej beaktas i den fortsatta planeringsprocessen. Redan inför instående samråd kan en del av frågeställningarna behöva besvaras.

  
Björn O. Gillberg

<b>CITYTUNNELN</b>				
Inkom 2001-05-02				
Dnr: <i>AB 321</i>				
Handläggare	Kopia			
<i>KBT</i>	<i>GIS</i>	<i>CLL</i>	<i>WIKU</i>	<i>79N</i>

PM 40  
01-04-27

Kjeld-Boye Møller  
CTK

Ang. reviderad underlagsrapport (Rev. A) - Luftföroreningar byggskedet - Malmö C, Station Triangeln samt Tunnelar - VBB COWI

Den ursprungliga rapporten påvisade som bekant gränsvärdesöverskridande kväveoxidhalter inom och intill vissa arbetsplatser till följd av utsläpp från byggverksamheten i samverkan med antagna bakgrundsvärden. Därför har en reviderad rapport tagits fram. Uppdraget till VBB COWI var, att i den nya rapporten ersätta maskiner/fordon/metoder, som svarade för stora utsläpp av kväveoxid, med sådana, som resulterade i mindre utsläpp, så att det framgår, att och hur aktuella gränsvärden och framtida normer kan innehållas.

Med gränsvärden avses i första hand Naturvårdsverkets nuvarande halvårsvärde uttryckt som 98-percentil (timvärde) respektive kommande miljö kvalitetsnorm uttryckt som halvårsvärde 98-percentil (timvärde), som uppgår till 110 µg/m<sup>3</sup> respektive 90 µg/m<sup>3</sup>.

Sammanfattningsvis sägs i den nya rapporten "Verksamheten vid respektive arbetsområde beräknas inte medföra ett överskridande av gällande gränsvärden och kommande strängare miljö kvalitetsnorm". Detta är dock en sanning med modifikation.

Av rapporten framgår, att nuvarande gränsvärde och kommande framtida miljö kvalitetsnorm för kväveoxid kommer att överskridas inom och intill vissa arbetsplatser som Centralen samt angreppsschakten vid Kung Oscars Väg och Stadiongatan. Dock löper där inga bostäder risk att drabbas av dessa överskridanden. Nuvarande gränsvärde och framtida norm gäller dock för alla områden - bebyggda som obebyggda. I bostadsområdet intill Triangeln tangeras för övrigt gällande gränsvärde allt under det att framtida norm överskrids. Vid södra påslaget tangeras dessutom i närbelägna bostadsområden framtida norm.

Sammanfattningsvis visar rapporten, att kväveoxidutsläpp från CTK:s arbetsplatser, i kombination med bakgrundsvärdet, resulterar i oacceptabla kväveoxidhalter inom och i närheten av vissa byggarbetsplatser. I den mån framtida norm överskrids kan anföras, att aktuella arbeten kommer att utföras innan normen trätt i kraft, d.v.s. före 31 december år 2005. Detta är dock ett resonemang, som miljödomstolen inte lär acceptera. Jag har i år varit med om mål, där miljödomstolen har sett det som självklart, att betrakta kommande normer som minimikrav.

I rapporten lämnas vissa förslag till skyddsåtgärder för att uppnå acceptabla kväveoxidhalter. Det framgår dock inte, om man därigenom kan innehålla både dagens gränsvärden och kommande normer. Rapporten måste kompletteras, så att det klart framgår vilka kväveoxidhalter som erhålls vid olika skyddsåtgärder. I annat fall kan miljödomstolen ej göra de skälighetsbedömningar, som lagen föreskriver.

För station Triangeln nämns som skyddsåtgärd, för att innehålla gränsvärdet, att arbetsinsatsen kan styras av vädersituationen och för tillfället rådande bakgrundshalt - uppskattad merkostnad 2-10 Mkr. Ett sådant förfarande är dock inte trovärdigt. Det kräver kon-

tinuerliga mätningar av bakgrundshalten och frekventa stopp på arbetet i takt med ändrade meteorologiska förhållanden och varierande bakgrundshalt. Möjligtvis kan under sådana omständigheter arbetet endast bedrivas nattetid på sommaren, d.v.s. när trafikutsläppen respektive utsläppen från uppvärmningsanläggningar är låga. Å andra sidan kan nattarbete antagligen inte accepteras p.g.a. bullerstörningar.

Som alternativ skyddsåtgärd, för att innehålla gränsvärdet för kväveoxid vid Triangeln, nämns förlängd byggperiod - merkostnad 50 Mkr.

Beträffande södra påslaget nämns möjligheten att förlänga de borrade tunnarna, så att tunnelpåslaget hamnar längre söderut, d.v.s. längre bort från bebyggelse, där bakgrundshalten är lägre. Merkostnaden anges ej men torde bli betydande. Förfarandet är ej trovärdigt mot bakgrund av projektets prekära finansiella situation.

Kväveoxidutsläppen vid södra påslaget härstammar i huvudsak från dieseldrivna arbets-tåg, som transporterar ut tunnelmassorna. Dessa utsläpp kan enligt rapporten begränsas genom användning av eldrivna tåg, vilket uppskattas orsaka en merkostnad på 50-100 Mkr. Det finns billigare lösningar. Det kostar t.ex. endast några hundra tusen kronor att ersätta ett dieselloks dieselmotor med en katalysatorförsedd bensinmotor. På så sätt kan kväveoxidutsläppet från arbetstågen reduceras 90-95 procent. Merkostnaden för bensin jämfört med dieseldrivna är i sammanhanget en bagatell jämfört med uppgiven merkostnad för eldrivna tåg. Det gives också andra billiga lösningar.

Har projektcheferna accepterat ovanstående förslag? Är CTK:s ledning medveten om att förslagen kan bli juridiskt bindande åtaganden?

I övrigt noteras, att beräkningarna baseras på klimatstatistik från Sturups flygplats och de bakgrundshalter, som förelåg år 1990 i Malmö. Är klimatförhållandena i Malmö identiska med förhållandena i Sturup? Är beräknade bakgrundshalter av kväveoxid för år 2005 uttryckta som 98-percentil (timvärden) trovärdiga?

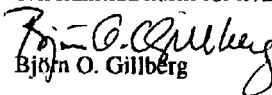
I rapporten adderas dessa bakgrundshalter till beräknade tillskott från olika arbetsområden. Ger ett sådant förfarande en korrekt bild av situationen, d.v.s. sammanfaller 98-percentilen för arbetsområdena med 98-percentilen för bakgrundshalterna?

I rapporten nämns dessutom på några ställen, att beräknade halttillskott anges exklusivt bakgrundshalten och tillskott från "andra verksamheter". Skall detta tolkas som att "andra verksamheter" ej ingår i angiven bakgrundshalt? Vad avses med "andra verksamheter"?

Beräknade halttillskott redovisas i övrigt endast för året med största haltbidraget. Innebär det, att överskridanden av gränsvärden/normer endast sker under detta år?

Resonemang och svar angående ovanstående frågeställningar behövs i rapporten.

Jag är nu liksom tidigare förvånad över att några få arbetsmaskiner och transportfordon kan åstadkomma aktuella kväveoxidhalter. Jag hänvisar till min PM 31. Jag har för avsikt att närmare studera underlagsmaterialet. Uppenbart är, att den aktuella rapporten än en gång måste kompletteras, så att det klart framgår, att och hur hur både dagens gränsvärde och framtida norm för kväveoxid kan innehållas.

  
Björn O. Gillberg

cc: Gitte Isacson, Søren Aarslev-Jensen och Mikael Lundquist

<b>CITYTUNNELN</b>			
Inkom 2001-05-03			
Dnr: AB32M			
Handläggare	Kopia	ANV	GIS
KBH	JAN		OLV

PM 41  
01-05-03

Kjeld Boye-Møller  
CTK

#### Ang. luftföroreningar från materialtillverkning

I rapporten återges utsläpp från tillverkning av makadam/underballast, betongballast, cement och stål. I logikens namn bör också utsläppen från betongfabrikationen tas med. Alternativt kan sägas att de är bagatellartade jämfört med utsläppen från tillverkningen av cementen. Data finns i ref. 5 (som jag har skrivit).

Vari från kommer data beträffande makadam/underballast och betongballast? Det framgår ej av referenserna.

Utsläppen från transporter bör under alla omständigheter tas med. Transporterna svarar för större utsläpp än tillverkning av makadam/underballast och betongballast. Bnl. tabell 4.1 åtgår ca. 1,3 miljoner ton makadam/underballast och betongballast. Om vi antar transporterna sker med lastbil - 30 ton per bil - rör det sig om ca. 40 000 transporter. Om vi antar en genomsnittlig transportsträcka om 4 mil och en bränsleförbrukning om 4 liter per mil, så åtgår för dessa transporter 640 m<sup>3</sup> dieselbränsle. Detta resulterar i ett koldioxidutsläpp på 1600 ton.

Analogt bör utsläppen från transport av cement (ca. 300 000 ton) till projektet beräknas. Antag att betongen levereras med lastbil från Degerhamn - 30 ton per bil. Detta ger 10 000 transporter x 50 mil (inkl. retur). Vid en antagen bränsleförbrukning om 4 liter per mil svarar detta mot en bränsleförbrukning om 2000 m<sup>3</sup> diesel, vilket resulterar i ett koldioxidutsläpp om 5200 ton.

#### övrigt

##### **pkt 1**

Under pkt 1 i 2a stycket sägs att "Utsläppen från cementtillverkning och stålproduktion bedöms få viss betydelse för de regionala halterna av luftföroreningar. Vad gäller lokala halter intill bergväggar, respektive cementfabrik och stålverk skall dessa effekter behandlas inom ramen för tillståndsprövningen av dessa anläggningar".

Svenskan är oklar. Vad avses med regionala halter? Läsaren kan tro att det gäller Skåne. Där finns ingen tillverkning av vare sig stål eller cement.

I övrigt skall inte lokala effekter behandlas inom ramen för tillståndsprövning av aktuella anläggningar. Sådana effekter har behandlats när tillstånd till anläggningarna beviljades en gång i tiden. Alla svenska stålverk och cementfabriker är tillståndsprövade.

Hyfsa svenskan!

##### **pkt 6**

Utes svenska i första styckets två första meningar. Se beträffande sista stycket vad som ovan anbehandlades under pkt 1.




**pkt 8**

Under rubriken åtgärder nämns hur utsläppen av koldioxid resp. svavel kan minskas genom övergång till bibränsle resp. svavelfattiga bränslen. Gäller förslaget för cementfabriker eller maskiner/transporter eller båda delarna?? Oklart! Klargör!

I sista mening nämns explicit att kväveoxidutsläppet kan minskas med förbättrad reningsteknik på arbetsmaskiner. Med arbetsmaskiner åsyftas såvitt förstås maskiner som används i bergväggar. Utsläppen från dessa maskiner är, som framgår, en bagatell jämfört med utsläppen från cement- och ståltillverkning.

Om utsläppen från arbetsmaskinerna avhandlas, som ovan, bör också nämnas, att utsläppen från stål och cementtillverkning kan minskas radikalt med reningsteknik och att i rapporten nämnda utsläppsdata gäller "normala" cement- resp. stålverk. Det finns fabriker vars utsläpp är betydligt lägre - se MKB för tillåtlighetsprövningen.

Samtidigt återstår att avhandla en central fråga. Skall eller skall inte CTK vid upphandlingen styra valet av materialleverantörer och materialtransporter utifrån miljöpåverkan vid materialtillverkning och transporter? Utsläppen till luft från byggnationen är en bagatell jämfört med utsläppen vid materialtillverkning.

  
Björn O. Gillberg

cc: Gitte Isacson, Lena Hellberg och Søren Aarslev-Jensen

05 MHJ.01 10:52 NR.002 P.02

11:11

Till  
Kjeld Boye-Møller

<b>CITYTUNNELN</b>				
Inkom 2001-05-16				
Dnr: AB32M				
Handläggare	Kopia	KNV	GIS	JAN
KBM	OLU	LHE		

PM 42  
01-05-15

Ang. möjligheten att reducera kväveoxidutsläpp från maskinparken så att miljö kvalitetsnormen för kväveoxid i luft kan innehållas

Re. Till gårdagens arbetsmöte nr 7 om luft kan följande sägas. Teoretiskt sett kan alla aktuella dieselmotorer ersättas med bensinmotorer försedda med katalysator. Därigenom kan kväveoxidutsläppet generellt sett minskas med 90-95 procent per fordon/maskin. Sådana bensinmotorer levereras inte som standard här i Europa. I USA är det däremot vanligt att tunga lastbilar och andra entreprenadmaskiner drivs med bensinmotorer.

Det skulle ställa sig kostsamt och problematiskt att i upphandlingen formulera generella krav enligt ovan. Det bör bli en sista nödgärd om inget annat hjälper. Däremot kan alla typer av dieseldrivna fordon/maskiner genom eftermontering förses med katalysatorer. Det rör sig om välbeprövad teknik. Sådana katalysatorer ersätter dessutom ljuddämparen och monteras där ljuddämparen har suttit.

Vid gårdagens arbetsmöte antogs att montering av katalysatorer på dieslar skulle kunna minska kväveoxidutsläppet med 40-50 procent. Jag har idag följt upp de hela. Det visar sig då att sådan eftermontering på sin höjd – generellt sett – minskar utsläppet med ca. 5 procent. Eftermontering löser sålunda ej problemet.

Däremot finns numera på marknaden en bränsletillsats (PuriNOx) som inblandat med vatten i bränslet minskar kväveoxidutsläppet med ca. 15 procent beroende på inblandningsgraden. Tillsatsen används bl.a. i flera amerikanska delstater i dieselelektriska lok och av en del bussbolag, i t.e.x Italien och England. Tillsatsen är väl känd av Volvo och har prövats av Volvo. Om tillsatsen kombineras med en katalysator så minskar kväveoxidutsläppet uppemot 20 procent beroende på inblandningsgrad (bil. 1-3).

Det skall observeras, att katalysatorn också resulterar i en rejäl minskning av utsläppen av partiklar, kolväte och koloxid. Något att tänka på beträffande tunnelloken.

Kostnaden för katalysator dimensionerad för en motoreffekt om 400-500 hk uppgår till 28 500 kronor. Alla typer av dieseldrivna fordon/maskiner genom eftermontering förses med katalysatorer. Monteringskostnaden hamnar i samma storleksordning som arbetskostnaden för ett ljuddämparbyte (se t.ex. www.unikat.se).

Som jag ser det, bör man nu beräkna vilka kväveoxidhalter som erhålls, om maskiner/fordon identifierade i protokoll från arbetsmöte nr 7 förses med katalysator och drivs med inblandning av aktuell tillsats i bränslet. Därvid skall antagas att kväveoxidutsläppet från respektive maskin/fordon minskar med 20 procent.

Vad gäller arbetstågen är det uppenbart, att kombinationen katalysator/tillsats ej är tillräcklig för att reducera kväveoxidutsläppet till en acceptabel nivå (20 procents reduktion). Här finner

jag det lämpligt att ersätta dieselmotorerna med bensindrivna motorer försedda med katalysator – förutsatt att brandsäkerhetskrav ej lägger hinder i vägen. Därvid minskar kväveoxidutsläppet med 90-95 procent.

Alternativt kan utsläppet från arbetstågen minskas till en tredjedel genom att motorerna byts ut mot moderna dieselmotorer, som uppfyller standarden Euro III 1999, 10 EEVs (bilaga 4). Sådana motorer används i gruvor och levereras av Deutz. Dessa motorer släpper endast ut 2 g kväveoxid per kWh jämfört med i beräkningarna antagna 6 g. Om dessutom ovan nämnd bränsletillsats används uppnås en ytterligare utsläppsminskning om ca. 5 procent (15 procent av 33 procent).

Björn O. Gillberg

cc: Gitte Isacson, Sören Aarslev-Jensen, Lena Hellberg, Olu Kurol och Göran Loman

Bilagor: 1-4

...: News - The Lubrizol Corporation and Kuwait Petroleum Italia SpA (KPIT) Sign Contract Bringing Italy

Sida 1 av 2  
bil I

Search Contact Us Site Map

## The Lubrizol Corporation and Kuwait Petroleum Italia SpA (KPIT) Sign Contract Bringing Italy Low-Emission Diesel Fuel

PuriNOx™ Fuel Technology Eligible for Tax Concession in Italy Via Ministry of Finance Directive

CLEVELAND, Ohio, March 22, 2001 . . . Italy's third largest fuel and lubricant marketer, Kuwait Petroleum Italia SpA (KPIT), will soon introduce to the Italian market a pollution-reducing diesel fuel alternative through a contract with The Lubrizol Corporation (NYSE: LZ) in which KPIT plans to sell Lubrizol's PuriNOx Fuel Technology under the brand, Q White.

JOB OI  
NEWS

During 2001, KPIT will lease and install three of Lubrizol's patented blending units required to mix the finished, low-emission fuel, which is a stable combination of standard diesel, purified water and a unique PuriNOx™ additive package developed by Lubrizol. KPIT will invest \$1 million (USD) and will handle widespread distribution of Q White to owners of vehicle fleets and other diesel-powered equipment in Italy. With no need for hardware add-ons, engine modifications or replacements, the technology positively impacts the environment by reducing smog-forming nitrogen oxides (NOx) by up to 15 percent, particulate matter (PM) by up to 25 percent and black smoke by up to 80 percent.

"Needless to say, Lubrizol is extremely enthusiastic about this new development, which will enable us to make our low-emission diesel alternative available to the Italian market," said Alex Psaila, European PuriNOx™ Business Manager for The Lubrizol Corporation. "The fact that KPIT is such a major fuel marketer devoting substantial resources to marketing the technology bodes well for Europeans who are putting forth the effort to improve air quality. It will be a large-scale initiative."

Of the estimated 16,900 kiloton (five billion gallons) total diesel market in Italy, KPIT projects an 850 kiloton (250-300 million gallons) market for emulsion fuels such as Q White, which is targeted primarily to the public services bus segment. According to KPIT, there is approximately a \$1.75 billion (USD) non-retail diesel fuel market in Italy, of which the company plans to target almost 10 percent with the Q White technology. KPIT has earmarked approximately one third of its total Q White investment for a multi-faceted marketing effort that will drive distribution of the fuel.

### Europe's Diesel Users in Italy and France Able to Switch to Stabilized Emulsion Fuels without Increased Cost

In Italy, the Ministry of Finance has designated special categories for emulsion fuels with a 36 percent lower tax rate than conventional EN590 diesel fuel. This tax category applies to stabilized emulsion fuels meeting the specification set by the Italian government (20<sup>th</sup> March 2000). In France, the tax rate for emulsion fuels is 32 percent lower than EN590 diesel fuel.

Due to this advantageous tax positioning of low-emission fuels in France and Italy, fleet operators will experience no negative economic impact by switching from normal diesel to emulsion fuels such as Q White. In addition, the United Kingdom has already removed the tax on water content in the fuel, an important first step in facilitating the successful introduction of this technology.

### From Fuel Pump to Engine Tank, PuriNOx™ Fuel Technology Cuts Harmful Exhaust Emissions

<http://www.lubrizol.com/News/2001/Italy.htm>

2001-05-15

...: News - The Lubrizol Corporation and Kuwait Petroleum Italia SpA (KPIT) Sign Contr Sida 2 av 2

KPIT will produce finished Q White fuel using Lubrizol's unique PuriNOx™ Fuel Technology, which combines the PuriNOx™ additive package, purified water and diesel fuel through a proprietary blending process. An electronically controlled, automated blending unit vigorously mixes the components to form a stable mixture called an emulsion. During the blending process, the special additive formula surrounds water droplets, "suspending" them within the solution to prevent the water from settling out of the fuel. The stabilized water-in-diesel emulsion produces a fuel blend that does not allow the water to contact metal engine parts, therefore, ensuring the fuel will perform as safely and effectively as conventional diesel fuel. The water content also promotes a cloud-like atomization of the mixture during fuel injection and improves combustion, while lowering combustion temperatures, significantly reducing NOx emissions.

Developed by The Lubrizol Corporation in conjunction with Caterpillar Inc., Peoria, Illinois, U.S.A., PuriNOx™ Fuel Technology is applicable to a wide range of centrally fueled on- and off-road uses, such as fuel transport, pickup and delivery vehicles, urban buses, school buses and waste management fleets. Off-road applications include agriculture, mining and construction equipment, as well as coastal marine ships and stationary power generation. Caterpillar continues to support field evaluations of PuriNOx™ Fuel Technology in Caterpillar engines to validate performance in both on- and off-road applications.

With year 2000 gross revenues of \$386 million (USD), Kuwait Petroleum Italia SpA is Italy's third largest fuel and lubricant marketer.

The Lubrizol Corporation is a fluid technology company concentrating on high-performance chemicals, systems and services for industry and transportation.

**Previous**

b.l II

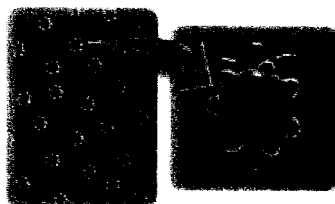


## PuriNOx™ Fuel Stability

The benefits of adding water to diesel fuel have been known for some time. However, the biggest obstacle to water-blend fuel has been making the mixture stable in storage. Lubrizol solved this problem by using specialized chemistry to encapsulate the water droplets.

**The Emulsifier:** Every emulsion requires an emulsifier to remain stable in storage. An emulsifier is a molecule that has an affinity for both liquids and is constructed of two parts: a polar head group that is attracted to water and a nonpolar tail group that is attracted to fuel

### How the Emulsifier Works



The presence of both polar and nonpolar groups allows the emulsifier to function. The emulsifier molecule prefers to remain in the presence of both liquids at the same time. This means that emulsifier molecules will travel to any interface that is created between the liquids and can provide a protective barrier if needed.

**Making the Emulsion:** The first step in making an emulsion is to mix two liquids together at a relatively high shear rate to form droplets. The shear provided by the mixer initially distorts the water droplets into elongated egg shapes. The elongated droplets are then surrounded by the emulsifier molecules, which travel to the interface. Finally, the larger droplets break up into smaller droplets of various sizes, which are then stabilized by the emulsifier molecules. The net result is the formation of small droplets of water surrounded by emulsifier molecules, which form a protective coating. The tails of the emulsifier stick into the fuel phase and help to prevent other droplets from approaching too closely.

**Emulsion destabilizing processes:** From the moment the droplets are formed, they undergo changes that can ultimately lead to emulsion instability and lack of product performance. PuriNOx Performance Systems emulsifiers and process conditions are designed to minimize droplet size while maintaining affordable product costs. The addition of greater amounts of emulsifier can help deter settling, but the final product may become cost prohibitive. Settling of PuriNOx fuel is, therefore, controlled by decreased droplet size. Smaller droplets are less prone to settling.

**Emulsion aging:** Four aging processes occur at a microscopic level and lead to some observable effects. The original emulsion is a mixture of various size droplets. Over time, the larger droplets preferentially settle to the bottom (described

PURIN

FREQU  
QUEST

APPLIK

BLEND

MARKI

FUEL S

POWEI

FEATU  
BENEF

WHY W

The Lubrizol Corporation: Systems - PuriNOx Fuel Stability

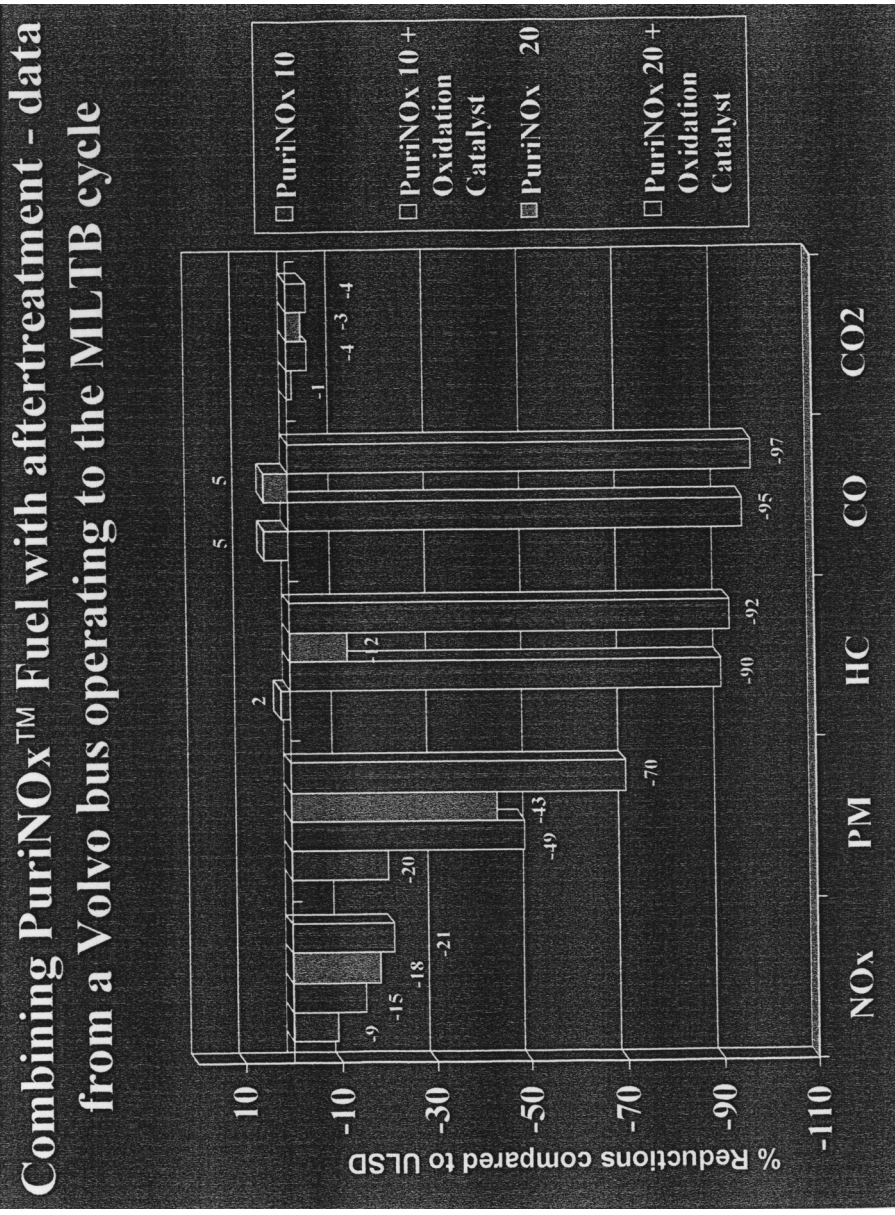
Sida 2 av 2

as "settling" or "creaming"). Eventually, the smaller particles settle, and a fuel layer can be observed at the top (known as "reverse creaming" for a water-in-oil emulsion). In addition, a whiter layer can appear at the bottom.

Both fuel settling and creaming are readily reversible with agitation. This phenomenon is minimized in PuriNOx fuel by the emulsifier and the mixing process. Through storage and inventory control, eventual fuel separation and creaming can be addressed successfully.

Separation is the most harmful process and is the result of coalescence. Separation is visually apparent because a layer of water appears on the bottom of the container. In metal containers, separation can be detected using instruments. Separation is one of the primary issues addressed in the PuriNOx fuel formulation. PuriNOx fuel contains unique emulsifiers that virtually eliminate separation when the fuel is exposed to the slightest movement or agitation (e.g. fueling, transportation, circulation). At room temperature, PuriNOx fuel will remain a completely homogeneous white emulsion for a minimum of two months and will show no visible separation into distinct layers for a minimum of three months.

**Previous**





Standards Search

DieselNet

Emission Standards: European Union

b.i.l. IV

## Heavy-Duty Diesel Truck and Bus Engines

On-road

The European regulations for heavy-duty diesel engines are commonly referred to as Euro I ... V. The Euro I standards for medium and heavy-duty engines were introduced in 1992. The Euro II regulations came to power in 1996. These standards apply to both heavy-duty highway diesel engines and urban buses. The urban bus standards, however are voluntary.

On December 21, 1998, the European Council of Environment Ministers reached a political agreement on the final Euro III standard (amendment of Directive 88/77/EEC) and also adopted Euro IV and V standards for the year 2005/2008. The standards still have to be approved by the European Parliament before they will take effect, which is expected to occur sometime in February 1999.

The text agreed by the Council also sets specific, stricter values for extra low emission vehicles (also known as "enhanced environmentally friendly vehicles" or EEVs) in view of their contribution to reducing atmospheric pollution in cities.

It is expected that the emission limit values set for 2005 and 2008 will require all new diesel-powered heavy duty vehicles to be fitted with exhaust gas aftertreatment devices, such as particulate traps and DeNO<sub>x</sub> catalysts. The 2008 NO<sub>x</sub> standard will be reviewed by December 31, 2002 and either confirmed or modified, depending on the available emission control technology.

The following table contains a summary of the emission standards and their implementation dates.

Table 1

EU Emission Standards for HD Diesel Engines, g/kWh (smoke in m<sup>-1</sup>)

Tier	Date & Category	Test Cycle	CO	HC	NO <sub>x</sub>	PM	Smoke
Euro I	1992, <85 kW	ECE R-49	4.5	1.1	8.0	0.612	
	1992, >85 kW		4.5	1.1	8.0	0.36	
Euro II	1996.10		4.0	1.1	7.0	0.25	
	1998.10		4.0	1.1	7.0	0.15	
Euro III	1999.10, EEVs only	ESC & ELR	1.5	0.25	2.0	0.02	0.15 ←
	2000.10		2.1	0.66	5.0	0.10 0.13*	0.8
Euro IV	2005.10		1.5	0.46	3.5	0.02	0.5
Euro V	2008.10		1.5	0.46	2.0	0.02	0.5

\* - for engines of less than 0.75 dm<sup>3</sup> swept volume per cylinder and a rated power speed of more than 3000 min<sup>-1</sup>

Changes in the engine test cycles have been introduced in the Euro III standard (year 2000). The old steady-state engine test cycle ECE R-49 will be replaced by two cycles: a stationary cycle ESC (European Stationary Cycle) and a transient cycle ETC (European Transient Cycle). Smoke opacity is measured on the ELR (European Load Response) test.

TEL : 28 MAJ '01 7:09 NR.001 P.01

*Handwritten signature*

<b>CITYTUNNELN</b>				
Inkom 2001-05-28				
Dnr: AB 32 M				
Handläggare	Kopia	KNU	GIS	JAN
KBY	OLU	LHE		

PM 43  
01-05-27

Till  
Kjeld Boye-Møller  
CTK

Ang. kväveoxidutsläpp från maskinparken samt "bruttolistan"

**Kväveoxidproblematiken**

Vi sammanträdde den 16 maj med representanter för VBB COWI informerade jag om existensen av s.k. gruvdieslar, som endast släpper ut 2 g kväveoxid per kWh (standarden Euro III 1999, 10 EEV) jämfört med av VBB COWI i beräkningarna antagna 6 g. Se min PM 42.

Maskiner, som svarar för stora utsläpp i VBB COWIs beräkningar, skall självfallet förses med sådana lågemitterande motorer. Søren Aarslev-Jensen och Peter Borchard pekade vid sammanträdet dessutom på realistiska antaganden ang. användningsgrad beträffande olika maskiner.

VBB COWI har utifrån ovanstående uppgifter åstadkommit ett PM, som tyder på att man utifrån korrekta antaganden om användningsgrad och genom att ersätta högemitterande motorer med "gruvdieslar" kan klara gällande gränsvärden och framtida EU norm för kväveoxid.

Det hela illustrera på ett utmärkt sätt CBB COWIs låga kompetensnivå. Under ett halvt års tid har man inte lyckats presentera en rapport, som visar hur gällande gränsvärde och framtida EU norm skall kunna innehållas. Vi på CTK får hela tiden fungera som konsulternas lärare. Som konsulter och experter borde VBB COWI känna till standarden Euro III 1999, 10 EEV. Den finns tillgänglig på EU:s hemsida.

Vi har under våren ägnat åtskilliga sammanträdestimmar åt ovanstående problem. I mötet den 16 mars deltog från VBB COWI förutom Göran Loman fyra personer. Jag förstår inte vad de fyra hade där att göra. De hade inget att bidra med. Likväl lär väl CTK få en faktura för deras mötesdeltagande liksom jag antar att man också har fakturerats för inkompetenta konsulters deltagande i tidigare stormöten om kväveoxidproblematiken.

**Bruttolistan**

För mig okänd konsult har tagit fram en bruttolista, som skall styra CTKs yrkanden inför miljödomstolen om villkor för buller, vibrationer mm. Av bruttolistan framgår bl.a. kostnads sambandet mellan olika miljöåtgärder och antalet bullerstörda bostäder. Bruttolistan sägs bl.a. beskriva konsekvenserna av att hos miljödomstolen ansöka om olika riktvärden för buller och vibrationer. Författaren tycks inte ha klart för sig att konsekvenserna blir avslag på ansökan om hans/hennes uppfattning får råda.

Miljödomstolen kan som bekant föreskriva villkor i form av gränsvärden eller riktvärden. Gränsvärden får som bekant aldrig överskridas. Riktvärden får dock tillfälligtvis överskridas men med skyldighet att snarast möjligt innehålla riktvärdet.

TEL:

28 MAJ 2001 10:10 NR.001 P.02

Dessutom finns vissa av myndigheter satta riktvärden, t.ex. naturvårdsverkets riktvärden för byggbuller. Dessa senare riktvärden är en slags allmänna rekommendationer, som i sig inte är juridiskt bindande. De blir det däremot, om miljödomstolen beslutar att Naturvårdsverkets riktvärden skall gälla. Miljödomstolen är dock oförhindrad att fastställa strängare värden än Naturvårdsverkets riktvärden.

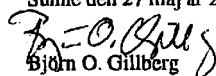
Det är under alla omständigheter otänkbart, att miljödomstolen skall föreskriva mildare bullerbegränsningsvärden än Naturvårdsverkets riktvärden. Likväl gör författaren gällande, att byggmetoder, som innebär att Naturvårdsverkets riktvärden för buller innehålls, är orealistiska.

Författaren förefaller överhuvudtaget inte förstå begreppet riktvärde. Någon i författarens ögon realistisk metod för att innehålla Naturvårdsverkets bullerriktvärde gives icke beträffande Malmö C (momentet byggrosvägar och utgrävning våt resp torr). Författaren avfärdar likaså som orealistisk den metod, som innebär att Naturvårdsverkets bullerriktvärde för Station Triangeln (moment byggrosvägar och utgrävning samt schaktning i kalksten (norra och södra schaktet) kan innehållas.) Med orealistisk förstås uppenbarligen för kostsam.

Av rapporten framgår att de s.k huvudalternativen genomgående orsakar överskridanden av Naturvårdsverkets bullerriktvärden, som tvivelöst kommer att tillämpas som minimikrav av miljödomstolen. Huvudalternativen är sålunda orealistiska.

Sammanfattningsvis synes författaren vara lika obehövrad i svensk miljölagstiftning och därmed förknippad rättslämning som i det svenska språket.

Sunne den 27 maj år 2001

  
Björn O. Gillberg

cc. Gitte Isacsson och Søren Aarslev-Jensen

<b>CITYTUNNELN</b>				
Inkom 2001-CC-05				
Dnr: AB 32H				
Handläggare	Kopia	BN	GJS	<del>LE</del>
KBA	PM 44	ÖLA	JAU	KVV
01-06-04			HLV LST	

Kjeld Boyc-Møller  
CTK

#### Ang. bullerstörningar från byggandet av Citytunneln

Jag påpekade i PM 43 att Naturvårdsverkets riktvärden för byggbuller är att betrakta som en slags allmänna rekommendationer, som i sig inte är juridiskt bindande. Genom den frivilliga prövningen av projektet kommer miljödomstolen dock att besluta om juridiskt bindande villkor för byggbuller. Det är i sammanhanget otänkbart, att miljödomstolen skall föreskriva mildare bullerbegränsningsvärden än Naturvårdsverkets riktvärden. Med tanke på att många personer kommer att beröras av bullerstörningar från byggnationen är det snarare troligt, att miljödomstolen föreskriver strängare begränsningsvärden. Naturvårdsverkets externa bullerriktvärde är för bostäder, skolor mm dagtid (07-18) 60 dB(A), kvällstid (18-22) 50 dB(A) samt nattetid (22-07) 45 dB(A).

Det är konsulternas sak, att, i underlagsrapporterna om buller, visa, att projektet kan genomföras på sådant sätt, att oacceptabla bullerstörningar ej drabbar närboende. I nuet föreligger tre nio bullerrapporter (daterade 01-05-11), som berör Malmö C, respektive Triangeln respektive Tunneln. Av rapporterna framgår, att bullerstörningar över Naturvårdsverkets riklinjer kommer att drabba ett stort antal personer under lång tid. Särskilt allvarlig blir situationen vid södra tunnelpåslaget och framförallt vid Triangeln. Några citat ur rapporten ang. Triangeln återges nedan:

"Beräkningarna visar, att för aktiviteterna 1, 2 och 3 kommer det under dagtid måndag till fredag samt lördag och under kvällstid att vara mellan 600 och 800 bostäder, som påverkas av buller över 60 dB(A). Sammanfattningsvis innebär detta att bullerbelastningen kommer att vara betydande under en stor del av byggnadstiden. Dessa aktiviteter har en varaktighet av omkring 30 månader .....Många av dessa bostäder kommer även att påverkas av bullernivåer över 70 dB(A).....Nattetid ger aktiviteterna 2 och 3 en bullernivå över 45 dB(A) för mellan 600 och 700 bostäder.....Utöver de många bostäderna i området för Station Triangeln ligger det också fyra skolor i närheten av byggnadsområdet. Dessa skolor kommer alla att påverkas av buller över 60 dB(A) dagtid vardagar under en större eller mindre del av byggperioden".

I rapporterna saknas konstruktiva förslag till hur Naturvårdsverkets riktvärden skall kunna innehållas. Konsulten avvisar istället skyddsåtgärder, som innebär att Naturvårdsverkets riktvärden kan innehållas, beträffande Malmö C respektive Triangeln som realistiska respektive orimliga. Konsulten har uppenbarligen inte insett, att det inte är konsultens sak att göra sådana värderingar. Det är istället konsultens sak att ta fram förslag till skyddsåtgärder och sedan lämna åt byggherren och ytterst miljödomstolen att besluta om lämpliga skyddsåtgärder. För en sådan värdering krävs att kostnaderna för olika skyddsåtgärder återges i monetära termer. Beträffande Triangeln presenteras i tabellen 9.1 kostnaderna för vissa skyddsåtgärder, men tyvärr endast i form av procentuell merkostnad. 100 procent merkostnad kan i sammanhanget betyda 1 Mkr all. 100 Mkr eller mer. Beträffande Malmö C och Tunneln anges kostnaderna i kronor för vissa skyddsåtgärder - dock ej sådana som innebär att Naturvårdsverkets riktvärden innehålls.

Klart är att miljödomstolen aldrig kommer att acceptera ovanstående bullerstörningar. Om bullerstörningarna vid Triangeln blir de som anges i rapporten, så orsakar byggnationen dessutom "skada eller olägenhet av väsentlig betydelse för människors hälsa". Projektet strider därvid mot 2 kap 9 § Miljöbalken, d.v.s. projektet är ej tillåtligt.

I MKB:n till tillåtlighetsprövningen har bullerstörningar under byggtiden avhandlats med några få meningar. I sammanfattningen sägs "Sammantaget framgår, enligt konsortiets mening, av MKB:n att varken byggandet eller driften av Citytunnelprojektet kommer att föranleda skada eller olägenhet av väsentlig betydelse för människors hälsa eller miljö". Uppenbarligen var CTK, när denna MKB togs fram, av uppfattningen, att det var möjligt att genomföra byggnationen inom ramen för Naturvårdsverkets bullerriktvärden. Har andra byggmetoder blivit aktuella sedan dess?

Sammanfattningsvis måste snarast de tre bullerutredningarna skrivas om på sätt, att de innehåller förslag till skyddsåtgärder, som är av sådan art, att det framgår, att åtminstone Naturvårdsverkets riktvärden för byggbuller kan innehållas.

  
Björn O. Gillberg

Ps. Avsnitten i huvudhandlingen för resp projekt måste självfallt också justeras analogt med justeringarna i bullerrapporterna. Sak samma gäller också beträffande de justeringar som nu görs i underlagsrapporten beträffande kväveoxidhalter i luften i närheten av bygplatserna.

cc: Gitte Isacsson, Börge Knutsson, Laus Ladefoged, Örjan Larsson och Lennart Stenman

<b>CITYTUNNELN</b>				
Inkom 2001-06-10				
Dnr: AB 32 M				
Handläggare	Kopia	DLU	EW	JAR
KBM	PM	GIS	CST	MW
01-06-10 ML				

Kjeld Boye-Møller  
CTK

Ang. tidplanen för MKB, ansökan till miljödomstolen mm

Jag vill med dessa rader göra klart, att MKB:n och därmed ansökan till miljödomstolen med hög sannolikhet inte kan inges inom ramen för nuvarande tidplan. Olu Kurol gör en storartad insats för att få fram MKB:n och annat material i tid. Men hon kommer troligtvis likväl inte att lyckas. Det beror inte på henne utan på VBB COWIs många försenade och undermåliga underlagsrapporter, som fortfarande är föremål för rättelser/kompletteringar. I nuet är bl.a. frågor som rör avgaser, buller och avloppsvatten fortfarande inte lösta. Inte minst Olu har på ett förtjänstfullt sätt påvisat brister i underlagsrapporterna, i takt med att hon går igenom rapporterna för att skriva motsvarande avsnitt i MKB:n.

Vad gäller avgasfrågorna och bullerfrågorna, som jag bl.a. har avhandlat i PM 43 och 44, bör beaktas, att det inte räcker med att nya underlagsrapporter tas fram, som visar, att CTK klarar miljö kvalitetsnormer/gränsvärden för NOx resp. Naturvårdsverkets riktvärden för buller. De avsnitt, som behandlar dessa frågor i respektive huvudhandling, d.v.s. miljöavsnitten, måste också skrivas om. Sak samma gäller beträffande avloppsvatten.

Rimligt är, att miljöavsnitten i respektive huvudhandling har likartad detaljeringsgrad. Så är i nuet inte fallet. Miljöavsnitten för Projekt Tunnel respektive Projekt Triangeln har t.ex. en högre detaljeringsgrad beträffande materialval än motsvarande avsnitt beträffande Malmö C. Ifrågasvarande avsnitt bör vara identiska.

Jag noterar i övrigt att kapitel 11 (Projekt Tunnel) behöver bearbetas rent språkligt. Se t.e.x. s. 41 och 42, som är en märklig blandning av danska och svenska. Jag förutsätter att huvudhandlingarna i sin helhet kommer att språkgranskas.

I övrigt avråder jag från att ordna ägarmöte som planerat ehuru CTK, vad gäller miljöfrågorna, har föga att presentera. Skall ägarmöte hållas nu, så bör det inriktas på grundvat-  
tenfrågorna, där ett bättre underlagsmaterial föreligger.

Sonne den 10 juni år 2001

  
Björn O. Gillberg

cc: Gitta Isacson, Börge Knutsson, Laust Ladefoged, Örjan Larsson och Lennart Stenman

PM 46  
01-06-17Kjeld Boye-Møller  
CTK  
Malmö

<b>CITYTUNNELN</b>	
Lokom: 2001-00- 1 0	
Dnr: 173 324	
Handläggare:	Kopia
KBM	KW4 G.S

Ang. projektets indirekta effekter - miljöstörningar utanför arbetsområdet orsakade av byggtrafik och trafikomläggningar

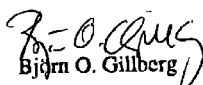
MLU CLK JAN 25

Jag påpekade i PM 39 (01-04-19) att det vid flera möten med länsstyrelsen och representanter för miljöförvaltningen har framkommit, att man vill, att CTK i MKB:n redogör för miljöstörningar, som kommer att orsakas av byggtrafik och trafikomläggningar. CTK:s ståndpunkt har hitintills varit, att man endast har att redogöra för miljöstörningar, som följer av byggtrafiken inom respektive arbetsområde, men inte för störningar orsakade av trafiken utanför arbetsområdet och därtill kopplade trafikomläggningar.

Vid mötet den 11 juni med länsstyrelsen vidhöll både länsstyrelsen och miljöförvaltningen att indirekta effekter enligt ovan skall tas in i MKB:n. En likartad ståndpunkt har också intagits av Naturvårdsverket och Vägverket i skriftlig kommentar i anledning av samrådsmötet den 5 maj.

Jag har i PM 39 utförligt belyst problematiken vad gäller indirekta miljöstörningar och pekat på behovet av ett strategiskt beslut från CTK i frågan. Det är nu hög tid att ett sådant beslut fattas med tanke på instundande ägarmöte och behovet av kompletterande utredningar, om indirekta effekter skall avhandlas i MKB:n.

Sonne den 17 juni år 2001



Björn O. Gillberg

cc: Gitte Isacson och Börge Knutsson

TOLLESON, 5510 TO, 1000 OT

1771

Till  
Kjeld Boye-Møller  
CTK

<b>CITYTUNNELN</b>			
Inkom 2001-06-21			
Dnr: AB 32 M			
Handläggare:	Kopia	OLA	MYLU
KBM	GIS	KST	KNIL

PM 47  
01-06-20

Ang. "Förfrågningsunderlag - Program för miljöledning, PML - 01-06-05"

Jag har ytligt granskat ovanstående handling och återkommer senare med detaljerade kommentarer. Rent allmänt är dokumentet generellt hållet och utan klar koppling till CTK:s specifika miljöproblem, som måste beaktas.

Som "miljökrav på entreprenören" för buller anges sålunda Naturvårdsverkets rekommendationer, trots att nu föreliggande bullerrapporter och arbetsmaterial visar att CK inte klarar dessa normer.

Vibrationer - dock ej från sprängning - är som bekant ett annat problem. För vibrationer föreslås att vibrationsnivån vid sprängning inte får överstiga gränsvärden enligt svensk standard SS 4604861. Beträffande övriga vibrationer - spontning schaktning etc - saknas krav trots att det i underlagsrapporterna nämns ett komfortriktvärde på 0,4 mm/s för bostäder dagtid.

CTK har beslutat att kommande EU-norm för kväveoxid i luft skall innehållas utanför arbetsområdet, vilket ställer speciella krav på vissa arbetsmaskiner, t.ex. att de är försedda med dieselmotorer enligt standarden Euro III 1999, 10 EEVs. Detta måste nämnas i förfrågningsunderlaget.

Jag föreslår att författarna till dokumentet tar del av väsentliga underlagsrapporter innan de fortsätter med ifrågavarande dokument. En annan lösning är att det produceras internt inom CTK, där ju miljökunskapen finns. Förslagsvis är det en lämplig uppgift för miljöchefen.

  
Björn O. Gillberg

Ps. Dokumentet måste också granskas av en jurist. Nuvarande skrivningar lämnar utrymme för tolkningsfrågor och juridiska tvister.

cc: Örjan Larsson och Mikael Lundqvist



From: Birgitta Nilsson <birgitta.nilsson@citytunneln.com>  
To: Per Wickenberg@rsoc.lu.se  
Subject: VB: PM 49 ?  
Date: Thu, 6 Sep 2001 09:42:50 +0200  
X-Mailer: Internet Mail Service (5.5.2650.21)  
X-MIME-Autoconverted: from quoted-printable to 8bit by hera.net.lu.se id JAA28702

> -----Ursprungligt meddelande-----  
> Från: Gitte Isacsson  
> Skickat: den 3 september 2001 10:15  
> Till: Birgitta Nilsson  
> Ämne: VB:  
>  
> Birgitta  
> Detta är det enda mail jag fått av Björn. Inte lätt att se att det ska  
> vara nr 49!!  
> /Gitte  
>  
> -----Ursprungligt meddelande-----  
> Från: Björn, Gillberg  
> Skickat: den 5 juli 2001 16:38  
> Till: Gitte, Isacsson  
> Ämne:  
>  
>  
>  
> 01-07-05  
>  
> Ang. utgångspunkten för bullerberäkningar  
>  
> Enl. minnesanteckningar från möte 01-06-25 ang. byggbuller (ACOUSTIC  
> CONTROL) "vill CTK att beräkningar av SOU 1993:65 utomhuskravet skall  
> göras för att bevisa att vi inte kan innehålla utomhuskraven" (pkt 5 i  
> minnesanteckningarna). Detta enl JVM från COWI.  
>  
> Enl kt 10 "bör också gå att visa att åtgärderna blir orimliga om  
> utomhusraven skall innehållas".  
>  
> Konsulterna har uppenbarligen inte fattat att de har att  
> förutsättningslöst utreda möjligheterna att klara utomhuskravet och mer  
> därtill och kostnaderna härför. Det är sedan domstolens sak att avgöra vad  
> som är rimligt eller orimligt. Tag upp detta med Asmoarp imorgon.  
>  
> Ingår för övrigt i uppdraget att beräkna den momentana ljudnivån i  
> bostäder, vårdlokaler etc nattetid? Jag har idigare påpekat att sådana  
> beräkningar hitintills saknats i underlagsrapporterna. Momentana ljudnivån  
> enl. ovan måste beräknas.  
>  
> Enl pkt 5 skall 5-min ekvivalenter beräknas. Är detta relevant??  
>  
> Björn Gillberg  
>

file://C:\WINDOWS\TEMP\eutd2C.htm

2001-09-06

PM49

**Björn, Gillberg**

Från: Björn, Gillberg  
Skickat: den 5 juli 2001 16:32  
Till: Gitte, Isacsson

2001-07-05 16:32

01-07-05  
PM 49

Ang. utgångspunkten för bullerberäkningar

Enl. minnesanteckningar från möte 01-06-25 ang. byggbuller (ACOUSTIC CONTROL) "vill CTK att beräkningar av SOU 1993:65 utomhuskravet skall göras för att bevisa att vi inte kan innehålla utomhuskraven" (pkt 5 i minnesanteckningarna). Detta enl JVM från COWI.

Enl pkt 10 "bör också gå att visa att åtgärderna blir orimliga om utomhuskraven skall innehållas".

Konsulterna har uppenbarligen inte fattat att de har att förutsättningslöst utreda möjligheterna att klara utomhuskravet och mer därtill och kostnaderna härför. Det är sedan domstolens sak att avgöra vad som är rimligt eller orimligt. Tag upp detta med Asmoarp imorgon.

Ingår för övrigt i uppdraget att beräkna den momentana ljudnivån i bostäder, vårdlokaler etc nattetid? Jag har tidigare påpekat att sådana beräkningar hitintills saknats i underlagsrapporterna. Momentana ljudnivån enl. ovan måste beräknas.

Enl pkt 5 skall 5-min ekvivalenter beräknas. Är detta relevant??

Björn Gillberg

**BIRGITTA NILSSON** Arkivarie

Folijet sk  
Hörsningar  
Birgitta

Lilla Nygatan 7  
Box 4012, 203 11 Malmö  
Telefon: 040 - 32 14 00  
Direkt: 040 - 32 14 18  
Telefax: 040 - 32 15 00  
Mobil: 070 - 601 16 18  
E-post: birgitta.nilsson@citytunneln.com

CITYTUNNELN

Till  
Kjeld Boye-Møller  
CTK

<b>CITYTUNNELN</b>			
Inkom 2001-03-14			
Dnr: AB 3214			
Handläggare	Kopia	OLA	KVL
KBM	JAN	GIS	LST
			VLU

PM 50  
01-07-31

LHE

#### Ang. luftföroreningar under byggskedet

Ett problem har som bekant varit att VBB:s underlagsrapporter har visat på för höga kväveoxidhalter i luften intill en del arbetsområden. Rapporterna byggde på, att aktuella dieselmotorer uppfyllde de utsläppskrav, som Malmö stad ställer vid upphandling av entreprenadtjänster. Jag har utförligt redogjort för problematiken i en rad promemorior. Diskussioner mellan CTK och VBB resulterade under försommaren i en överenskommelse, att nya beräkningar skulle utföras utifrån justerade antaganden ang. olika maskiners arbetsinsatser, antaganden om användning av lågemitterande dieselmotorer, s.k. "gruvdieslar", på transportflok och vissa lastbilar mm. Sådana lågemitterande motorer släpper ut väsentligt lägre mängder kväveoxid än vad som gäller enl. Malmö stads krav.

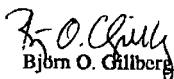
VBB har helt korrekt i PM daterat 01-07-09 (AB31MD2140014) sammanfattat vilka antaganden som skulle läggas till grund för de nya beräkningarna. Av detta PM framgick, att gällande gränsvärde och kommande miljö kvalitetsnorm för kväveoxid kan innehållas utifrån dessa antaganden.

Jag har nyligen tillställts två underlagsrapporter, som skall bygga på ovan nämnda nya beräkningar och antagandena/beräkningarna i ovan nämnd PM. I rapporten "Luftföroreningar, byggskedet - spridningsberäkningar - halttillskott - AB31MD2140010" daterad 01-07-09 redovisas bl.a. beräkningsunderlaget.

I den andra rapporten "Luftföroreningar - byggskedet - Malmö C, Station Triangeln, Tunnelar - AB31MD2110003" redovisas huvudsakligen resultatet av beräkningarna.

Av rapporterna framgår, att gällande gränsvärde och kommande miljö kvalitetsnorm för kväveoxid kan innehållas. Jag ställer mig dock i nuläget tvetsam till rapporternas slutsatser, eftersom det inte i klartext framgår att de bygger på antagandena i ovan nämnd PM. I båda rapporterna sägs nämligen bl.a. "Emissionsberäkningarna för enskilda arbetsmaskiner baseras på de krav på högsta utsläppsnivåer som Malmö stad ställer vid upphandling av entreprenadtjänster".

Malmö stads krav innebär dock, som framgått, större tillåtna kväveoxidutsläpp än från de lågemitterande s.k. "gruvdieslar", som, enl. ifrågavarande PM, skulle användas på vissa maskiner. Frågan är därför, om i rapporterna redovisade kväveoxidhalter är felaktiga, eller om man har glömt bort att korrekta återge de antaganden, som ligger till grund för rapporterna.

  
Björn O. Gyllberg

cc: Gitte Isacson, Börge Knutsson och Örjan Larsson

MIC 16.8.01 (CTK)

PM 51  
01-09-07

Till Miguel Guirao

Ang. möjligheten att reducera kväveoxidutsläpp från arbetsmaskiner genom vatteninblandning i dieselbränsle

Det är sedan länge känt att inblandning av vatten i dieselbränsle reducerar avgasernas innehåll av kväveoxid och partiklar. Se min PM 42. Optimal effekt uppnås vid en inblandning av ca 20 procent vatten i bränslet. Tekniskt sett har svårigheter förlegat att åstadkomma en hållbar dispersion av vatten och bränsle, som ej skicktar sig.

Lubrizol Corporation – en av USAs större tillverkare av smörjmedel - har sedan några år utvecklat ett koncept som bygger på att bränsle och vatten blandas med en emulgator, som resulterar i en stabil dispersion, som håller sig under flera månaders tid. Konceptet inklusive blandare och annan utrustning marknadsförs under beteckningen PuriNOx. Produkten har med framgång testats på olika håll i världen. Omfattande försök görs just nu i Italien, Frankrike och England. Pilotförsök har också gjorts samband med the Big Dig i Boston. Produkten är numera kommersiellt tillgänglig och accepteras av motortillverkare.

Lubrizol är representerat i Sverige och är berett att tillhandahålla PuriNOx till Citytunneln. Aktuell produkt, d.v.s. den som marknadsförs, innehåller 13 procent vatten. Generellt sett resulterar en sådan blandning i en minskning av kväveoxidutsläppet med 10-12 procent och partikelutsläppet med ca. 25 procent. Ytterligare vatteninblandning leder till ytterligare reduktion av aktuella utsläpp men också till effektförluster, som ej är acceptabla. Vid 13 procent vatteninblandning blir effektförlusten ca. 5 procent, d.v.s. en i praktiken ej märkbar effektförlust. Merkostnaden för PuriNOx (10 procent vatteninblandning) jämfört med priset för miljödiesel är i storleksordningen 5-10 procent.

Jag ser det som rimligt att det i underlagsrapporten om avgasutsläpp nämns, att vi har för avsikt att generellt sett kräva av entreprenörerna att de använder ett bränsle av ovanstående typ. Praktiskt sett låter det sig göras genom att blandningsanläggningen med dithörande tank placeras på lämpligt ställe, varifrån bränslet på konventionellt sätt distribueras till de olika byggarbetsplatserna. Transportfordon, som rör sig utanför byggarbetsplatserna, tankas lämpligen där blandningsstationen finns. Inget annat bränsle tillåts.

Kunskap om avgasrening och ovanstående problematik finns i "huset", d.v.s. hos undertecknad och ej hos konsulten (VBB/COWI. Jag förslår därför, att den fortsatta handläggningen av ärendet sköts av undertecknad med benäget bistånd från miljöchefen.

Jag bilägger diverse information för en orientering.

*Björn O. Gillberg*  
Björn O. Gillberg

Bilagor: 1 ~~9~~

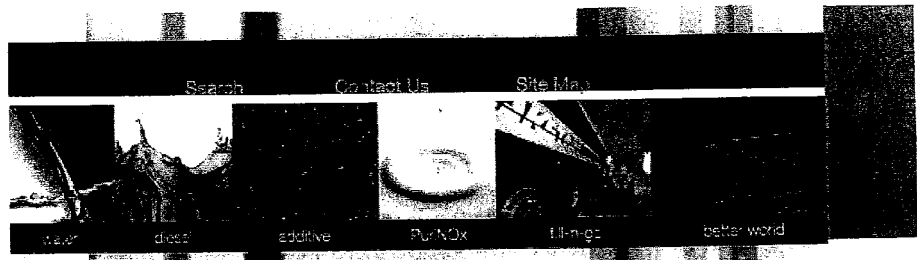
cc: Gitte Isacson Örjan Larsson → LHE

CITYTUNNELN				
Intern 2001-03-07				
Dnr: 4B 32 M				
Handläggare	Kopia	GIS	OCA	LHE
MGO	OCU	KNU	JAN	IST

MLU PWI

The Lubrizol Corporation: Systems - PuriNOx

Sida 1 av 1



## PuriNOx™

*A low emission diesel fuel technology*

PuriNOx is a pollution-reducing technology that enables Lubrizol's fuel marketer and distributor blender partners to provide a finished, low-emission diesel fuel product to their end user customers. Fuel distribution partners use a special blending system provided by Lubrizol, along with normal diesel fuel, purified water and Lubrizol's proprietary PuriNOx fuel additive chemistry to produce a stable, homogeneous emulsion.

The fuel -- which slashes smog-forming nitrogen oxides (NOx) up to 30% and particulate matter (PM), or soot, up to 50% instantly -- is being used around the globe in centrally-fueled vehicle fleets and other diesel-powered equipment.



INTRO

THE PL  
BLENCFEATU  
BENEF

APPLIC

MARKI

<http://www.lubrizol.com/PuriNOx/default.htm>

2001-09-06

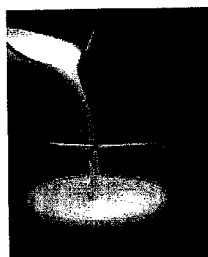


**PuriNOx™**  
*A low emission diesel fuel technology*

### A Low-Emission Diesel Fuel Technology

#### Introducing the Lubrizol PuriNOx™ Fuel Technology:

An instant, economical solution that reduces pollution emitted from diesel-powered engines.



The Lubrizol Corporation's PuriNOx Fuel Technology is a new "fill-and-go" approach to helping owners and operators of diesel-powered vehicles and equipment clean up the air. Combining diesel fuel, purified water and the patented PuriNOx additive package, the process produces a stable, finished modified diesel fuel that instantly and significantly reduces emissions from existing diesel engines, new and old, without expensive engine modifications or replacements or complicated hardware add-ons.

PuriNOx produces an emulsion that slashes smog-forming nitrogen oxide (NOx) emissions by up to 30 percent and particulate matter (PM), or soot, by up to 50 percent.

The finished fuel reaches vehicle and equipment fleet operators via fuel marketers and distributors that mix the fuel's components in an electronically controlled and automated proprietary PuriNOx blending unit to produce the stable, finished product for end users, who can experience the immediate features and benefits of the technology straight from the pump.

The Lubrizol Corporation developed the PuriNOx Fuel Technology in conjunction with Caterpillar, Inc. in response to the industry's growing demand for a low-emission alternative to diesel fuel. Caterpillar continues to support field evaluations of PuriNOx-powered fuel in Caterpillar engines to validate performance in both on- and off-road applications.

The Lubrizol Corporation has three blender/distributor partners in key areas of North America and Europe and blending capabilities in Latin America and Asia. PuriNOx technology is being used in a variety of fleets, engine types, and applications globally to achieve air emissions reductions.

If you are interested in receiving literature or more information, please contact The Lubrizol Corporation toll free at 1-877-PURINOX, or e-mail us:

- North America
- Latin America
- Europe

<http://www.lubrizol.com/PuriNOx/intro.htm>

2001-09-06

Search

Contact Us

Site Map



**PuriNOx™**  
A low emissions diesel fuel technology

## Features and Benefits

PuriNOx Fuel Technology is designed for use in direct injection diesel engines. Field trials indicate that operators are satisfied with equipment performance, highlighting the following:



- A simple, instant and economical solution to improving air quality
- Reduces NOx emissions from compression ignition engines - new and old - by up to 30 percent and particulate matter (PM) by up to 50 percent
- "Fill-and-Go" for the end-user - Usable right from the pump, a turn-key cleaner alternative fuel technology that does NOT require:
  - up-front capital from the end-user
  - changes to engines or equipment
  - fuel marketers/distributors handle blending and sell to the end-user
- The fuel is applicable to direct injection heavy-duty compression ignition engines in centrally-fueled fleets
- The technology is compatible with existing engines and complementary systems (i.e., oxidation catalysts and other aftertreatment devices).
- Fleets can fuel up with the fuel using existing storage, distribution and vehicle fueling facilities.
- Tanks, fuel systems and engine parts "recognize" the liquid as normal diesel fuel.
- PuriNOx helps meet national and local emissions requirements mandated by regulatory agencies.
- Enhances environmental image
- Qualifies for tax or emissions credits/incentives in certain regions

PURIN

INTRO

THE PI  
BLENDFEATU  
BENE

APPLI

MARK

[Previous](#)



**PuriNOx™**  
*A low emission diesel fuel technology*

### Blending Process & Additive Chemistry: Creating a Stable, Water-Blended Fuel

Lubrizol's blender/distributor and fuel marketer partners mix the finished fuel in the proprietary PuriNOx Fuel Technology blending system (the actual user of the fuel does not need to blend the emulsion), a five-million-gallon per year (20 million liter per year) computerized machine that processes the components of the fuel in an electronically-controlled, automated environment. It produces a stable, low-emission diesel fuel in the field.

Lubrizol is currently working to produce a higher capacity blending system that will provide up to 25 million gallon pr year (100 million liter per year) capability.

For more information on the PuriNOx blending process follow these links:

- Proprietary PuriNOx Blending Unit
- How the Blending Process Creates a Stable Fuel
- Emulsions, Emulsifiers & Fuel Stability

**Animation of blending process**  
 (Windows Media Player)



(Click on image to view blending process)



- PURIN
- INTRO
- THE PL
- BLENC
- FEATU
- BENEF
- APPLIK
- MARKI

[Previous](#)





### PuriNOx Fuel Technology Market Evaluations

PuriNOx is being tested in around the world multiple locations in a variety of mechanical and electronic fuel-injected engines and applications. It also is being tested in locomotive applications.

#### North America



Lab Test Chart



In-Service Test Chart  
Click image to view larger

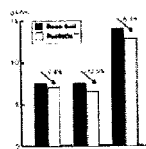


Opacity Chart

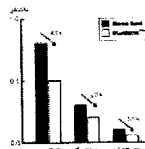


Aftertreatment Chart

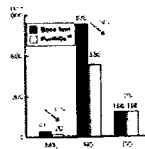
#### Europe/UK



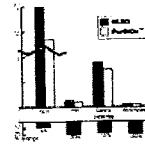
Reduction In NOx Emissions Chart



Reduction In Particulate Emissions Chart



Field Testing On Deutz Engines Chart



Typical Reductions In Emissions From A Volvo Bus Chart

Click image to view larger

Feedback from participants indicates:

- Verification of the reduced emissions from all engines
- Start-up conditions produce immediate engine turnover with no visible exhaust smoke or unusual exhaust color
- Idle conditions produce immediate throttle response, no visible exhaust smoke with faint white smoke at increased throttle, and no unusual exhaust odor.
- Overall acceptable performance and startup time

Previous



**PuriNOx™**  
*A low-emission diesel fuel technology*

### Applications — Who Can Use The Lubrizol PuriNOx Fuel Technology?

The application areas for PuriNOx Fuel Technology are centrally-fueled fleets (vehicles or equipment that return to their home bases for refueling) in both on- and off-highway service, including:



#### On-Highway

- Pick-up and delivery vehicles
- Urban buses
- School buses
- Waste management fleets



#### Off-Highway

- Agricultural equipment
- Mining equipment
- Construction equipment
- Coastal marine ships
- Stationary power generation



#### Other

- Locomotives

Major geographic markets include EPA non-attainment areas, such as California, Texas, Georgia, the midwest and the northeast- regions with air pollution problems - and areas with stringent environmental requirements or vehicle emissions rules, such as Latin America, Europe, Asia and Scandinavia.



PURIN

INTRO

THE PL  
BLENC

FEATU  
BENEF

APPLIC

MARKI

Previous

...: News - The Lubrizol Corporation and Kuwait Petroleum Italia SpA (KPIT) Sign Contr: Sida 1 av 2



## The Lubrizol Corporation and Kuwait Petroleum Italia SpA (KPIT) Sign Contract Bringing Italy Low-Emission Diesel Fuel

PuriNOx™ Fuel Technology Eligible for Tax Concession in Italy Via Ministry of Finance Directive

CLEVELAND, Ohio, March 22, 2001 . . . Italy's third largest fuel and lubricant marketer, Kuwait Petroleum Italia SpA (KPIT), will soon introduce to the Italian market a pollution-reducing diesel fuel alternative through a contract with The Lubrizol Corporation (NYSE: LZ) in which KPIT plans to sell Lubrizol's PuriNOx™ Fuel Technology under the brand, Q White.

During 2001, KPIT will lease and install three of Lubrizol's patented blending units required to mix the finished, low-emission fuel, which is a stable combination of standard diesel, purified water and a unique PuriNOx™ additive package developed by Lubrizol. KPIT will invest \$1 million (USD) and will handle widespread distribution of Q White to owners of vehicle fleets and other diesel-powered equipment in Italy. With no need for hardware add-ons, engine modifications or replacements, the technology positively impacts the environment by reducing smog-forming nitrogen oxides (NOx) by up to 15 percent, particulate matter (PM) by up to 25 percent and black smoke by up to 80 percent.

"Needless to say, Lubrizol is extremely enthusiastic about this new development, which will enable us to make our low-emission diesel alternative available to the Italian market," said Alex Psaila, European PuriNOx™ Business Manager for The Lubrizol Corporation. "The fact that KPIT is such a major fuel marketer devoting substantial resources to marketing the technology bodes well for Europeans who are putting forth the effort to improve air quality. It will be a large-scale initiative."

Of the estimated 16,900 kiloton (five billion gallons) total diesel market in Italy, KPIT projects an 850 kiloton (250-300 million gallons) market for emulsion fuels such as Q White, which is targeted primarily to the public services bus segment. According to KPIT, there is approximately a \$1.75 billion (USD) non-retail diesel fuel market in Italy, of which the company plans to target almost 10 percent with the Q White technology. KPIT has earmarked approximately one third of its total Q White investment for a multi-faceted marketing effort that will drive distribution of the fuel.

### ***Europe's Diesel Users in Italy and France Able to Switch to Stabilized Emulsion Fuels without Increased Cost***

In Italy, the Ministry of Finance has designated special categories for emulsion fuels with a 36 percent lower tax rate than conventional EN590 diesel fuel. This tax category applies to stabilized emulsion fuels meeting the specification set by the Italian government (20<sup>th</sup> March 2000). In France, the tax rate for emulsion fuels is 32 percent lower than EN590 diesel fuel.

Due to this advantageous tax positioning of low-emission fuels in France and Italy, fleet operators will experience no negative economic impact by switching from normal diesel to emulsion fuels such as Q White. In addition, the United Kingdom has already removed the tax on water content in the fuel, an important first step in facilitating the successful introduction of this technology.

### ***From Fuel Pump to Engine Tank, PuriNOx™ Fuel Technology Cuts Harmful Exhaust Emissions***

<http://www.lubrizol.com/News/2001/Italy.htm>

2001-05-15

... News - The Lubrizol Corporation and Kuwait Petroleum Italia SpA (KPIT) Sign Contr Sida 2 av 2

KPIT will produce finished Q White fuel using Lubrizol's unique PuriNOx™ Fuel Technology, which combines the PuriNOx™ additive package, purified water and diesel fuel through a proprietary blending process. An electronically controlled, automated blending unit vigorously mixes the components to form a stable mixture called an emulsion. During the blending process, the special additive formula surrounds water droplets, "suspending" them within the solution to prevent the water from settling out of the fuel. The stabilized water-in-diesel emulsion produces a fuel blend that does not allow the water to contact metal engine parts, therefore, ensuring the fuel will perform as safely and effectively as conventional diesel fuel. The water content also promotes a cloud-like atomization of the mixture during fuel injection and improves combustion, while lowering combustion temperatures, significantly reducing NOx emissions.

Developed by The Lubrizol Corporation in conjunction with Caterpillar Inc., Peoria, Illinois, U.S.A., PuriNOx™ Fuel Technology is applicable to a wide range of centrally fueled on- and off-road uses, such as fuel transport, pickup and delivery vehicles, urban buses, school buses and waste management fleets. Off-road applications include agriculture, mining and construction equipment, as well as coastal marine ships and stationary power generation. Caterpillar continues to support field evaluations of PuriNOx™ Fuel Technology in Caterpillar engines to validate performance in both on- and off-road applications.

With year 2000 gross revenues of \$386 million (USD), Kuwait Petroleum Italia SpA is Italy's third largest fuel and lubricant marketer.

The Lubrizol Corporation is a fluid technology company concentrating on high-performance chemicals, systems and services for industry and transportation.

[Previous](#)



## PuriNOx™ Fuel Stability

The benefits of adding water to diesel fuel have been known for some time. However, the biggest obstacle to water-blend fuel has been making the mixture stable in storage. Lubrizol solved this problem by using specialized chemistry to encapsulate the water droplets.

**The Emulsifier:** Every emulsion requires an emulsifier to remain stable in storage. An emulsifier is a molecule that has an affinity for both liquids and is constructed of two parts: a polar head group that is attracted to water and a nonpolar tail group that is attracted to fuel.

### How the Emulsifier Works



The presence of both polar and nonpolar groups allows the emulsifier to function. The emulsifier molecule prefers to remain in the presence of both liquids at the same time. This means that emulsifier molecules will travel to any interface that is created between the liquids and can provide a protective barrier if needed.

**Making the Emulsion:** The first step in making an emulsion is to mix two liquids together at a relatively high shear rate to form droplets. The shear provided by the mixer initially distorts the water droplets into elongated egg shapes. The elongated droplets are then surrounded by the emulsifier molecules, which travel to the interface. Finally, the larger droplets break up into smaller droplets of various sizes, which are then stabilized by the emulsifier molecules. The net result is the formation of small droplets of water surrounded by emulsifier molecules, which form a protective coating. The tails of the emulsifier stick into the fuel phase and help to prevent other droplets from approaching too closely.

**Emulsion destabilizing processes:** From the moment the droplets are formed, they undergo changes that can ultimately lead to emulsion instability and lack of product performance. PuriNOx Performance Systems emulsifiers and process conditions are designed to minimize droplet size while maintaining affordable product costs. The addition of greater amounts of emulsifier can help deter settling, but the final product may become cost prohibitive. Settling of PuriNOx fuel is, therefore, controlled by decreased droplet size. Smaller droplets are less prone to settling.

**Emulsion aging:** Four aging processes occur at a microscopic level and lead to some observable effects. The original emulsion is a mixture of various size droplets. Over time, the larger droplets preferentially settle to the bottom (described

PURIN

FREQU  
QUEST

APPLIC

BLEND

MARKI

FUEL S

POWEI

FEATU  
BENEF

WHY W

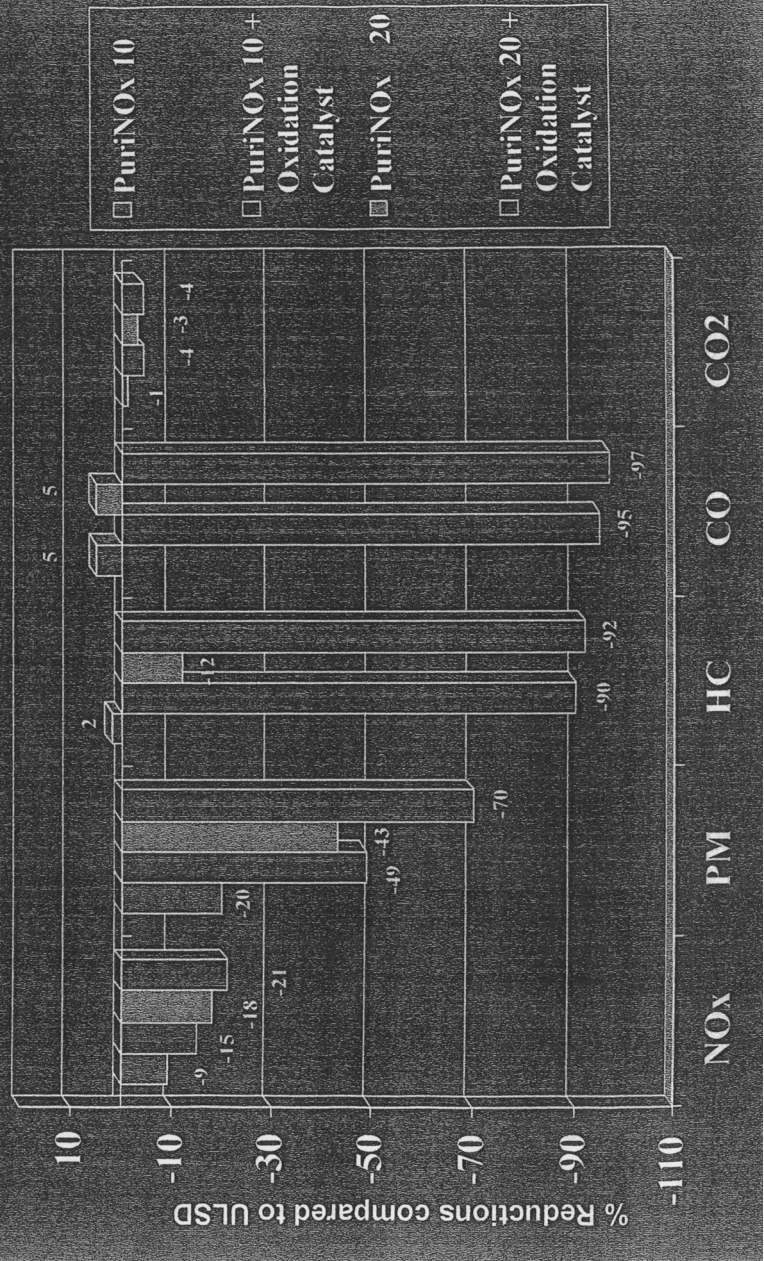
as "settling" or "creaming"). Eventually, the smaller particles settle, and a fuel layer can be observed at the top (known as "reverse creaming" for a water-in-oil emulsion). In addition, a whiter layer can appear at the bottom.

Both fuel settling and creaming are readily reversible with agitation. This phenomenon is minimized in PuriNOx fuel by the emulsifier and the mixing process. Through storage and inventory control, eventual fuel separation and creaming can be addressed successfully.

Separation is the most harmful process and is the result of coalescence. Separation is visually apparent because a layer of water appears on the bottom of the container. In metal containers, separation can be detected using instruments. Separation is one of the primary issues addressed in the PuriNOx fuel formulation. PuriNOx fuel contains unique emulsifiers that virtually eliminate separation when the fuel is exposed to the slightest movement or agitation (e.g. fueling, transportation, circulation). At room temperature, PuriNOx fuel will remain a completely homogeneous white emulsion for a minimum of two months and will show no visible separation into distinct layers for a minimum of three months.

**Previous**

**Combining PuriNOx™ Fuel with aftertreatment - data from a Volvo bus operating to the MLTB cycle**



*bilaga 1*

<b>CITYTUNNELN</b>	
Inkom 2001-03-10	
Dnr: AB 32 M	
Handläggare	Kopia <i>BEU KNU JAN</i>
	<i>KBY JHE GIS EST HEN OLA</i>

PM 24  
00-06-15

Kjeld Boye-Møller  
CTK

**Kan Citytunneln tvunga fram en rättslig prövning av hela Malmö bangård?**

Den nuvarande verksamheten på Malmö bangård saknar fullgott "juridiskt skydd", eftersom den aldrig har prövats enligt vare sig miljöskyddslagen, miljöbalken eller järnvägslagen. Sålunda kan i nuet eller framdeles någon inför miljödomstol enligt miljöbalkens 32 kap 12 § komma att väcka en talan om begränsning av verksamheten inom bangårdsområdet och/eller skyddsåtgärder. På så sätt kan en total prövning av verksamheten hänförlig till bangårdsområdet komma att initieras. Det erinras om, att verksamheten på Kontinentalbanan i sin helhet "frivilligt" har prövats enligt dåvarande miljöskyddslagen och därför ej kan utsättas för en sådan talan.

Frågan om en domstolsprövning av den samlade verksamheten hänförlig till bangårdsområdet aktualiseras kanske av sakägare, när Öresundsförbindelsen har öppnats och trafiken med åtföljande miljöstörmningar har ökat på Malmö C. Om inte annat så blir frågan aktuell, när Citytunnelprojektet "frivilligt" skall prövas enligt miljöbalkens kapitel 9, eftersom projektet omfattar ombyggnad av bangårdsområdet. Det skulle te sig märkligt och då inte minst med tanke på miljöbalkens strävan att åstadkomma helhetsprövningar av större infrastrukturprojekt, om sökanden, vad gäller bangårdsområdet, vid den frivilliga prövningen, gör gällande, att endast den ombyggnad och verksamhet, som är direkt hänförlig till Citytunneln skall prövas. Mot ett sådant prövningsförfarande talar också den praxis, som har utveckats vid Koncessionsnämnden och säkerligen kommer att tillämpas också av miljödomstolen i detta ärende, om Banverket, tillika en av huvudmännen och ägare av bangårdsområdet, står som sökande för ombyggnaden på området. Med andra ord kan till följd av projektets nuvarande juridiska konstruktion Banverket komma att tvingas tillståndspröva hela verksamheten inom bangårdsområdet.

Om däremot ett "nytt" bolag står som sökande för hela Citytunnelprojektet inklusive ombyggnaden av bangårdsområdet kan detta bolag inte åläggas att ompröva den samlade verksamheten inom bangårdsområdet, eftersom man vare sig äger, brukar eller kommer att bruka området i sin helhet.

Det ligger dock därvid nära till hands, att någon sakägare hos miljödomstolen med framgång väcker en talan om begränsning och/eller skyddsåtgärder vad gäller den samlade verksamheten hänförlig till bangårdsområdet. I en sådan situation är det troligt att miljödomstolen vilandeförklarar den del av Citytunnelns ärende, som rör bangårdsområdet, för att senare pröva den frågan i samband med att hela bangårdsområdet prövas.

Banverket kan då kontra med att tillståndspröva den samlade verksamheten inom bangårdsområdet enligt miljöbalken eller järnvägslagen, varvid den av sakägaren initierade prövningen inför miljödomstolen faller. För Banverket är det givetvis en fördel, om man själv får pröva sin egen verksamhet enligt järnvägslagen. Men ur rättssäkerhetssynpunkt sett är givetvis en prövning inför domstol att föredra.

Tillståndsprocessen och därmed projektets genomförandetid kan komma att förlängas avsevärt, jämfört med CTK:s nuvarande tidsplan, om ovanstående problemställningar ej beaktas i den fortsatta planeringsprocessen.

Björn O. Gillberg



J-Avg-23 10:37

FROM-CITYTUNNELN

+46-40-321600

T-353 P.02/04 F-226

bilaga 2*vänd inte med Cirkulär  
slutligen och 130 slar***Citytunneln och Malmö bangård.** *21 augusti 2000.*

PM-BRSB 2000-08-08

429

**BAKGRUND**

Björn O. Gillberg har i skrivelse 2000-06-15 till Kjeld Boye-Möller, CTK, framhållit att någon kan enligt 32 kap.12§ miljöbalken komma att väcka talan om begränsning av verksamheten inom Malmö bangårdsområde och/eller skyddsåtgärder varigenom en total prövning av verksamheten hänförlig till bangårdsområdet kan komma att initieras. Detta kan bli aktuellt när Citytunnelprojektet "frivilligt" skall prövas enligt 9 kap. miljöbalken eftersom projektet omfattar ombyggnad av bangårdsområdet.

Det skulle te sig märkligt, fortsätter Gillberg, om sökanden vid den frivilliga prövningen gör gällande att endast den ombyggnad och verksamhet som är direkt hänförlig till Citytunneln skall prövas. Mot ett sådant prövningsförfarande talar också Koncessionsnämndens praxis speciellt om Banverket, tillika en av huvudmännen och ägare av bangårdsområdet, står som sökande. Med andra ord kan till följd av projektets nuvarande juridiska konstruktion Banverket komma att tvingas tillståndspröva hela verksamheten inom bangårdsområdet. Om däremot ett "nytt" bolag står som sökande för hela Citytunnelprojektet inklusive ombyggnaden av bangårdsområdet kan detta bolag inte åläggas att ompröva den samlade verksamheten inom bangårdsområdet som det vare sig äger, brukar eller kommer att bruka området i sin helhet.

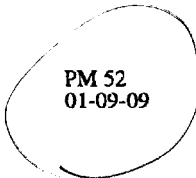
Banverket kan, tillägger Gillberg, tillståndspröva den samlade verksamheten inom bangårdsområdet varvid en av en sakägare initierad prövning inför miljödomstolen faller.

**BRS BEDÖMNING**

32 kap. miljöbalken handlar om skadestånd för vissa miljöskador och andra enskilda anspråk. Den av Gillberg åberopade 12 § stadgar att utöver talan om skadestånd och inlösen av fastighet får enskild, mot den som bedriver eller har bedrivit miljöfarlig verksamhet utan tillstånd, väcka talan om förbud mot fortsatt verksamhet eller om att skyddsåtgärder eller andra försiktighetsåtgärder skall vidtas. Denna typ av talan kan väckas visavi i stort sätt hela det svenska järnvägsnätet. Förutsättningarna för att en sakägare skall kunna vinna framgång med sin talan om åtgärder mot verksamheten på bangården kan dock ej bedömas som stora. Som separat talan kan därför talan enligt 32 kap. 12 § miljöbalken inte behöva påverka prövningarna om Citytunneln.

1(3)

<b>CITYTUNNELN</b>				
Inkom: 2001-09-13				
Dnr: AB 324				
Handläggare	Kopia	OLU	KOD	JAN LHE
MGO	BIS	LST	ALL	SLA Forskning



Miquel Guirao  
CTK

**Kan Citytunneln resultera i en rättslig prövning av hela Malmö Bangård eller delar därav?**

I PM 24 (00-06-15) påpekade undertecknad, att verksamheten på Malmö Bangård saknade fullgott juridiskt skydd, eftersom den aldrig har prövats enligt vare sig miljöskyddslagen, miljöbalken eller järnvägslagen. Jag nämnde, att någon i nuet eller framdeles, enligt miljöbalkens 32 kap 12 §, därför skulle kunna väcka en talan inför miljödomstol om begränsning av verksamheten inom bangårdsområdet och/eller skyddsåtgärder (bilaga 1).

En sådan talan skulle kunna bli aktuell, när Citytunnelprojektet "frivilligt" prövas enligt miljöbalkens kapitel 9, eftersom projektet i dåvarande utformning omfattade viss ombyggnad av bangårdsområdet. I PM 24 påpekades, att det skulle te sig märkligt och då inte minst med tanke på miljöbalkens strävan att åstadkomma helhetsprövningar av stora infrastrukturella projekt, om sökanden beträffande bangårdsområdet, vid den frivilliga prövningen, hävdade, att endast den ombyggnad och verksamhet, som var direkt hänförlig till Citytunneln, skulle prövas. Mot ett sådant förfarande talade dessutom praxis, som den har utvecklats av Koncessionsnämnden. Det påpekades också att projektets genomförandetid skulle komma att förlängas avsevärt, jämfört med CTK:s dåvarande tidplan, om ovanstående problemställningar ej beaktades i den fortsatta planeringsprocessen.

Banverket delade i PM-BRSB (00-08-08) min rättsliga analys av ovanstående problematik (bilaga 2). Man bedömde dock, i motsats till undertecknad, att sannolikheten för en framgångsrik förbuds- och/eller begränsningstalan ej var stor. Man delade uppfattningen, att projektet skulle kunna försenas och fördröjas, om hela bangårdsområdet drogs in i prövningen enligt 9 kap. miljöbalken.

Banverket pekade därför på möjligheten att dela upp projektet i två ärenden, som handlas var för sig, d.v.s. att Banverket svarade för erforderlig ombyggnad av bangården medan Citytunnelkonsortiet svarade för resterande del av projektet, d.v.s. en mera renodlad Citytunnel. På så sätt skulle Banverket i egen regi kunna driva och pröva ombyggnaden av bangården enbart enligt järnvägslagen, allt under det att Citytunnelkonsortiet låt pröva resterande del av projektet enligt miljöbalken inför miljödomstolen samt enligt järnvägslagen.

I PM 25 (00-08-30) påpekade undertecknad, att en uppdelning av projektet enligt ovan juridiskt sett var helt korrekt (bilaga 3). Dock sadet:

"I nuet föreligger en MKB och järnvägsutredning, som omfattar Citytunneln i sig själv samt anslutningar i söder och ombyggnad på bangårdsområdet. Att nu plötsligt lyfta bort bangårdsområdet från prövningen av Citytunnelprojektet skulle säkerligen upplevas av många som en juridiskt tvivelaktig manipulation - speciellt som Banverket och inte miljödomstolen därvid skall pröva ombyggnaden av bangården. Reaktionerna på ett sådant agerande skulle kunna resultera i för projektet mycket negativa konsekven-

ser av både politisk och juridisk natur för att inte tala om goodwillförluster bland allmänheten. En avgörande fråga är bl.a. om miljödomstolen skulle acceptera ovanstående uppdelning.

Jag vidhåller att bildandet av ett "nytt" bolag, som är ensam sökande för hela Citytunnelprojektet inklusive ombyggnaden av bangårdsområdet, i nuet är att föredra. Ett sådant bolag kan inte åläggas att pröva verksamheten inom hela bangårdsområdet, eftersom det vare sig äger, brukar eller kommer att bruka området i sin helhet".

I PM 00-08-31 (bilaga 4) framförde Ulf af Klintberg likartade synpunkter som i ovan avhandlade promemorior. Vi framförde 01-02-01 gemensamt, med hänvisning till våra tidigare yttranden, stor tveksamhet till att bangårdsdelen undantogs från prövningen inför miljödomstolen (bilaga 5).

Vid sammaträde 01-03-05, i vilket vi båda deltog, beslöts dock, bl.a. mot bakgrund av den ökade trafiken på bangårdsområdet till följd av Öresundstrafiken, att konsortiet skulle hemställa hos styrelsen, att bangårdsområdet skulle brytas ut ur Citytunnelprojektet (bilaga 6). Beslut av den innebörden fattades vid styrelsemötet 01-03-13. Därefter meddelades regeringen i tillåtighetsärendet, att ombyggnaden av bangårdsområdet ej längre ingick i projektet.

Genom det projektavtal, som nyligen ingåtts avseende Citytunneln, blir Banverket framdeles ensam huvudman för Citytunnelprojektet. Enligt avtalet ingår i projektet den del av bangårdsområdet, som tidigare har lyfts bort från projektet. Därigenom har projektet hamnat i en juridiskt och moraliskt tveksam situation.

Det är rimligt, att CTK nu tillskriver regeringen i tillåtighetsärendet och klargör, att ombyggnaden av bangårdsområdet numera ingår i tillåtighetsansökan. I så fall måste det material inklusive den MKB, som är under framtagande, för att inges till Miljödomstolen i tillstånds- och villkorsärendet, kompletteras med utredning ang. miljöeffekter av byggnation och drift av av bangårdsområdet. Preliminärt material, som togs fram innan bangårdsområdet avfördes från projektet, visar, att ett antal lägenheter vid Norra Vallgatan är bullerstörda av dagens trafik på bangårdsområdet i kombination med övrigt trafikbuller och att det krävs fasadåtgärder, som kostar ca. 10 Mkr, för att nå ned till acceptabla inomhusvärden i berörda fastigheter. I nuet saknas i denna fråga ett genomarbetat underlagsmaterial, som kan läggas till grund för en ansökan till miljödomstolen.

Om Banverket fortsättningsvis driver projektet som två separata ärenden enligt miljöbalken och järnvägslagen respektive järnvägslagen föreligger, bl.a. mot bakgrund av den nya äganderättsliga situationen, d.v.s. att Banverket blir ensam projektägare, risk, att regeringen som villkor för tillåtighet föreskriver, att också bangårdsområdet skall omfattas av miljödomstolens prövning enligt 9 kap. miljöbalken.

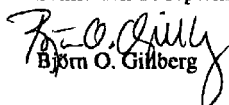
Om regeringen å andra sidan inte meddelar sådant villkor är det tänkbart, att miljödomstolen, bl.a. mot bakgrund av den nya äganderättsliga situationen, ex officio, efter regeringens tillåtighetsprövning beslutar, att också ombyggnaden av bangårdsområdet skall omfattas av domstolens prövning. Lägg till detta sannolikheten för att sakägare hos domstolen väcker en talan om begränsning och/eller skyddsåtgärder vad gäller bangårdsområdet.

Det skall speciellt beaktas, att en prövning enl. 9 kap. miljöbalken av ombyggnaden av bangårdsområdet sannolikt resulterar i, att Banverket tvingas tillståndspröva hela verksamheten och att det dessutom är problematiskt att definiera/avgränsa bangårdsområdet. På sikt kan en sådan prövning få vittomfattande konsekvenser för stora delar av järnvägsnätet, eftersom merparten av nätet aldrig har prövats vare sig enligt miljöskyddslagen, miljöbalken eller järnvägslagen.

51

Tillståndsprocessen och därmed projektets genomförandetid kan ånyo komma att förlängas, jämfört med CTK:s nuvarande tidplan, om ovanstående problemställningar ej beaktas i den fortsatta planeringsprocessen. I avvaktan på ett strategiskt beslut i frågan rekommenderas, att CTK snarast tar fram ett underlagsmaterial, som möjliggör, att också bangårdsområdet vid behov snabbt kan inkluderas i tillstånds- och villkorsärendet enl. 9 kap. miljöbalken.

Sunne den 10 september år 2001

  
Björn O. Gyllberg

bilagor: 1-6

cc: Gitte Isacson, Börge Knutsson och Örjan Larsson

<b>CITYTUNNELN</b>				
Inkom 2001-10-03				
Dnr: AB 32 M				
Handläggare	Kopia	KNU	JAN	OLU
MGO	KIS	UST	MLU	OLA

L.H.E. PERW.

PM 57  
01-10-09

Till  
Miguel Guirao  
Citytunneln

Ang. brister i miljöledningssystemet

Jag pekade i PM 25 (00-06-20) på diverse brister i miljöledningssystemet (bilaga 1). Jag har nyligen gått igenom systemet och konstaterar att i PM 25 påtalade brister kvarstår. Eftersom man från ansvarigt håll inte vidtagit åtgärder kommer jag därför att inom de närmaste veckorna inkomma med förslag till korrigering.

  
Björn O. Gillberg

cc: Örjan Larsson och Mikael Lundquist

bilagor: bilaga 1

PM 25  
00-06-20

bilaga 2

Kjeld Boyc-Møller  
CTK

#### Kommentarer till miljöledningssystemet

Det är för enskilda medarbetare ibland svårt, att följa vad som händer inom organisationen. Protokoll, kallelser till möten etc delges sällan, inom ramen för fastlagda rutiner, en vid krets av CTK:s olika funktionärer. Det leder bl a till dubbelarbete och inte minst att slösoi med tid för kunskapsinhämtning. Som miljöcontroller upplever jag ovanstående som ett stort problem. Jag förväntade mig att miljöledningssystemet skulle lösa problematiken. Så är i nuet inte fallet.

Miljöcontrollerns funktion finns överhuvudtaget ej nämnd i miljöledningssystemet, trots att miljöcontrollern är VD:s instrument för kontroll av hur miljöarbetet sköts. Ett system har sålunda skapats, som ej föreskriver hur miljöarbetet inklusive miljöchefens arbete skall "kontrolleras".

Det är i sammanhanget nödvändigt att bl a miljöcontrollern synliggörs i miljöledningssystemet liksom i andra delar av verksamhetssystemet som berör miljöfrågor (t ex upphandling, inspektioner och revisioner). Rutiner måste också skapas, som garanterar att miljöcontrollern effektivt kan följa verksamheten, utan tidsödande "detektivarbete", genom t ex automatisk delgivning av kallelser och protokoll

Miljöcontrollern bör också automatiskt få del av andra adekvata dokument. Några exempel på vad som åsyftas återges nedan. Beträffande automatisk distribution hänvisas till distributionslistan hänförlig till kap. 3.4.

I rutin 1.4-01 - granskning och uppdatering av miljöaspekter (pkt 5 arbetsgång) nämns att en generell förteckning över miljöaspekter tas fram utifrån en analys och utvärdering utförd av miljöchefen och eventuell expertis. Aktiviteten upprepas minst en gång per år.

I rutinen nämns också att projektchefen eller den han delegerar ser till, att förteckningen över miljöaspekter för respektive uppdrag/entreprenad distribueras till miljöchefen. Miljöchefen utvärderar därvid och tar ställning till om miljöaspekter täcks i leverantörens egenkontroll eller till om CTK:s förteckning över miljöaspekter skall uppdateras.

Rutinen ovan bör också beskriva hur miljöchefens analyser och utvärderingar skall utföras och dokumenteras samt vem/vilka som automatiskt skall delges resultatet, t ex miljöcontrollern. Det är i sammanhanget rimligt att rutinen också föreskriver, att förteckningen över miljöaspekter för respektive uppdrag/entreprenad inte bara initialt distribueras till miljöchefen utan också till miljöcontrollern.

Analogt bör i tillämpliga delar likartade tillägg göras i rutin 1.4-02 - 1.4-04 (arbetsgång).

I övrigt saknas ofta i verksamhetssystemet beskrivningar av enskilda beslutsprocesser. Som exempel hänvisas till rutinen 1.4-06 (miljösäkring projektering). Här nämns under pkt 8 "CTK granskar och godkänner projektörens miljöplan". Dock nämns ej vem eller vilka som skall svara för granskningen och hur den skall dokumenteras. Detta bör klart framgå av rutinen.

Björn O. Gillberg

Cc: Lars Adlergård, Gitte Isacson, Börge Knutsson, Mikael Lundquist och Anders Richardson

<b>CITYTUNNELN</b>			
Inkom 2001-10-11			
Dnr: AB324			
Handläggare	Kopia	OLU	KOVU
GIS	LST	MLU	CLA
		CLA	LHE

PM 58  
01-10-10

Gitte Isacsson  
CTK

AME NYC PERW.

### Frageställningar inför mötet med miljöbalkskommittén

Jag kommer senare i höst att inge en PM till miljöbalkskommittén om behovet av reformering av miljöbalken. Mina synpunkter bygger på mina erfarenheter som miljöcontroller vid både Citytunneln och Hallandstunneln och mina mångåriga erfarenheter av tillståndsärenden inom ramen för Miljöcentrums verksamhet. Nedan tar jag endast upp frågor med direkt bäring på Citytunneln.

#### **Prövning enligt järnvägslagen/väglagen likvärdig med prövning enligt miljöbalken?**

En prövning av ett järnvägsprojekt enligt järnvägslagen eller ett vägprojekt enligt väglagen skall de facto i sak vara likvärdig med en prövning enligt miljöbalken. Men så är det inte i praktiken (se bl.a. nedan). Det är tveklöst ett önskl med tid och resurser att pröva ett projekt som Citytunneln i två parallella beslutsprocesser, d.v.s. enligt järnvägslagen och enligt miljöbalken. Teoretiskt sett kan dessutom dessa parallella prövningsprocesser resultera i motstridiga villkor. Hur förfar man i en sådan situation?

#### **Bättre rättssäkerhet vid prövning inför miljödomstol**

Både vad gäller rättssäkerhet och kvalitet på beslutsprocess och beslut är en prövning enligt miljöbalken i form av en offentlig huvudförhandling inför miljödomstol att föredra. En prövning enligt järnvägslagen alternativt väglagen innebär att Banverket respektive Vägverket prövar legaliteten i egna projekt, vilket är direkt stötande och föga i överensstämmelse med västerländska rättsprinciper.

#### **Stora järnvägs- och vägprojekt bör bli tillståndspliktiga fullt ut enl. kap 9 och 11 miljöbalken**

Det är anmärkningsvärt att stora infrastrukturella projekt som järnvägsbyggen och vägbyggen inte är tillståndspliktiga fullt ut enligt kap 9 och 11 miljöbalken utan endast i den mån ett projekt påverkar grundvattnet och resulterar i avloppsvatten. Svåra miljöstörningar som buller, vibrationer och avgaser kan bli följden både under byggfasen och drift. Därför bör det framdeles i lag föreskrivas att järnvägs- och vägbyggen är tillståndspliktiga enligt både kap 9 och 11 i miljöbalken.

#### **Stora byggprojekt bör också bli tillståndspliktiga enligt kap 9 och 11 miljöbalken**

Citytunneln prövas frivilligt enligt kap 9. Det har under arbetet med MKB:n framkommit, att svåra bullerstörningar och kväveoxidhalter över gällande gränsvärden kan bli följden i centrala Malmö under byggfasen, t.ex. vid byggandet av station Triangeln, om konventionella byggmetoder används. Förhållandena är givetvis likartade, men icke uppmärks-

sammade och därför ej åtgärdade, vid andra stora byggprojekt i tätorter, eftersom de inte är tillståndspliktiga och därför ej föremål för en MKB. Det hela aktualiserar behovet av att alla stora byggprojekt generellt sett blir tillståndspliktiga enl. miljöbalkens kap 9 och 11.

#### Hur skall indirekta effekter hanteras?

En MKB skall identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekter som en verksamhet kan medföra. Hur långt skall frågan om indirekta effekter drivas? Vilka möjligheter har miljödomstolen att föreskriva villkor till begränsning av indirekta effekter?

Citytunneln kommer under den fleråriga byggfasen att orsaka omfattande trafikomläggningar och byggtrafik, som resulterar i buller- och avgaser utanför byggområdet utöver dagens förhållanden. Citytunneln har ej rådighet över gatunätet. Miljödomstolen kan därför sannolikt i nuet inte föreskriva villkor till kontroll ang. dessa indirekta effekter. Skall dessa effekter likväl i en tillståndsansökan beskrivas i en MKB och i så fall varför? Skall sådana störningar snarare avhandlas vid tillåtlighetsprövningen?

Den lokala miljömyndigheten kan vid klagomål besluta om begränsning av byggtrafik längs vissa vägar och meddela förbud för störande trafikomläggningar. Den, som drabbas av indirekta effekter, t.ex. buller från trafikomläggningar, kan i fallet Citytunnel givetvis dessutom väcka en separat förbuds- och/eller begränsningstalan riktad mot väghållaren, d.v.s. Malmö stad.

Ur rättssäkerhetssynpunkt sett och rent praktiskt torde det för både sökanden och störda medborgare vara fördelaktigt, att ovanstående frågeställningar handläggs av miljödomstol innan ett projekt har påbörjats och inom ramen för ett prövningsförfarande, som också reglerar direkta effekter. Den störde medborgaren löper därvid inte risk att drabbas av rättegångskostnader, vilket blir fallet vid förlust vid en förbuds- och/eller begränsningstalan.

Stora byggprojekt resulterar i övrigt i omfattande miljöstörningar vid tillverkning av byggmaterial som cement/betong och armeringsjärn. Sälunda svarade t.ex. kväveoxidutsläppet respektive svavelutsläppet från tillverkningen av cement för Öresundsförbindelsen mot 8 års respektive 1 500 års avgasutsläpp från trafiken över Öresundsbron vid ett flöde av ca. 30 000 fordon per dygn (baserat dagens utsläppsdata för personbilar respektive lastbilar).

Citytunneln framhävs som ett stort miljöprojekt. Av MKB:n till järnvägsutredningen för Citytunneln framgår, att reduktionen av trafiken och därmed dess utsläpp av kväveoxid respektive koldioxid år 2010 i malmöregionen, till följd av Citytunneln, blir ca. 80 årston respektive 36 000 årston. Detta skall jämföras med att konventionell tillverkning av cement och stål för Citytunneln - enligt MKB:n - resulterar i utsläpp av 440 ton kväveoxid samt 162 000 ton koldioxid. Dock finns numera teknik som medger betydande reduktion av utsläppen av kväveoxid och svaveldioxid vid tillverkning av cement och stål utöver ovan angivna utsläppsvärden. Skall/kan sådan teknik föreskrivas och i så fall var i prövningsprocessen - i tillåtlighetsprövningen eller i tillståndsprövningen?

  
Björn O. Gullberg

cc: Miguel Guirao



Till  
Gitte Isacsson



<b>CITYTUNNELN</b>					
Inkom 2001-10-15					
Dnr	PM 59	FB	32 M		
Handl	Q	K	P	LHE	...
Gis	MGD	BOW	KVV		

Ang. VBB/COWIs underlagsrapporter om buller från arbetsområdena Tunneln, Triangeln och Malmö C

Samtliga tre rapporter är svårlästa till följd av att författarna genomgående använder begreppet  $dB(A)$  utan att i texten klargöra om man menar ekvivalent ljudnivå eller maximal momentan ljudnivå. Detta problem ger sig tillkännan redan inledningsvis i respektive sammanfattning.

Sammanfattningarna är virriga och behöver skrivas om. I sammanfattningarna talas t.ex. om överskridanden och underskridanden av riktvärden utan att närmare klargöra huruvida man med riktvärden avser de som utformats av SNV, Malmö stad eller enl SOU 1993:65. Dessa olika riktvärden återges på annan plats än i sammanfattningen i tabellarisk form.

Man får av sammanfattningarna ingen kvantitativ bild av hur många individer/bostäder/kontor som kommer att drabbas av bullerstörningar. Svaret gives, om än delvis oklart, i de tabeller som finns på annan plats än i sammanfattningarna. Jag föreslår att tabellerna återges redan inledningsvis i sammanfattningen. Tabellerna måste dock hyfsas till så att det framgår hur många individer, som kommer att utsättas för bullerstörningar (se ovan). Detta sker lämpligen genom antaganden om ett genomsnittligt antal boende per bostad respektive genomsnittligt antal verksamheter per kontor.

I nuet är tabellerna svårtolkade. Vad avses t.ex. med begreppet flervåningshus (bostäder) i rapporten om Triangeln. Gissningsvis avses antalet bostäder i flervåningshus. I så fall bör rubriken vara bostäder i flervåningshus. Terminologin bör vara identisk i de tre rapporterna. I tabel 1.1. i rapporten om tunneln används begreppet flerbostadshus. Avses därmed något annat än flervåningshus?

I tabellerna redovisas endast ekvivalenta ljudnivåer. Maximala momentana bullernivåer natttid redovisas ej, men nämns likväl i t.ex. texten ang Triangeln. Maximala bullernivåer bör redovisas på ett tydligt sätt i tabellerna.

I rapporterna sägs:

"I Citytunnelns miljöpolicy finns angivet krav på riktvärden för genomförandet av aktuella anläggningsarbeten. I första hand skall riktvärden inomhus för externt byggbuller gälla för olika typer av byggnader i enlighet med SOU 1993:65, se nedan. I andra hand skall riktvärden för byggbuller inomhus gälla i enlighet med SOU 1993:65 i tabell 4.2 ovan. Om riktvärde för byggbuller inomhus inte kan innehållas skall noggranna beräkningar göras och störningsminskande åtgärder vidtagas. Detta kan bli aktuellt eftersom utbyggnaden sker inom Malmös tätbebyggda delar".

Ovanstående påståenden är felaktiga. Buller avhandlas ej i miljöpolicyen.


I de tre rapporterna sägs bl.a.: "I hans offert skall entreprenören beskriva sitt arbetsutförande som säkerställer en god teknisk standard samtidigt som uppställda bullerkrav innehålls. En lägre påverkan än ställda krav kommer att premieras vid utvärdering av anbud". Detta är fel. Texten måste utgå.

Rapporterna bör bearbetas språkligt. Följande mening från sammanfatningen i rapporten tunnlar är ett bra exempel på usel svenska. "För arbetsområde betongtunnlar och ramp i söder visar beräkningarna att en rad bostäder endast kommer att vara bullerpåverkade på över 60 dB(A) utomhus under spontslagning dagtid. Denna aktivitet har en varaktighet av cirka 6 månader".

Bakom begreppet "endast" döljer sig beträffande överskridande av ekvivalenta riktvärdet för utomhusbuller dagtid (enl SOU 1993:65) hela 636 bostäder vid spontning vid tunnelns norra del, 646 bostäder vid spontning mitten av tunneln och 636 bostäder vid spontning södra delen.

I rapporterna finns vad som behövs för att Olu skall kunna skriva om buller i MKB:n, eftersom hon har den kunskap som behövs för att kunna tolka förekommande oklarheter. Men rapporterna måste likväl korrigeras enl. ovan, eftersom bullerfrågorna kommer att ägnas stor uppmärksamhet från sakägarnas sida och många kan antas begära in rapporterna.

Rapporterna är inriktade på att visa hur olika bullerriktvärden skall kunna innehållas. Detta är, som avhandlades vid fredagens möte, antagligen inte tillräckligt långtgående. Lagen kräver BAT, vilket kan innebära lägre bullervärden än diverse riktvärden enl. SNV, SOU m fl.

  
Björn O. Gillberg

cc: Miguel Guirao

<b>CITYTUNNELN</b>			
Inkom 2001-10-22			
Dnr: A B 32 M			
Handläggare	Kopia	BHE	
Gis	ng		

Till Gitte Isacson/Björn Hedén MGD  
CTK BIV

PM 5960  
01-10-19

ANKOM CITYTUNNELN 2001-10-22
------------------------------------

Ang. miljömedicinsk bedömning av Citytunnelns miljömedicinska konsekvenser

**1. Sammanfattningen**

Jag föreslår de ändringar jag har markerat direkt i bifogad text vad gäller sid. 2. Jag föreslår dessutom att man i sammanfattningen nämner att Citytunneln reducerar vägtrafik och därmed vägtrafikolyckor samt att risken för olyckor med farligt gods på Kontinentalbanan dessutom minskar. Detta nämns ju senare i texten under avsnitt 3.10.

**2. Promemorians innehåll och struktur**

Under rubriken konsekvenser byggskedet avhandlas ej social miljö och säkerhet. Dessa frågor bör avhandlas beträffande byggskedet.

**3.2 Buller**

Stryk första meningen. Sak samma sägs ju i nästa mening. I tredje meningen nämns "talmaskering". Finns det inte något bättre ord?

I sista meningen sägs att buller från tågtrafiken i driftskedet inte kommer "att orsaka någon upptäckbar hälsopåverkan". Det krävs rejäla störningar för att man skall kunna upptäcka hälsopåverkan med epidemiologiska metoder. Byt ut "upptäckbar" mot "negativ".

**3.3 Vibrationer och stömljud**

I 4e st. på sid. 6 sägs att vibrationsnivåerna "med enstaka undantag" ligger under känsletröskeln. Är detta korrekt? Byt analogt med under avsnitt 3.2 ut ordet upptäckbar i sista meningen mot "negativ".

**3.5 Elektromagnetiska fält**

Byt analogt med under avsnitt 3.2 ut ordet upptäckbar i sista meningen mot "negativ".

**3.6 Ljusstörningar**

Byt analogt med under avsnitt 3.2 ut ordet upptäckbar i sista meningen mot "negativ".

**3.7 Barriäreffekter**

Byt analogt med under avsnitt 3.2 ut ordet upptäckbar i sista meningen mot "negativ".

**3.8 Social miljö**

I sista meningen nämns att Citytunneln inte kommer att medföra sådana "förändringar i den sociala miljön att miljömedicinska effekter uppstår". Miljömedicinska effekter kan vara negativa och positiva. Slutsatsen är väl att inga negativa miljömedicinska effekter uppstår?

### 3.10 Grundvatten

Överst på sid. 8 nederst och sid. 9 överst sägs "I de fall oacceptabelt stora dränerings- och dagvattenmängder erhålls så kommer lokalt omhändertagande och infiltration av dessa vattenmängder göras". Återinfiltration görs väl inte för att vattenmängderna är oacceptabla utan för att bibehålla en acceptabel grundvattennivå?

### 4.1 Buller, vibrationer och stömljud

Här nämns angående byggbuller att riktvärden enl. SOU 1993:65 och Malmö stads miljöprogram följs. Det är ingalunda helt säkert. Tillfälliga överskridanden kan bli aktuella. Strängare villkor kan komma att spikas av miljödomstolen. I texten saknas uppgifter om momentant buller. I texten saknas dessutom ett ställningstagande ang. byggbuller. Kommer det eller kommer det inte att kunna orsaka negativa medicinska effekter?

I tredje styckets sista mening sägs att "någon fara för miljömedicinska effekter inte bedöms finnas på grund av tunnelboringen". Det skadar inte att förtydliga och säga att "negativa" effekter ej förväntas.

### 4.2 Luftföroreningar

Här avhandlas luftföroreningar under byggskedet. De sägs att tillkommande luftföroreningar i omgivningen är marginella. Det bör betonas att den dimensionerande luftföroreningen från arbetsmaskiner är kväveoxid och att halten i omgivningen tillsammans med bakgrundshalten hamnar under dagens omgivningshygieniska gränsvärde och kommande EU norm.

Byt analogt med under avsnitt 3.2 ut ordet upptäckbar i sista meningen mot "negativ"

### 4.3 Mark och vattenföroreningar

Här bör påpekas att i den mån injekteringsmedel skulle läcka ut i grundvattnet så används grundvattnet under centrala Malmö ej för dricksvattenändamål. Det är salthaltigt och rinner ut i Öresund.

### 4.4 Avloppsvatten

Sista meningen lyder "några hälsoeffekter bedöms inte uppstå". Skriv för tydlighetens skull "Några negativa...."

### 4.5 Barriäreffekter

Byt analogt med under avsnitt 3.2 ut ordet upptäckbar i sista meningen mot "negativ"



Björn O. Gillberg

cc: Miguel Guirao

### PM 3

## Översiktlig bedömning av Citytunnelns miljömedicinska konsekvenser i drift- och byggskede

### 1. Sammanfattning

En utbyggnad av Citytunneln kommer, enligt projektets ändamål, bl.a. att innebära att konkurrenskraften för den spårburna kollektivtrafiken ökar och att utvecklingen inriktas mot ett mer miljöanpassat transportsystem och mot ett långsiktigt mer hållbart samhälle. De långsiktiga miljö- och hälsoeffekterna med en Citytunnel bedöms med dessa konsekvenser för trafik och samhällsutvecklingen som klart positiva. *R??*

Lokalt längs Citytunneln kan dock projektet medföra negativa konsekvenser med hänsyn till miljö, hälsa och säkerhet. I driftskedet kan tågtrafiken medföra ökade störningar främst i form av buller, vibrationer och stömljud. Med föreslagen utformning och planerade bullerskydd längs banan ovan mark tillgodoses dock ~~ihuvudsak~~ de riktvärden som finns för dessa störningar varför det bedöms osannolikt tågtrafiken i driftskedet kommer att orsaka någon ~~negativ~~ *negativ* hälsopåverkan. *3*

Ur personskadesynpunkt är sannolikheten för konsekvenserna av olyckor i tunnelarna i driftskedet och av störst betydelse. Utformningskraven för tunnelarna är dock att de ska ha samma säkerhet som markspår.

De problem som projektet medför uppstår främst under byggskedet. ~~Under genomförande-tiden krävs såväl enskilda som samhälleliga uppoffringar.~~ Stora arbetsplatser under flera år blir området vid Malmö C, station Triangeln och tunnelpåslaget vid Holma. I dessa områden kommer tidvis betydande störningar att uppstå – arbetsområdena och tillfälliga trafikomläggningar kommer att medföra ökade störningar och barriäreffekter som lokalt kan få stor betydelse för såväl boende som för enskilda verksamheter. Trafikomläggningarna medför dessutom ökade olycksrisiker. *tillfälliga* *Kan*

De beräkningar som gjorts av luftföroreningar, buller, vibrationer och stömljud visar dock att ~~beräkningarna~~ *beräkningarna* för störningsnivåerna och den påverkan på hälsan som byggnadsarbetena medför ~~är~~ *är* acceptabla. Väsentligt är dock att bevaka skeendena och att upprätthålla en handlingsberedskap för oväntade effekter under byggnadsperioden. Det är dessutom av största betydelse att genom information förbereda och förklara för allmänheten när, vad och varför olika saker kommer att ske. Störningarna är till stor del psykologiska och kunskaper om och förståelse för vad som kommer att ske minskar problemen. *ca*

~~De slutsatser gjorda utredningar bedöms ge underlag för~~ *Sammanfattningsvis* att med ~~ett~~ *ett* ~~gott genomförande~~ *gott genomförande* är Citytunnelns långsiktiga positiva effekter för människors hälsa och välbefinnande betydligt större än summan av de negativa effekter som uppstår under byggnadstiden och i driftskedet.

Örjan Larsson  
CTK  
Malmö

<b>CITYTUNNELN</b>				
Inkom 2001-10-25				
Dnr: 9832 H				
Handläggare	Kopia	GIS	KNU	LHE
OLA	OLU	JAN	PTA	KST
				LML AME

PM 61  
01-10-24

PM från VBB/COWI angående avloppsvatten mm

Aktuell PM är alldeles för generellt hållet för att kunna användas som underlag för avsnittet om avloppsvatten i MKB:n. Sex utsläppspunkter anges för avloppsvattnet - Inre Hamnen, D1800 med utlopp i Öresund i Bunkeflostrand, Lernäckendiken med utlopp i Öresund norr om Bunkeflostrand, Bunkeflodiktet med utlopp i Öresund söder om Bunkeflostrand, kommunens dagvattennät i Kastanjegården samt Risebärgabäcken med utlopp i Öresund via Segå å.

Det framgår dock ej vad som skall leda till de olika utsläppspunkterna vare sig kvantitativt eller kvalitativt. Sådana data behövs tveklöst för att miljökonsekvenserna beträffande respektive recipient skall kunna bedömmas.

I rapporten nämns att allt avloppsvatten "i slutändan" hamnar i Öresund. Öresund tål en hel del. Men frågan är vad avloppsvattnet kan åstadkomma i respektive recipient innan det når Öresund. Detta framgår ej av promemorian. Denna frågeställning är av speciellt intresse beträffande utsläppet till Lernäckendiket eftersom det berör Bunkeflo strandängar, som är synnerligen skyddsvärda. Sak samma gäller beträffande Risebärgabäcken, som utgör ett av Segåns viktigaste reproduktionsområden för havsöring.

I promemorian kringås ovanstående problematik bl.a. med hänvisning att "Om ovanstående kriterier gäller kommer inte dessa mindre vattendrag (diken) och dagvattenledningar att påverkas av projektets utsläpp av grundvatten, dagvatten och processvatten". Detta förutsätter i princip att kriterierna garanterar utsläpp av rent vatten i dessa recipienter. Kriterierna är dock så allmänt hållna att de inte kan accepteras som garant för "nollpåverkan" på aktuella recipienter.

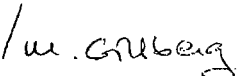
Jag åsyftar t.ex. texten "Kemiska ämnen som ingår i processvatten skall innan de får användas vara godkända för användning med de förutsättningar som gäller för respektive utsläppspunkt. Eventuella rester av dessa ämnen får inte vara skadliga för recipienten som belastas". Denna skrivning är till intet förpliktande och kan omöjligen läggas till grund för en bedömning av rimligheten att leda avloppsvatten till Lernäckendiket och Risebärgabäcken.

I promemorian sägs bedömd påverkan beskrivas av utsläpp i Inre Hamnen och till Öresund via D1800-ledningen. Påverkan beskrivs inte. Beträffande Inre Hamnen beskrivs endast utspädning

Beträffande D1800-ledningen sägs, vatten, som leds till denna ledning, kommer att motsvara "normalt" dagvatten beträffande ämnen enligt Malmö stads krav. Beträffande ämnen som inte omfattas av Malmö stads krav, d.v.s. kemiska ämnen, som normalt inte ingår i dagvatten, sägs, att de "skall ligga på en nivå i utsläppspunkten som är betryggande med hänsyn till påverkan i recipienten". Dock anges ingen kvantitativ eller kvalitativ

För att miljökonsekvenserna skall kunna bedömmas krävs att tillståndet i respektive recipient i nuet vägs mot vad som skall tillföras recipienten. Vissa nulägesbeskrivningar gives. Beträffande Öresund hänvisas till diverse rapporter. I sammanhanget är det på sin plats att också referera de mycket omfattande undersökningar, som, årligen sedan 1995, har gjorts av sediment, vatten och biomassa i de våtmarken där Lemackendiket mynnar.

Sammanfattningsvis kan aktuell promemoria ses som ett första utkast, som behöver kompletteras för att fylla avsett syfte.

Björn O. Gillberg / 

cc: Gitte Isacson och Jan Hartlén

Sida 1 av 1

From: Birgitta Nilsson <birgitta.nilsson@citytunneln.com>  
To: per.wickenberg@rsoc.lu.se  
Subject: VB: Miljömedicinsk bedömning A5 - 01-11-0  
5  
Date: Tue, 13 Nov 2001 08:20:45 +0100  
X-Mailer: Internet Mail Service (5.5.2650.21)  
X-MIME-Autoconverted: from quoted-printable to 8bit by hera.net.lu.se id IAA04348

Vidarebefordrar senaste PMet  
/Birgitta

62

> -----Ursprungligt meddelande-----  
> Från: Gitte Isacsson  
> Skickat: den 12 november 2001 17:34  
> Till: Birgitta Nilsson  
> Ämne: VB: Miljömedicinsk bedömning A5 - 01-11-05

>  
> Till arkivet.  
> /Gitte

> -----Ursprungligt meddelande-----  
> Från: Björn Gillberg  
> Skickat: den 8 november 2001 19:16  
> Till: Gitte Isacsson; Olu Kuroi  
> Ämne: Miljömedicinsk bedömning A5 - 01-11-05

>  
>  
> PM 62  
>  
>

> Den aktuella bedömningen duger bra för ändamålet. Jag har några förslag  
> till rättelser av stilistisk art, som jag tar upp muntligen med Olu. Jag  
> funderar dessutom på om rapporten, för att den skall kunna läsas  
> självständigt, borde innehålla en karta. I övrigt bör kanske på sid. 13  
> riktvärdena enl. SOU 1993:65 återges både beträffande inomhus och utomhus.

>  
> På sid. 13 nämns, att riktvärdena (utomhus) normalt kommer att uppfyllas.  
> Om så inte är fallet uppfylls med några undantag inomhusvärdena. Det är  
> kanske klokt, att utveckla denna fråga genom att i klartext ange, hur ofta  
> och var, utomhusvärdena kommer att överskridas.

>  
> I texten återges i form av sex punkter de undantag, som kommer att  
> resultera i överskridanden av inomhusvärden. Under somliga punkter nämns  
> var överskridandet kommer att ske rent geografisk. I andra punkter anges  
> ej var överskridandet kommer att ske. I logikens namn bör platsen för  
> överskridandet anges under varje punkt.

>  
>  
> Björn Gillberg

file://C:\WINDOWS\TEMP\eud10.htm

2001-11-13



**Birgitta Nilsson, 08:17 2002-05-22 +0200, VB: PM67**

Date: Wed, 22 May 2002 08:17:40 +0200  
 From: Birgitta Nilsson <birgitta.nilsson@citytunneln.com>  
 Subject: VB: PM67  
 To: "Per Wickenberg (E-mail)" <per.wickenberg@rsoc.lu.se>  
 X-Mailer: Internet Mail Service (5.5.2650.21)

kommer här. Mellanliggande PM har betraktats som arbetsmaterial.  
 Ha en bra dag  
 /Birgitta

> -----Ursprungligt meddelande-----  
 > Från: Björn Gillberg  
 > Skickat: den 15 maj 2002 12:01  
 > Till: Anette Bäckström  
 > Kopior: Anette Bäckström; Bengt-Ove Persson; Christina Sverdrup;  
 > Gitte Isacson; Jan Hartlén; Lars Maithe; Laust Ladefoged; Lennart  
 > Stenman; Olu Kuroi; Örjan Larsson; Sören Aarslew-Jensen; Patrik Magnusson;  
 > 'loman@eurovind.com'  
 > Ämne:

>  
 >  
 >  
 >  
 >  
 >

>  
 >  
 >  
 >  
 >  
 >

>  
 >  
 >  
 >  
 >  
 >

>  
 >  
 >  
 >  
 >  
 >

> 67  
 >  
 > 02-05-15

>  
 > CTP  
 > Malmö

>  
 > Att Anette Bäckström m fl  
 >

>  
 > Ang. kväveoxidutsläpp och krav i FU.  
 >

>  
 > Vi har i MKB:n visat, att projektets bidrag till kväveoxidhalten i  
 > närheten av de olika arbetsområdena kan styras, så att projektets bidrag  
 > tillsammans med bakgrundshalten inte resulterar i halter över kommande  
 > miljö kvalitetsnorm. Sälunda är projektet, vad gäller kväveoxidutsläpp,  
 > tillåtligt i miljöbalkens mening.  
 >

>  
 > För att projektet inte skulle resultera i överskridanden av  
 > miljö kvalitetsnormen har den ansvarige utredaren (Göran Loman) tvingats  
 > "skruva och ratta" ordentligt på modellen. Vissa arbetsmoment, som  
 > resulterar i "stora" kväveoxidutsläpp har sålunda inte pågått samtidigt.  
 > Vissa moment har i beräkningarna antagits ske med eldrivna maskiner samt i  
 > vissa fall med lågemitterande maskiner.  
 >

>  
 > Vi skulle kunna göra det lätt för CTP genom att i förfrågningsunderlaget  
 > enbart skriva "Arbetet skall bedrivas så att projektets tillskott av

>  
 >  
 >  
 >  
 >  
 >

>  
 >  
 >  
 >  
 >  
 >

>  
 >  
 >  
 >  
 >  
 >

>  
 >  
 >  
 >  
 >  
 >

>  
 >  
 >  
 >  
 >  
 >

>  
 >  
 >  
 >  
 >  
 >

>  
 >  
 >  
 >  
 >  
 >

Printed for Per Wickenberg <Per.Wickenberg@soc.lu.se>

1

Vad är det?  
 (9) CTR

PM67

PM

? Vad är det? (FU)

**Birgitta Nilsson, 08:17 2002-05-22 +0200, VB: PM67**

---

- > kväveoxid till luften taget samman med bakgrundshalten intill
- > arbetsområdena inte resulterar i kväveoxidhalter över miljö kvalitetsnormen > 90 ug/m<sup>3</sup>.
- >
- > I praktiken kommer det för CTP, entreprenörer och tillsynsmyndigheten att > vara omöjligt att kontrollera efterlevnaden av ett sådant villkor. Det > skulle kräva ständiga beräkningar från samtliga parter innan olika > arbetsmoment vidtas och kontinuerliga mätningar av kväveoxidhalten intill > samtliga arbetsplatser. Det hela skulle helt enkelt bli ohanterligt, > resultera i teroretiska och diskutabla beräkningar och kosta miljontals > kronor.
- >
- > Straffrättsligt sett så kan ingen fällas till ansvar om kväveoxidhalterna > i Malmö under byggfasen på vissa ställen hamnar över miljö kvalitetsnormen > - straffsanktioner saknas. Kväveoxidhalten i luften har ju i huvudsak sin > grund i utsläpp från trafiken och bostadsuppvärmning. CTP kan på sin höjd > bli "droppen som får bågaren att rinna över" alldeles intill några av > byggarbetsplatserna.
- >
- > I den mån tillsynsmyndigheten i Malmö noterar kväveoxidhalter i luften > över normen kan den genom ålägganden begränsa vissa utsläppskällor. Man > kan t.ex. begränsa trafiken på vissa gator och/eller ålägga CTP och andra > aktörer att begränsa sin verksamhet.
- >
- > Sannolikheten för att projektet, i händelse av överskridanden av normen, > skall drabbas av krav på begränsningar av verksamheten är hart när > obefintlig. Med detta vill jag säga, att, så länge entreprenörerna > använder dieseldrivna fordon/arbetsmaskiner, som uppfyller generella > lagkrav, kan de fullständigt ignorera den aktuella miljö kvalitetsnormen.
- >
- > Nu är ju projektet ett miljöprojekt med högt ställda miljöambitioner. Vill > projektet hålla kväveoxidutsläppet vid en låg nivå, så att det tillsammans > med alla andra källor, inte resulterar i överskridanden av > miljö kvalitetsnormen, gives endast en väg. I FU måste utsläppskraven för > dieselmotorer specificeras som högsta tillåtna utsläpp uttryckt som g/kWh.
- > Jag har diskuterat problematiken med Göran Loman, som svarat för de > beräkningar, som ligger till grund för i MKB:n angivna utsläppsdata. Vi > kan identifiera några tiotals maskiner/foron, som, för innehållande av > miljö kvalitetsnormen 90 ug/m<sup>3</sup>, är att betrakta som kritiska. Det finns > numera reningsutrustning tillgänglig för eftermontering på sådana dieslar, > som möjliggör en sänkning av kväveoxidutsläppet med ca. 50 procent, till > 3-4 g NO<sub>x</sub>/kWh. Vid montering på enstaka motorer blir kostnaden ca. 150.000 > kronor. Vid eftermontering på flera identiska motorer sjunker kostnaden > väsentligt.
- >
- > Jag rekommenderar att CTP i FU föreskriver prestanda enligt ovan för vissa > maskiner/foron. Jag rekommenderar vidare att man låter Göran Loman > närmare utreda vilka maskiner/foron, som i FU skall omfattas av dessa > speciella krav, så att CTP säkert vet att projektet inte kommer att > resultera i överskridanden av aktuell miljö kvalitetsnorm.
- >
- > Loman kan lätt, enkelt, snabbt och billigt göra dessa beräkningar,

---

**Birgitta Nilsson, 08:17 2002-05-22 +0200, VB: PM67**

---

- > eftersom det bara handlar om att ändra vissa ingångsdata i befintliga
- > kalkyler.
- >
- >
- > Björn O. Gillberg
- >
- >
- >

**Från:** Björn Gillberg  
**Skickat:** den 11 juni 2002 13:52  
**Till:** Anette Bäckström; Bengt-Ove Persson; Gille Isacson; Jan Hartlén; Lars Malthé; Laust Ladefoged; Olu Kuroi; Patrik Magnusson; Sören Aarslew-Jensen; Örjan Larsson; Lars Adlergård  
**Ämne:** Miljökrav i förfrågningsunderlaget - handling 5, bilaga 5 samt handling 5 bilaga 4

PM 69

Jag kan inte närvara vid dagens möte ang. FU. Jag återkommer senare med detaljerade kommentarer till FU och nöjer mig nu med några generella kommentarer. Jag konstaterar att alla miljökrav ej samlats i ett enda dokument. Sålunda saknas t.ex. grundvattenhanteringen i handling 5. Enligt min uppfattning bör alla miljökrav samlas i ett dokument. Detta är av vikt för att anbudsgivaren respektive CTP ska kunna greppa miljöfrågorna och verkligen veta vad som ingår i FU.

Ett sådant förfarande underlättar framtida utvärdering och poängsättning av anbud. FU bör därför utformas med tanke på utvärdering och poängsättning, d.v.s. utifrån den utvärderingsmall, som skall användas. I annat fall kommer detaljeringsgraden i anbudet inte att medge en sådan utvärdering som Banverket kräver.

Jag saknar i FU krav på en projektspecifik miljöplan. Ett sådant krav tvingar anbudsgivaren att omsorgsfullt analysera miljöproblemen och prestera ett underlag som gör det möjligt för CTP att verkligen värdera anbudet ur miljösynpunkt sett. I den planen bör bl.a. ingå en "miljöbedömning" med kvantitativ och kvalitativ värdering av de kemikalier man tänker sig använda.

CTP kräver att anbudsgivaren skall ange sina strategier för miljöledning och miljörelaterade processer. Vi bör kräva mer än strategier. I anbudet bör klart anges den eller de miljöansvarigas befogenheter och ansvar samt erfarenhet av likartade projekt som CTP.

I FU bör vidare krav ställas på beskrivning av hur entreprenören tänker sig förse CTP med löpande information om miljöpåverkan. Det räcker inte med månadsrapporter.

Hälsningar Björn Gillberg

<b>CITYTUNNELN</b>			
Inkom 2002-06-12			
Dnr: AB 324			
Handläggare	Kopia	Sedvan	
G/S			

PM 75  
02-08-19

Till  
Christina Sverdrup  
CTP

#### Ang. recipientbedömning av Inre Hamnen

Jag har tagit del av Din PM 02-08-16. Innan recipientbedömningen genomförs måste vi ta ställning till i vilken mån grundvatten och dagvatten, som leds till Inre Hamnen, från projektet, är att betrakta som en tillkommande belastning på recipienten, utöver den i dag förekommande belastningen.

#### **Dagvatten**

I mångt och mycket rör det sig om ett nollsummespel vad gäller dagvatten, eftersom projektet nyttjade ytor även i nuet producerar dagvatten. Dagvattenflödet ökar endast marginellt i den mån idag icke hårdgjorda ytor hårdgörs av projektet. Sålunda är det acceptabelt att utgå ifrån att dagvattenflödet till Öresund förblir oförändrat men däremot kan komma att omfördelas.

Beträffande Malmö C är det uppenbart, att dagvattenflödet till Inre Hamnen endast förändras marginellt av projektet (se t.ex. huvudhandlingen, kap. 10, s. 29 – rev A). Delprojekt Malmö C tillför sålunda ej Inre Hamnen dagvatten utöver vad som nu avgår från området.

Beträffande Triangeln, Kungs Oscars väg och Stadiongatan förblir också dagvattenflödet i princip oförändrat men leds till Inre Hamnen istället för som i nuet till kanalerna. Lokalt lättar därvid den ekologiska belastningen på kanalerna.

Återstår att beräkna den tillkommande ekologiska belastningen på Inre Hamnen av detta tillskott. En sådan beräkning är egentligen meningslös, eftersom Inre Hamnen är en "ekologisk öken" och det totala dagvattenflödet till hamnen vida överskrider det tillkommande flödet från projektet. Dessutom leds dagvattnet redan i dag via kanalerna till Inre Hamnen. Det rör sig alltså om ett nollsummespel. Om en sådan beräkning likväl skall göras, måste bestämmas, vilka halter av olika ämnen, som kan antagas förekomma i detta vatten. Det är inte rimligt att använda de föroreningshalter, som jag angivit i PM 72 för dagvatten. Detta emedan halterna i PM 72 gäller dagvatten i ett landsbygdsområde, allt under det att dagvatten från Triangeln, Kungs Oscars väg och Stadiongatan är av "storstadskarraktär".

Vi kan å andra sidan inte använda de halter i " normalt dagvatten", som anges i MKB:n (tabell 4.1.6). De är på tok för höga. Det framgår inte minst av min PM 69. Som exempel på att angivna halter i tabell 4.1.6 är orealistiskt höga kan nämnas, att angiven halt bly (0,2 mg/l) i nuet skulle resultera i en blytillförsel till Öresund om 52 kg/år via dagvatten från de "små" ytor, som projektet i framtiden kommer att ta i anspråk vid Triangeln, Kung Oscars väg och Stadiongatan. En blytillförsel om 52 kg/år svarar mot hela 9 procent av den totala blytillförseln till Öresund från svensk och dansk sida. Detta är orimligt. Samtliga värden angivna i

aktuell tabell bör omedelbart revideras. Jag utgår ifrån att Malmö stad kan bistå projektet med faktiskt uppmätta värden, istället för de verklighetsfrämmande värdena i tabellen 4.1.6.

#### **Grundvatten**

Ej återinfiltrerat grundvatten, som avleds från Malmö C till Inre Hamnen är inte att betrakta som en tillkommande belastning på recipienten. Det handlar bara om att pumpa tillbaka grundvatten till recipienten, som kommer från recipienten eller skulle ha hamnat i recipienten, alltså ett nollsummespel.

Egentligen rör det sig också om ett nollsummespel, när ej återinfiltrerat grundvatten från Station Triangeln, Kung Oscars väg och Stadiongatan avleds till Inre Hamnen. Detta grundvatten skulle ju, om projektet ej genomförs, likväl nå recipienten som grundvatten, eftersom grundvattenflödet är riktat mot Öresund. Dock kan invändas, att ej återinfiltrerat grundvatten, som leds till Inre Hamnen, har förvandlats från ett diffust utsläpp längs aktuell kuststräcka till ett punktutsläpp, vilket bör beaktas vid en ekologisk utvärdering.

#### **Sammanfattning**

En recipientbedömning bör uteslutande inriktas på effekter av kemiska föreningar som projektet explicit via dagvatten och grundvatten tillför recipienten. Dessa ämnen är givna i MKB:ns tabell 4.1.7. Dessutom tillkommer susp. ämnen.

Grund- och dagvattenflödena till recipienten är endast av intresse uttryckta som flöden, för en beräkning av tillkommande halter av projektspecifika kemikalier, men ej beträffande det naturliga innehållet av olika föreningar.

Jag finns i Malmö instundande onsdag (21/8) och är tillgänglig från ca. 8.00-9.30 samt 13.00-21.00. Jag förslår att vi med denna PM som underlag någon gång under dagen sätter oss ned och beslutar, vilka data som skall läggas till grund för aktuell recipientundersökning.

Jag har i övrigt upptäckt diskrepanser mellan de flöden vi tillämpade vid de beräkningar som ligger till grund för tabell 4.1.7 i MKB:n och i underlagsrapporterna angivna flöden. Det är lämpligt att vi också diskuterar vilka flöden, som fortsättningsvis skall gälla. Eventuellt måste tabellen revideras eller också underlagsrapporterna.

Björn Gillberg

Till Gitte Isacson  
Citytunnelprojektet

<b>CITYTUNNELN</b>			
Inkom 2002-03-02			
Dnr: AB324			
Handläggare	Kopia		
GIS	DAN M L	OLU	AME
	307	848	658

PM 78  
02-08-31

Ang. avloppsvatten från Holma och hanteringen av borrhåsar

Inför mötet ang. ovanstående problematik bör följande beaktas.

1.

Det saknas anledning att ändra uppfattning ang. de antaganden vi i MKB:n har gjort om fördelningen av tensider på avloppsvattnet respektive borrhåssorna. Den information vi (Jan Hartlén och undertecknad) har erhållit i samband med sammanträffanden med de företag, som har lämnat anbud på Hallandstunneln, bekräftar antagandena i MKB:n.

2.

Vi erhåller, trots effektiv vattenrening, enl. MKB:n, i avloppsvattnet från Holma, som via D 1800 ledningen leds till Bunkeflo, ca. 1000 ug/ tensid/l. I recipienten bör halten till undvikande av skador på fisk och andra vattenorganismer vid långvarig exponering nedbringas, så att kvoten PEC/PNEC  $\leq 1$ . Många av de tensider, som kan bli aktuella, har ett PNEC-värde i storleksordningen 1-10 ug/l. Under sådana omständigheter förutsätts att avloppsvattnet i recipientens närområde späds 100-1000 ggr. Spädningsfaktorn är i nuet okänd men är sannolikt ej tillfredsställande. M.a.o. så krävs troligtvis, att D 1800 ledningen förlängs ut i Öresund till en punkt med goda spädningsförhållanden alternativt att projektet i D 1800 ledningen lägger en egen ledning, som mynnar längre ut i Öresund än D 1800 ledningen (se min PM 67). Utredning ang. problematiken har initierats med målsättning att den skall vara klar under september månad.

3.

D 1800 ledningen mynnar som bekant i strandlinjen i anknytning till ekologiskt värdefulla strandängar och våtmarker. Flödet av avloppsvatten via D 1800 ledningen kommer att öka avsevärt i framtiden, när områden som avvattas via ledningen, exploateras. En förlängning av ledningen ut i Öresund, till skydd av strandängar och våtmarker, blir därför framdeles ett måste, oberoende av om CTPs avloppsvatten under 2-3 år skall ledas till D 1800 ledningen. Sålunda bör det utredas, om kommunen kan ta på sig att förlänga ledningen.

3.

I MKB:n angivna utsläppshalter av tensider förutsätter, att avloppsvattnet renas biologiskt med 90-95 procents effektivitet. Behovet av reningsverk kvarstår, även om utsläppspunkten flyttas längre ut i Öresund. Gissningsvis handlar det, i händelse att tensider skall användas, om ett avancerat reningsverk, som kostar ca. 80 miljoner kronor.

4.

Det är både ur ekologisk och kostnadssynpunkt sett bättre, att leda avloppsvattnet till Klagshamnsverket. Se i denna fråga min PM 67. De argument mot en sådan hantering, som framförts från VA-verkets sida, vederlades vid projektet sammanträffande med verkets representanter den 29 maj. VA-verket motsätter sig likväl att vattnet avleds till Klagshamn. Den allmänna uppfattningen inom CTP är att fortsätta kontakter med VA-verket i frågan är

meningslös. Jag har likväl kommit överens med Örjan om, att författa ytterligare PM i frågan, att läggas till grund för fortsatta diskussioner med VA-verket.

5.

Om tensider används, så behövs också ett reningsverk i Norra Hamnen för rening av det lakvatten, som där erhålls, när borrhassorna behandlas före "slutdeponering". Ansökan behöver kompletteras med detaljerad beskrivning av denna verksamhet. Arbetet härmed pågår.

6.

Diskussioner med Peter B och annan tunnelexpertis tyder på, att de tensidhaltiga flöden, som erhålls från en TBM är väsentligt lägre än i MKB:n angivna 50 m<sup>3</sup>/h. Flöden i storleksordningen 5 m<sup>3</sup>/h har nämnts. Massorna kan antagligen dessutom erhållas i ett hygroskopiskt skick. Förutsatt, att de omedelbart fraktas till Norra Hamnen för slutligt omhändertagande, bör det vara möjligt, att på tankbil frakta tensidhaltigt vatten till Norra Hamnen för rening i det reningsverk, som ändå behövs där för rening av lakvatten. Under sådana omständigheter behövs inget reningsverk för reduktion av tensidhalten i avloppsvattnet från Holma. Frågan bör utredas.

7.

Vid diskussioner med extern expertis har framkommit, att tensidfritt skum baserat på enbart CMC kan vara ett alternativ till tensidhaltigt skum. Frågan bör utredas snarast.

8.

I MKB:n nämns, att bentonithaltig slurry kan vara ett alternativ till skum. Om detta alternativ kvarstår, så måste projektet komplettera ansökan med en beskrivning av slurryhanteringen och då i synnerhet slurrymaskinens komplexa reningsverk och hanteringen av filterkakor. I sammanhanget måste också flocknings- och fällningskemikalier samt resulterande halter i avloppsvattnet beskrivas.

9.

När MKB:n färdigställdes i början av året saknades i stort sett helt i underlagsrapporter och tekniska beskrivningar data ang. "borrkemikalier". Vi tvingades improvisera. Jag förutsätter att projekt tunnlarna vid det här laget snabbt kan bidra med detaljfakta.

Björn O. Gillberg



<b>CITYTUNNELN</b>			
Inkom 2002-09-16			
Dnr: AB 32 M			
Handläggare	Kopia		
sort	GIS		

PM 79  
02-09-16

Till Örjan Larsson  
CTP

Ang. miljökrav i handling 5, bilaga 5 – härnäst betecknad FU5

**Miljöplan mm**

I FU 5 fanns i tidigare version under rubriken "miljöledningssystem" krav på att entreprenören bl.a. skulle redovisa kvalificerad personal inom organisationen för miljöriktig projektering samt hur miljöaspekter vid projekteringen identifierades för både bygg- och driftskedet. I genomförandeplanen skulle vidare finnas en miljöplan med utvärdering av miljöaspekter inklusive åtgärder.

I den senaste varianten av FU5 har ovanstående krav helt frånfallits. I stället sägs kortfattat, att "miljöledningssystem skall ingå i entreprenörens ledningssystem enligt handling 5, bilaga 4, krav på ledningssystem". I detta dokument ställs dock inga specifika krav på miljöplan mm enligt vad som nämndes i tidigare FU5. I stället ställs under rubriken "Krav på Entreprenörens Projektplan" endast generella krav på att entreprenören skall beskriva ledningssystem, strategier och processer för styrning av miljöfrågorna och därtill personalrelaterade processer. Under rubriken "Krav på Entreprenörens Genomförandeplan" avhandlas enbart rutiner och metodbeskrivningar.

Inte minst mot bakgrund av vad jag erfarit vid valet av entreprenör för att färdigställa Hallandstunneln och därmed förknippade kontraktsförhandlingar finner jag det direkt olämpligt, att CTP i FU5 och därtill kopplade dokument har frånfallit kravet på en specifik miljöplan och specifik information beträffande miljökompetens mm.

CTP kommer aldrig att kunna bedöma/värdera en entreprenörs lämplighet att hantera miljöfrågorna utifrån ett på papperet beskrivet miljöledningssystem, som är en integrerad del i entreprenörens ledningssystem för entreprenaden. Ett sådant förfarande är att köpa grisen i säcken. Vad som behövs är klartext och inte referenser till rutiner och strategier.

Krav på en objektspecifik miljöplan är ett måste, som tvingar entreprenören att, redan i samband med anbudsförandet, ta ett helhetsgrepp på miljöfrågorna och låta dessa frågor styra projektering, teknikval och genomförande. Jag insisterar m.a.o. på att entreprenören redan i anbudet skall presentera ett förslag till projektspecifik miljöplan samt underhålla denna plan i takt med att projektet framskrider. Planen bör i likhet med förfrågningsunderlaget för Hallandstunneln beskriva hur entreprenörens övergripande och detaljerade miljömål skall uppnås. Den bör sålunda bl.a. inkludera:

Som kraven nu är utformade tillåts högre tensidhalt i vattenutsläppet till recipienten vid Bunkeflo jämfört med utsläpp till Norra Hamnen. Detta trots att bunkefloområdet är den känsligaste recipienten. Detta är oacceptabelt. Utsläppet av tensider från upplaget vid Norra Hamnen måste, som Jan påpekat, bli föremål för fortsatta diskussioner.

Beträffande läckage av tensider till recipienten utanför invallningen vid Norra Hamnen är kravet PEC/PNEC < 1 "utanför invallningen". Var skall detta krav uppfyllas? 10 m, 100 m eller 200 m från invallningen?

Kraven beträffande suspenderade ämnen är ologiska och diskutabla. Beträffande D 1800-ledningen tillåts 80 mg/l före inlopp till ledningen, vilket i praktiken innebär en halt på 80 mg/l i det vatten som når den känsliga recipienten vid Bunkeflo – utspädning förekommer periodvis ej på sträckan Holma till Bunkeflo. I ledningen till invallningen i Inre Hamnen tillåts likaså 80 mg/l, som kommer att reduceras väsentligt innan vattnet lämnar invallningen. M.a.o. tillåts i praktiken en högre halt av susp. i det vatten som når den känsligaste recipienten, d.v.s. kuststräckan vid Bunkeflo. Detta är oacceptabelt. Halten susp. i vattnet till D 1800-ledningen kan med känd teknik till låga kostnader reduceras till ca. 10 mg/l, vilket är rimligt sett ur marin ekologisk synpunkt. Av MKB:n (tabellen s. 71) framgår dessutom att halter i denna nivå är att förvänta till D 1800-ledningen. Den teknik, som åsyftas, har utvecklats av Kruger och går under beteckningen "Actiflo". Det rör sig om en "kompakt" teknik, som sedan länge tillämpas industriellt på flöden, som är jämförbara med flödena till D 1800-ledningen respektive Inre Hamnen.

Beträffande läckage av susp. till Öresund från masshanteringen i Norra Hamnen har ett krav om 50 mg/l utanför invallningen bestämts. Var skall detta krav uppfyllas? 10 m, 100 m eller 200 m från invallningen?

Den för tensider angivna analysgränsen kan ej, som är fallet, återges i mg/l. Den måste relateras till kvoten PEC/PNEC. Analyskänsligheten måste ligga under denna kvot. Se också krav på analysmetoder under 5.3.3.

Kraven på COD är liksom kraven beträffande tensider och susp. ologiska och diskutabla. I ena fallet regleras vad som får avgå till D 1800-ledningen, i andra fallet vad som får finnas utanför invallningen i Norra Hamnen. Var skall kravet utanför invallningen uppfyllas? Se frågeställningen ovan.

#### 5.8 Olje och kemikaliespill

Det nämns att "maskinerna skall vara utrustade med utrustning för akut omhändertagande av spill". Rimligtvis bör också samma krav ställas på fordon.

#### 5.10 Material och kemiska produkter – 5.10.1 Kravnivåer

Det föreskrivs att "alla kemiska produkter" skall godkännas av beställaren utifrån en av entreprenören utförd faroanalys och vid behov även miljöriskanalys/miljöbedömning enligt separat flödesschema.

Faroanalysen omfattar som bekant en synnerligen ytlig miljöbedömning. Enligt flödesschemat skall miljöriskanalys/miljöbedömning företas om kemikalien ifråga finns på den s.k. OBS-listan, skall användas som injektionsmedel, innehåller vissa specificerade ämnen, riskerar att spridas i grundvatten eller om resultatet av faroanalysen ger anledning till vidare utredning.

Som kraven nu är utformade tillåts högre tensidhalt i vattenutsläppet till recipienten vid Bunkeflo jämfört med utsläpp till Norra Hamnen. Detta trots att bunkefloområdet är den känsligaste recipienten. Detta är oacceptabelt. Utsläppet av tensider från upplaget vid Norra Hamnen måste, som Jan påpekat, bli föremål för fortsatta diskussioner.

Beträffande läckage av tensider till recipienten utanför invallningen vid Norra Hamnen är kravet  $PEC/PNEC < 1$  "utanför invallningen". Var skall detta krav uppfyllas? 10 m, 100 m eller 200 m från invallningen?

Kraven beträffande suspenderade ämnen är ologiska och diskutabla. Beträffande D 1800-ledningen tillåts 80 mg/l före inlopp till ledningen, vilket i praktiken innebär en halt på 80 mg/l i det vatten som når den känsliga recipienten vid Bunkeflo – utspädning förekommer periodvis ej på sträckan Holma till Bunkeflo. I ledningen till invallningen i Inre Hamnen tillåts likaså 80 mg/l, som kommer att reduceras väsentligt innan vattnet lämnar invallningen. M.a.o. tillåts i praktiken en högre halt av susp. i det vatten som når den känsligaste recipienten, d.v.s. kuststräckan vid Bunkeflo. Detta är oacceptabelt. Halten susp. i vattnet till D 1800-ledningen kan med känd teknik till låga kostnader reduceras till ca. 10 mg/l, vilket är rimligt sett ur marinekologisk synpunkt. Av MKB:n (tabellen s. 71) framgår dessutom att halter i denna nivå är att förvänta till D 1800-ledningen. Den teknik, som åsyftas, har utvecklats av Kruger och går under beteckningen "Actiflo". Det rör sig om en "kompakt" teknik, som sedan länge tillämpas industriellt på flöden, som är jämförbara med flödena till D 1800-ledningen respektive Inre Hamnen.

Beträffande läckage av susp. till Öresund från masshanteringen i Norra Hamnen har ett krav om 50 mg/l utanför invallningen bestämts. Var skall detta krav uppfyllas? 10 m, 100 m eller 200 m från invallningen?

Den för tensider angivna analysgränsen kan ej, som är fallet, återges i mg/l. Den måste relateras till kvoten  $PEC/PNEC$ . Analyskänsligheten måste ligga under denna kvot. Se också krav på analysmetoder under 5.3.3.

Kraven på COD är liksom kraven beträffande tensider och susp. ologiska och diskutabla. I ena fallet regleras vad som får avgå till D 1800-ledningen, i andra fallet vad som får finnas utanför invallningen i Norra Hamnen. Var skall kravet utanför invallningen uppfyllas? Se frågeställningen ovan.

#### **5.8 Olje och kemikaliespill**

Det nämns att "maskinerna skall vara utrustade med utrustning för akut omhändertagande av spill". Rimligtvis bör också samma krav ställas på fordon.

#### **5.10 Material och kemiska produkter – 5.10.1 Kravnivåer**

Det föreskrivs att "alla kemiska produkter" skall godkännas av beställaren utifrån en av entreprenören utförd faroanalys och vid behov även miljöriskanalys/miljöbedömning enligt separat flödesschema.

Faroanalysen omfattar som bekant en synnerligen ytlig miljöbedömning. Enligt flödesschemat skall miljöriskanalys/miljöbedömning företas om kemikalien ifråga finns på den s.k. OBS-listan, skall användas som injektionsmedel, innehåller vissa specificerade ämnen, riskerar att spridas i grundvatten eller om resultatet av faroanalysen ger anledning till vidare utredning.

Denna skrivning lämnar alltför stort utrymme åt entreprenören att avgöra när en miljöriskanalys/miljöbedömning skall göras, eftersom det finns många diskutabla kemikalier, som ej omfattas av ovanstående krav på miljöriskanalys/miljöbedömning. Dessutom omfattar kravet ej kemikalier, som riskerar att spridas till en ytvattenrecipient.

Som minimikrav bör gälla att alla kemikalier, som kan hamna i grundvatten och/eller ytvattenrecipient, d.v.s. bl.a. injekteringsmedel, cementtillsatser, material för bakfyllning, tätningmaterial i tunnel-konstruktionen, borkemikalier inklusive fetter för smörjning av bormaskinens lager samt tätningemedel för huvudlagret och fetter för s.k. tail seal och kemikalier för fällning och flockulering i reningsverket, skall genomgå miljöriskanalys/miljöriskbedömning.

I kontraktet för Hallandstunneln stipuleras att alla kemikalier som används i projektet skall genomgå miljöriskanalys/miljöriskbedömning.

#### **5.12 Tunnelbormassor**

Avsnittet måste skrivas om i relation till vad som slutligen beslutas om hanteringen av massorna.

#### **5.13 Förorenad jord och förorenat grundvatten**

Klassning av jord skall generellt ske utifrån Naturvårdsverkets riktvärden för förorenad jord. Det må så vara, men i jorden kan finnas vådliga ämnen, som ej ingår i Naturvårdsverkets riktvärden. Vilken rutin skall då tillämpas?

Massor som misstänks innehålla föroreningar transporteras till Sysav för vidare klassificering. Det framgår ej hur "misstanke" skall definieras, annat än att entreprenörens klassificering "skall bygga på okulära iakttagelser i form av lukt, färg etc.". Detta är otillräckligt. Någon form av fältanalyser behövs. Se t.ex. rapporten ang. saneringen av Lernacken. I övrigt vill jag minnas att det tidigare har funnits en rutin i miljöledningssystemet, som föreskrev vissa fältanalyser.

I den händelse grundvatten, som är förorenat av klorerade lösningsmedel, pumpas till recipient föreskrivs att det skall renas så att halten understiger 100 ug/l. Motivering saknas till varför just detta värde har valts. Det torde ur marinekologisk synpunkt sett vara oacceptabelt att leda sådant vatten till Bunkeflo via D 1800-ledningen.

#### **6 Dokumentation inför slutbesiktning**

Använda kemikalier skall redovisas med produktnamn, användningsområde och förbrukad mängd. Utöver detta bör ovillkorligen redovisas var de har använts.

Björn O. Gillberg

---

**Birgitta Nilsson, 14:36 2002-10-07 , VB: PM 80 svar på vissa frågor**

---

Date: Mon, 07 Oct 2002 14:36:23 +0200  
From: Birgitta Nilsson <birgitta.nilsson@citytunneln.com>  
Subject: VB: PM 80 svar på vissa frågor från rem  
issmyndigheterna  
To: Per.Wickenberg@soc.lu.se  
X-Mailer: Internet Mail Service (5.5.2650.21)

> -----Ursprungligt meddelande-----  
> Från: Gitte Isacsson  
> Skickat: den 7 oktober 2002 14:26  
> Till: Birgitta Nilsson (E-mail)  
> Ämne: VB: PM 80 svar på vissa frågor från remissmyndigheterna  
>  
> Till arkivet.  
> /Gitte  
>  
> -----Ursprungligt meddelande-----  
> Från: Björn Gillberg  
> Skickat: den 23 september 2002 21:30  
> Till: Christina Sverdrup  
> Kopia: Gitte Isacsson; Jan Hartlén; Olu Kurol; Örjan Larsson  
> Ämne: PM 80 svar på vissa frågor från remissmyndigheterna  
>  
>  
> Jag bifogar utkast till svar på vissa frågor. Ytterligare "svar" kommer i  
> separat PM <<PM 80 svar på frågor.doc>>  
>  
> Hälsningar  
>  
> Björn Gillberg  
  
Attachment Converted: "c:\eudora\attach\PM 80 svar på frågor.doc"

---

Printed for Per Wickenberg <Per.Wickenberg@soc.lu.se>

**Birgitta Nilsson, 14:36 2002-10-07 , VB: PM 82 - ang. frågor för be**

Date: Mon, 07 Oct 2002 14:36:16 +0200  
From: Birgitta Nilsson <birgitta.nilsson@citytunneln.com>  
Subject: VB: PM 82 - ang. frågor för beslutslist  
an  
To: Per.Wickenberg@soc.lu.se  
X-Mailer: Internet Mail Service (5.5.2650.21)

> -----Ursprungligt meddelande-----  
> Från: Gitte Isacsson  
> Skickat: den 7 oktober 2002 14:27  
> Till: Birgitta Nilsson (E-mail)  
> Ämne: VB: PM 82 - ang. frågor för beslutslistan  
>  
> Till arkivet.  
> /Gitte  
>  
> -----Ursprungligt meddelande-----  
> Från: Björn Gillberg  
> Skickat: den 22 september 2002 20:16  
> Till: Maggi Ahlander  
> Kopior: Gitte Isacsson; Laust Ladefoged; Jan Hartlén  
> Ämne: PM 82 - ang. frågor för beslutslistan  
>  
>  
> Jag bifogar några frågor, som behöver uppföras på den s.k. beslutslistan.  
> Jag kan inte hitta dokumentet. Vill Du därför vara så vanlig och föra in  
> frågorna i dokumentet.  
>  
> 1.  
> Wollmar har pekat på behovet av klarläggande beträffande mängd och  
> kvalitet på det fett, som används för TBM-tail sealing resp. TBM:ens  
> lager. Behovet överstiger tveklöst i Teknisk beskrivning och MKB uppgivna  
> 50 ton, som på sin höjd gäller fett till huvudlagret. Därtill kommer att  
> stora mängder fett åtgår som "sealing compound" för huvudlagret. Mängd och  
> kvalitet "sealing compound" för huvudlagret bör sålunda också klarläggas.  
>  
> 2.  
>  
> Vi har redogjort och kommer ytterligare att redogöra för hanteringen av  
> tensidhaltiga massor och därtill relaterat avloppsvatten. Redogörelse  
> saknas dock för hanteringen av massor från en Slurry-TBM. Från  
> Slurry-TBM:ens reningsverk kommer dessutom stora mängder filterkakor att  
> genereras. Redogörelse av "kakhanteringen" saknas. Redogörelse saknas  
> dessutom ang. insatsen av fällnings-, flockulerings- och  
> koaguleringskemikalier, som hamnar i "kakorna" och avloppsvattnet.  
>  
>  
> 3.  
> Redogörelse saknas för hur i tunneln/stationer inträngade vatten  
> kontaminerat av andra injekteringsmedel än cement/natriumsilikat skall  
> omhändertas, så att de ej förorenar avloppsvatten, som ledas till  
> Centralen alt. Holma.  
>  
> Hälsningar  
>  
> Björn Gillberg

---

Printed for Per Wickenberg <Per.Wickenberg@soc.lu.se>

<b>CITYTUNNELN</b>			
Inkom 2002-09-27			
Dnr: AB324			
Handläggare	Kopia	Schedan	
GIS			

**Från:** Björn Gillberg  
**Skickat:** den 23 september 2002 19:45  
**Till:** Gitte Isacson  
**Kopia:** Jan Hartén; Christina Sverdrup; Olu Kuroi; Laust Ladefoged; Sören Aarslew-Jensen; Örjan Larsson; Lena Hellberg; Bengt-Ove Persson  
**Ämne:** PM 83 - Ang. tensider Holma mm

Efter dagens sittning om tensidhanteringen pratade jag ånyo med Laust om problematiken. Vi var överens om, att vi till miljöödomstolen kan uppge, att tensider ej kommer att avgå från Holma till D 1800-ledningen och vidare till Öresund utanför Bunkflo. Vi var också överens om, att detta skall återspeglas i FU 5, d.v.s. krav på att massor och tensidhaltigt processvatten skall fraktas kontinuerligt till Norra Hamnen för vidare hantering och att inga tensider tillåts i avloppsvatten, som från Holma avleds till D 1800-ledningen.

Eftersom vi enligt Örjan får in anbudet före huvudförhandlingen gives möjlighet att komplettera till miljöödomstolen i den händelse anbudet indikerar att tensider måste avledas till D 1800-ledningen. Krav på motsatsen i FU torde dock resultera i den lösning vi nu eftersträvar.

Hälsningar

Björn Gillberg

Till  
Gitte Isacsson m.fl.  
CTP

PM 85  
02-09-29

#### Ang. bentonitslurry mm

Vi har nu beslutat att tensider ej skall avledas från Holma via D 1800-ledningen till Öresund utanför Bunkeflo. I MKB:n säger vi, att en slurymaskin, som i stället för tensider använder bentonit, kan bli aktuell. Skall denna ståndpunkt kvarstå, eller skall vi i kompletteringen till miljödostolen liksom i FU ange att bentonitslurry ej längre är aktuell.

Jag tar upp frågan emedan jag i PM 82 påpekade, att det i ansökan och MKB saknas redogörelse för hantering av masor från en Slurry-TBM och det från maskinens reningsverk kommer att genereras stora mängder filterkakor. Redogörelse för "kakhanteringen" saknas likaså. Redogörelse saknas dessutom ang. insatsen av fällnings-, flockulerings- och koaguleringskemikalier, som hamnar i avloppsvattnet respektive kakorna. Som fällningskemikalie är bl.a. aluminiumföreningar aktuella. Överslagsmässigt befarar jag att detta kan resultera i halter av aluminium till D 1800-ledningen, som resulterar i för fisk skadliga halter i recipienten i närheten av utsläppspunkten.

Hur skall vi hantera denna fråga? Min uppfattning är att en Slurry-TBM med åtföljande reningsverk kostar i storleksordningen 100 MKr mer än en TMB, som arbetar med tensider. M.a.o. tror jag inte att någon anbudsgivare kommer att förorda en Slurry-TBM. Skall vi likväl hålla dörren öppen för en sådan TBM genom att i tabellen på sig 71 i MKB:n låta bentonit-hanteringen kvarstå. Observera att vi i denna tabell inte har angivit vilka halter av olika kemikalier i avloppsvattnet, som kan bli resultatet av en sådan maskin utöver bentonit.

Jag har idag diskuterat frågan med Wollmar. Vår slutsats är att CTP tills vidare ej kompletterar tabellen i MKB:n med bentonitrelaterade kemikalier utan avvaktar anbudet. Om något anbud innefattar Slurry-TBM kompletterar vi till miljödostolen med halten av bentonitrelaterade kemikalier i avloppsvattnet till D 1800-ledningen.

I övrigt är det av vikt att vi i kommande komplettering till Miljödostolen inledningsvis ägnar en del utrymme åt att i allmänna ordalag redogöra för avloppsvattenhanteringen, eftersom en del myndigheter tycks ha fått för sig, att projektet beträffande miljöbelastning är värre än andra stora infrastrukturella projekt. Så är ju inte fallet, undantaget vissa "borrkemikalier". Skillnaden ligger i att CTP i motsats till andra projekt på ett detaljerat sätt redogör för den totala insatsen av kemikalier.

Vi måste också bemöta missuppfattningen att projektet genererar dagvatten. Så förhåller det sig ju inte. Det dagvatten som avgår till recipienterna från byggarbetsplatserna under byggfasen avgår ju redan idag från dessa ytor. Anledningen till att CTP beräknat dagvattenflödet från byggarbetsplatserna är ju utslutande att man behöver veta flödenas storlek för att beräkna de halter av byggkemikalier, som projektet tillför dagvattnet. Se i denna fråga t.ex. min PM 69. I



Sammanhanget bör också påpekas, att tabellen 4.1.6 inte bara anger alldeles för höga halter av olika ämnen i "normalt" dagvatten. Tabellen saknar dessutom all betydelse för en värdering av projektets miljöeffekter, eftersom "normalt" dagvatten från aktuella byggarbetsplatser till sitt innehåll är vad det är, oberoende av projektet (se ovan).

Jag översänder senare ikväll eller under instundande morgontimmar min sedan länge utlovade PM ang. vattenföroreningar från byggprocessen att användas i samband med kompletteringen till miljödomstolen. De första avsnitten av dokumentet kan Ulf använda för att i generella ordalag slå an tonen ang. avloppsvattenfrågan. Jag har som hastigast diskuterat problematiken med honom tidigare i veckan, när vi stötte samman på Sturup.

Björn O. Gillberg

# Bilaga G

Karta över Citytunnelprojektet i Malmö  
(daterad juni 2002)

