

PM 2014:117 RI (Dnr 303-2375/2011, 303-2376/2011, 303-2377/2011, 303-2429/2011)

Trafikverkets ansökningar om tillstånd att anlägga och driva tillfälliga hamnar samt tillstånd till grundvattenbortledning för byggande och drift av Förbifart Stockholm

Yttrande till Mark- och miljödomstolen vid Nacka tingsrätt i mål nr M 3342-11, M 3343-11, M 3345-11 och M 3346-11

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Till Mark- och miljödomstolen vid Nacka tingsrätt överlämnas yttrande i mål nr M 3342-11, M 3343-11, M 3345-11 och M 3346-11 enligt stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Sten Nordin anför följande.

Ärendet

Angivna mål vid Mark- och miljödomstolen avser Trafikverkets ansökningar om tillstånd att anlägga och driva tillfällig hamn vid Norra Lovön (Hogsta 4:1) i Ekerö kommun, vid Malmviken på Lovö (Lovö Edeby 4:1) i Ekerö kommun och vid Sättra (Sättra 2:1 och Båtvaggan 1) i Stockholms kommun samt tillstånd till grundvattenbortledning för byggande och drift av Förbifart Stockholm.

Staden, genom kommunstyrelsen och facknämnder, har tidigare yttrat sig i målen. Trafikverket har nu gett in ett nytt yttrande i målen med anledning av inkomna yttranden. I sitt yttrande har Trafikverket gjort vissa justeringar av sina yrkanden och villkorsförslag samt förtydligat sin talan på vissa punkter. Staden har nu genom underrättelse beretts tillfälle att yttra sig över Trafikverkets komplettering.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret finner inte att Trafikverket i sitt yttrande nu angivit något som föranleder stadsledningskontoret att anföra något ytterligare utan får hänvisa till vad som tidigare framförts i rubricerade ärenden.

Mina synpunkter

Förbifart Stockholm är en nödvändig infrastrukturinvestering för Stockholms framtid. Den kommer att binda samman de norra och södra delarna av länet och den

kommer avlasta gatorna i Stockholms innerstad. Stockholms stad är därför angelägen om att arbetet kan starta och eftersom Trafikverket inte har anfört något nytt i sitt förfrågningsmaterial så hänvisar jag till den tidigare positiva hållning som staden haft i frågan om tillfälliga hamnar. Dessa behövs för att inte länets vägnät ska belastas allt för hårt under det pågående bygget.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Till Mark- och miljödomstolen vid Nacka tingsrätt överlämnas yttrande i mål nr M 3342-11, M3343-11, M3345-11 och M3346-11 enligt stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 13 augusti 2014

STEN NORDIN

Bilagor

1. Begäran om yttrande angående tillstånd att anlägga och driva tillfällig hamn vid Norra Lovön, fastigheten Hogsta 4:1 i Ekerö kommun. Aktbilaga 172, Mål nr 3342-11 (Kontakta KF/KS kansli för att få tillgång till bilagan)
2. Begäran om yttrande angående tillstånd att anlägga och driva tillfällig hamn vid Malmviken på Lovön, fastigheten Lovö Edeby 4:1 i Ekerö kommun. Aktbilaga 140, Mål nr 3343-11 (Kontakta KF/KS kansli för att få tillgång till bilagan)
3. Begäran om yttrande angående tillstånd att anlägga och driva tillfällig hamn vid Sättra, fastigheterna Sättra 2:1 och Båtvaggan 1 i Stockholms kommun. Aktbilaga 128, Mål nr 3345-11 (Kontakta KF/KS kansli för att få tillgång till bilagan)
4. Begäran om yttrande angående tillstånd till grundvattenbortledning för Förbifart Stockholm. Aktbilaga 670, Mål nr M 3346-11, M 1206-12 (Kontakta KF/KS kansli för att få tillgång till bilagan)

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Till Mark- och miljödomstolen vid Nacka tingsrätt överlämnas yttrande i mål nr M 3342-11, M3343-11, M3345-11 och M3346-11 enligt nedan.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Regeringen har satt upp ett flertal mål, bland annat, klimatmål och 16 miljömål. Förbifart Stockholm hjälper på intet sätt samhället att nå dessa mål. Förbifart Stockholm är inte ett projekt som ligger i linje med modern stadsplanering och miljötankande. Förbifarten kommer inte att bli en lösning på trafikproblemen, istället beräknas trängseln i Stockholmstrafikens vägsystem att bli fem gånger så stor som idag med Förbifarten utbyggd. Vägtrafiken kommer att öka och bilköerna blir fler. Hela projektet ska avbrytas och de 61 miljarder kronor det sammantaget beräknas kosta ska användas till nödvändiga kollektivtrafikinvesteringar.

Vägprojektet kommer att leda till en utglesad stadsstruktur i Stockholmsregionen som ger ökad exploatering av värdefull naturmark, ökad biltrafik och högre koldioxidutsläpp från trafiken. Det finns starka skäl för att avbryta projektet enbart sett till ärendena enligt ovan. I kap 3 § 1 i miljöbalken står att *”Mark- och vattenområden skall användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning.”*

De tre hamnarna och den mycket omfattande båttrafik med laster bestående av drivmedel, sprängmedel m.m. utsätter Mälaren för oacceptabla risker. Hamnverksamheten är inte heller förenligt med försiktighetsprincipen som ingår i de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap MB. I kap 4 § 2 i miljöbalken pekas Mälaren med öar och strandområden ut som riksintresse.

Trafikverket har pekat ut Förbifart Stockholm som ett riksintresse för kommunikationer. Det är tydligt att två riksintressen står emot varandra i det här fallet och riksintresset Mälaren borde rimligen väga tyngre bland annat därför att det berör fler människor. När flera oförenliga riksintressen står mot varandra skall, enligt kap 3 § 10 *”företräde ges åt det eller de ändamål som på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt.”* Syftet med Förbifart Stockholm om ökad rörlighet och bättre kapacitet i Saltsjö-Mälarsnittet kan bättre nås på andra sätt än med en motorväg.

Mälaren är dricksvattentäkt för 2 miljoner människor, utpekad som riksintresse enligt 4 kap MB samt vattenskyddsområde. Mot detta ska byggandet av Förbifart Stockholm, med bl.a. dessa tre tillfälliga hamnar, ställas. Förbifart Stockholm kan inte betraktas som långsiktigt god hushållning i förhållande till de andra värdena som Mälaren har.

Om en olycka skulle ske i Mälaren skulle flera miljoner stockholmare drabbas av att Mälaren inte kan användas som dricksvattentäkt. Konsekvenserna skulle bli mycket allvarliga eftersom det inte finns någon reservvattentäkt som kan täcka Stockholms vattenförsörjning någon längre tid. Mälaren uppnår i dagsläget inte miljö kvalitetsnormen för god kemisk status. Att då öka riskerna för föroreningar är inte förenligt med EG-direktivet för vatten (2006/60/EG).

Grimsta naturreservat är ett av Stockholms tystaste områden, vilket inte kommer bli fallet under det eventuella byggandet av motorvägen. Detta kommer att leda till försämrade rekreativvärden för många boende i Västerort. Samma sak gäller förstås även för Sätterskogens naturreservat. Sätterskogen är det enda rekreativområdet för boende i Skärholmen-Sättra, en del av Stockholm som redan idag är hårt drabbat av buller från vägtrafik. Samtliga hamnar är lokaliserade i områden som ingår i Stockholms gröna kilar. Hamnverksamheten kommer därmed att sprida buller i de gröna kilarna. Detta strider mot det Länsstyrelsen i Stockholms miljömål *”Bevara tysta områden”* (delmål under God bebyggd miljö) som säger att *”Tystnaden (frånvaron av buller) i Stockholms gröna kilar upprätthålls i minst rådande omfattning.”*

Miljömålet *”grundvatten av god kvalitet”* kommer inte att kunna nås till år 2020. Enligt rapporten *”Steg på vägen – fördjupad utvärdering av miljömålen”* är avståndet för att nå förutsättningarna *”påtagligt”* och vidare sägs att *”avståndet till att nå miljötillståndet är mot bakgrund av den bristande kunskapen svårt att bedöma”*. Det finns många osäkerhetsfaktorer i beräkningarna om hur grundvattnet kommer att påverkas av Förbifart Stockholm. Det finns ingående parametrar i beräkningarna (bl.a. sprickzoner, krosszoner som Trafikverket inte har full kännedom om) som kan ändras och därigenom ge ett helt annat resultat.

Förbifart Stockholm kan inte betraktas som långsiktigt god hushållning i förhållande till den viktiga frågan om vårt grundvatten. Grundvattenbortledningen är inte förenligt med försiktighetsprincipen som ingår i de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap MB.

Ett flertal naturreservat och Natura 2000-områden kommer att beröras av grundvattensänkningar. Grundvattenbortledning kan permanent skada skogar, vattendrag och våtmarker och ge oöverblickbara konsekvenser. Trafikverket skriver att inga skyddsåtgärder utöver kontroller behövs i Grimtaskogen. Detta trots att Trafikverket själva konstaterar att berggrunden i Grimsta naturreservat är full av sprickbildningar. Det är givetvis mycket svårt att bedöma grundvattnets rörelser där det finns sprickzoner. Enligt Trafikverkets MKB motverkar Förbifart Stockholm de av riksdagen uppsatta miljömålen *Myllrande våtmarker* och *Grundvatten av god kvalitet*.

Tunneldrivning genererar stomljud och buller. Naturvårdsverket framhåller i sitt yttrande med anledning av remiss i mål 3346-11 m.fl. daterat 2012-02-09 att ”*trafikverkets föreslagna villkor för stomljud inte uppfyller kraven på rättsäkerhet, uppföljningsbarhet och ändamålsenlighet*”.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av Åsa Lindhagen och Stefan Nilsson (båda MP) med hänvisning till reservationen av (MP) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av Karin Rågsjö (V) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Lämna följande yttrande till Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen, som yttrande i mål nr. M 3346-11, M3342-11, M3343-11 samt M3345-11 i enlighet med tidigare yttrande
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Vi anser att man också ska ta ställning till de skador på kommunens vatten och vattentäkt som orsakas av byggverksamheten på bl.a. Lovön samt effekterna på de omfattande friluftsintressena som berörs i form av intrång i fyra naturreservat på vatten, isar, öar och strandområden delvis klassade som riktintresse för friluftslivet.

I samband med anläggning av de temporära hamnarna vill vi trycka på vikten av att allt arbete, både vid själva byggandet av den temporära hamnen samt vid arbetet i hamnen sker inom fungerande inneslutningar eftersom arbetet sker nära våra vattentäkter.

Vänsterpartiet avstyrker hela Förbifarten pga. dess oförenlighet med uppsatta klimatmål. Trafikverkets senaste bedömning visar bland annat att trafiken måste minska med minst 20 % i tätortsområden (inte öka med minst 5 %) och att fordonsflottan år 2020 på grund av dagens bilköp till stor del kommer att bestå av fossilberoende fordon. Vi noterar också att lastbilstrafiken kontinuerligt ökar sina totala utsläpp trots åtgärder i motsatt riktning.

Om byggandet av Förbifarten igångsätts innan det slutligen stoppas motsätter vi oss utifrån bland annat Stockholms miljöförvaltnings bedömningar av intrång i existerande naturreservat vad gäller vattenverksamhet och kräver alternativa åtgärder. Detsamma gäller de allvarliga inskränkningar som drabbar friluftslivet i/på vatten, isar, öar och stränder som drabbar de fyra berörda naturreservaten och de riksintressen som gäller för Mälaren vad gäller friluftslivet.

Vi begär också att Naturvårdsverkets riktlinjer vad gäller buller ska gälla vid bedömningen av hamnanläggningar.

Möjligheten att öka tillrinningen av renat vatten till Igelbäcken i anslutning till det s.k. Stordiket vid Akalla bör undersökas liksom möjligheten att genom ändrad reglering av Igelbäckens källsjö öka vattenföringen under lågvattenperioder. Det är också av ekologiska skäl bättre att tillföra eventuellt dricksvatten, vilket bör vara en absolut sista utväg, till källsjön istället för direkt till Igelbäcken. Liknande lösningar bör prövas för Sätträbäcken genom skapandet av nya gölar/våtmarker om så behövs.

Remissammanställning

Ärendet

Angivna mål vid Mark- och miljödomstolen avser Trafikverkets ansökningar om tillstånd att anlägga och driva tillfällig hamn vid Norra Lovön (Hogsta 4:1) i Ekerö kommun, vid Malmviken på Lovö (Lovö Edeby 4:1) i Ekerö kommun och vid Sätra (Sätra 2:1 och Båtvaggan 1) i Stockholms kommun samt tillstånd till grundvattenbortledning för byggande och drift av Förbifart Stockholm.

Staden, genom kommunstyrelsen och facknämnder, har tidigare yttrat sig i målen. Trafikverket har nu gett in ett nytt yttrande i målen med anledning av inkomna yttranden. I sitt yttrande har Trafikverket gjort vissa justeringar av sina yrkanden och villkorsförslag samt förtydligat sin talan på vissa punkter. Staden har nu genom underrättelse beretts tillfälle att yttra sig över Trafikverkets komplettering.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 31 juli 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Staden har i flera tidigare sammanhang ställt sig generellt positiv till sträckning och utformning av Förbifart Stockholm.

Kommunstyrelsen har tidigare i ärendena, med vissa påpekanden, förklarat sig inte ha något att erinra mot Trafikverkets ansökningar och de föreslagna åtgärderna. Stadsledningskontoret finner inte att Trafikverket i sitt yttrande nu angivit något som föranleder stadsledningskontoret att anföra något ytterligare utan får hänvisa till vad som tidigare framförts.

Trafikkontoret och exploateringskontoret hänvisar också till vad man tidigare angett och vill särskilt understryka vad man sagt i mål M 3345-11 om den tillfälliga hamnen i Sätra.

Även stadsbyggnadskontoret hänvisar till vad man framfört i målen och vill därutöver särskilt framföra: Behovet av tillfälliga hamnar är angeläget eftersom befintligt vägnät inte är dimensionerat för att klara de omfattande transportbehoven och att sjötransporter av bergmassor och byggnadsmaterial bedöms innebära stora miljövinster och minskade olycksrisker jämfört med landtransporter. Trafikverkets redovisning av bullerförhållanden vid hamnarnas anläggning, drift och rivning har tillräcklig omfattning och restriktioner utöver de föreslagna innebär nackdelar eftersom det medför risk för ett mer utdraget genomförande och att de tillfälliga hamnarna och deras omgivningspåverkan då blir bestående över längre tid. Trafikverkets utfästelse enligt punkt 3.1.3.1 är värdefull – att begränsa momentana ljud vid lastning av bergmassor. Man instämmer i Trafikverkets uppfattning att krossning av bergmassor inte bör bedömas som en del av hamnverksamheten. Krossningen är kopplad till tunnelbygget för Förbifarten och kan ske på andra platser oberoende av de tillfälliga hamnarna. Trafikverkets förtydliganden beträffande villkoren för luftburet buller mm under bygget av Förbifarten är värdefulla och åtagandena för att begränsa bullerstörning bedöms ge förutsättningar att kunna genomföra byggskedet på ett sådant sätt att förhållanden för boende och verksamhetsutövare med tyst verksamhet blir acceptabla.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen beslutar att som yttrande till mark- och miljödomstolen överlämna detta tjänsteutlåtande.