



PM 2013:51 RVI (Dnr 314-263/2013)

## **Samråd tillhörande Förbifart Stockholms ansökan om prövning enligt 7 kap 28a § Miljöbalken för Natura 2000-området Hansta, Stockholms stad**

**Remiss från Trafikverket**

**Remisstid den 20 mars 2013**

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Samråd tillhörande Förbifart Stockholms ansökan om prövning enligt 7 kap 28a § Miljöbalken för Natura 2000-området Hansta, Stockholms stad” hänvisas till vad som anförs i promemorian.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

**Föredragande borgarrådet Per Ankersjö** anför följande.

### *Ärendet*

Trafikverket har år 2011 lämnat in ansökan till mark- och miljödomstolen om tillstånd för bortledning av grundvatten, det vill säga, vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken, till följd av Förbifart Stockholm.

Trafikverket har dock beslutat att även yrka på prövning enligt 7 kap 28 § miljöbalken för Natura 2000-området Hansta. I och med detta samråd ges Stockholms stad med fler möjlighet att ge synpunkter på den miljökonsekvensbeskrivning som har tagits fram för denna prövning. Samrådet behandlar endast de naturmiljöaspekter inom Natura 2000-området som eventuellt kan påverkas av byggandet och driften av Förbifart Stockholm om inga skadeförebyggande åtgärder utförs.

Området berörs inte fysiskt av vägprojektet, det vill säga inget markintrång görs och ingen förändring av arealen sker.

Trafikverkets samlade bedömning är att utbyggnaden av Förbifart Stockholm inte kommer att medföra några förändringar för Hansta Natura 2000-områdes livsmiljöer.

### *Beredning*

Ärendet har på grund av ytterst kort remisstid remitterats till stadsledningskontoret, miljöförvaltningen och stadsbyggnadskontoret för kontorsyttranden.

*Stadsledningskontoret* anser att de riskbedömningar som Trafikverket gjort är rimliga och har inget att invända mot detta. Det kommer däremot att vara viktigt med en tydlig uppföljning och övervakning av den faktiska påverkan när byggnationen av Förbifart Stockholm pågår samt även när trafikleden tagits i drift.

*Miljöförvaltningen* delar Trafikverkets bedömningar men önskar ett antal förtydliganden i vissa avseenden. Förvaltningen anser vidare att det är viktigt att Trafikver-

ket följer upp den faktiska påverkan som kan uppstå så att eventuella skyddsåtgärder kan sättas in.

*Stadsbyggnadskontoret* instämmer i stadsledningskontorets och miljöförvaltningens yttrande.

#### *Mina synpunkter*

Förbifart Stockholm är ett angeläget infrastrukturprojekt för staden. Samtidigt är det viktigt att projektet genomförs med största möjliga miljöhänsyn, både under själva byggfasen och när förbifarten slutligen tas i bruk.

Jag välkomnar därför föreliggande prövning enligt Miljöbalken för Natura 2000-området Hansta och instämmer i stadsledningskontorets och miljöförvaltningens synpunkter.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Samråd tillhörande Förbifart Stockholms ansökan om prövning enligt 7 kap 28a § Miljöbalken för Natura 2000-området Hansta, Stockholms stad” hänvisas till vad som anförs i promemorian.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Stockholm den 14 mars 2013

PER ANKERSJÖ

#### *Bilaga*

Samråd tillhörande Förbifart Stockholms ansökan om prövning enligt 7 kap 28a § Miljöbalken för Natura 2000-området Hansta, Stockholms stad

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

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

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta

1. Att avbryta all planering av Förbifart Stockholm
2. Som svar på remissen ”Samråd tillhörande Förbifart Stockholms ansökan om prövning enligt 7 kap 28a § Miljöbalken för Natura 2000 området Hansta, Stockholms stad” framföra att det inte helt kan säkerställas att påverkan på området kan undvikas och att miljöbedömningen inte kan godkännas.
3. Att vidare framföra följande:
4. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Hansta Natura 2000-område finns upptagen på listan över de Natura 2000-områden som regeringen föreslagit med stöd av EU:s habitatdirektiv. Naturvärdena anses därmed även vara av riksintresse. Natura 2000-nätverket syftar till att bevara den biologiska mångfalden inom EU. Målet är att skydda och att bibehålla en gynnsam bevarandestatus för de arter som är listade i art- och habitatdirektiven. En gynnsam bevarandestatus är ett centralt begrepp och innebär att arter och naturtyper skall kunna finnas kvar långsiktigt.

Enligt 7 kap 28a § och 28b § Miljöbalken får tillstånd lämnas endast om verksamheten eller åtgärden ensam eller tillsammans med andra pågående eller planerade verksamheter eller åtgärder inte:

- kan skada den livsmiljö eller de livsmiljöer i området som avses skyddas eller
- medför att den art eller de arter som avses att skyddas utsätts för en störning som på ett betydande sätt kan försvåra bevarandet i området av arten eller arterna.

Enligt 29 § kan tillstånd enbart lämnas om det saknas alternativ, verksamheten eller åtgärden måste genomföras av tvingande orsaker som har ett väsentligt allmänintresse och de åtgärder vidtas som behövs för att kompensera för förlorade miljövärden så att syftet med att skydda det berörda området ändå kan uppnås.

Det saknas inte alternativ för att betydligt bättre tillgodose framkomlighet och de transportpolitiska målen, det finns ingenting i åtgärden som är av tvingande orsaker och därmed saknas grund för att lämna tillstånd enligt 7 kap 28 a, b § Miljöbalken.

Baserat på bevarandeplanens beskrivning av eventuella hot som kan påverka habitatets bevarandestatus, har bedömningen gjorts mot att *dikning och andra åtgärder som påverka hydrologin negativt*. Detta har tolkats så att förändringar i förhållande till dagens grundvattennivåer inte är acceptabla.

Den i tabellen angivna dräneringen under byggskedet sker i berg upp till ca nivån +6 m ö h där den övergår i en dränering av jordlagren. Grundvattensänkning i jordlagren kan därmed uppgå till ca 11 meter som mest intill schaktet för betongkonstruktionerna. En sådan avsänkning i ett vattengenomsläppligt jordlager (*och tester visar att sand-, gruslagret är vattengenomsläppligt*) ger upphov till ett påverkansområde som mycket väl kan nå fram till dalgången nedanför Natura 2000-området om inte åtgärder vidtas. En mindre påverkan i delen närmast dalgången kan dock inte helt uteslutas. Tolkningen baserat på bevarandeplanens beskrivningar anger att förändringar i förhållande till dagens grundvattennivåer inte är acceptabla.

Frågan om luftföroreningar är främst kopplat till luftburet kvävednedfall, det vill säga om en ökning av luftburet kvävednedfall skulle kunna förändra artsammansättningen inom Hansta. De naturliga ekosystemens känslighet beror både på försurningskänslighet och på de gödslingseffekter som kvävet ger upphov till.

Områden med hög kvävebelastning kan få en förändrad flora. Alltför mycket kväve i jordarna minskar mykorrhiza-aktiviteten, vilket kan vara ett hot mot taggig hjorttryffel (*starkt hotad*) och andra tryfflar som bildar mykorrhiza med hassel. En expansion av näringskrävande örter och gräs ökar konkurrensen om markens kapital av vatten och näringsämnen, vilket missgynnar svamparna.

Både nollalternativet och utbyggnaden av Förbifart Stockholm medför ökade trafikflöden lokalt jämfört med dagens trafik. Trots detta beräknas kväveutsläppen minska på grund av den tekniska utvecklingen som innebär successivt lägre emissioner för nya fordon. Inget alternativ finns som säkerställer att värdena understiger Länsstyrelsens nivåer på 4 kg/ha.

Med utbyggnadsalternativet beräknas nedfallet i Hansta Natura 2000-område till 5,7 - 6,0 kg kväve per hektar och år. Utbyggnadsalternativet har högst nedfall av kväve närmast vägen. Ökningen jämfört med nollalternativet är i medeltal 0,12 kg kväve per hektar och år som mest 0,25 kg kväve per hektar och år. Nedfallet tangerar nivån med Naturvårdsverkets angivna belastningsgräns, men klart över Länsstyrelsens nivå. Därmed skulle även känsligare naturtyper långsiktigt undgå att skadas.

Eftersom att både nollalternativet och utbyggnadsalternativet överstiger Länsstyrelsens nivå för mängden kvävednedfall som ska understiga 4 kg/ha och år samt att en mindre påverkan i delen närmast dalgången dock inte helt kan uteslutas på grund av hydrologin ska planeringen och miljöbedömningen verka för ett alternativ där miljömålen kan uppnås.

## **Kommunstyrelsen**

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

Det antecknades till protokollet att ordföranden Sten Nordin (M) inte deltog i handläggning och beslut på grund av jäv.

## ÄRENDET

Trafikverket har år 2011 lämnat in ansökan till mark- och miljödomstolen om tillstånd för bortledning av grundvatten, det vill säga, vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken, till följd av Förbifart Stockholm.

Trafikverket har dock beslutat att även yrka på prövning enligt 7 kap 28 § miljöbalken för Natura 2000-området Hansta. I och med detta samråd ges Stockholms stad med fler möjlighet att ge synpunkter på den miljökonsekvensbeskrivning som har tagits fram för denna prövning. Samrådet behandlar endast de naturmiljöaspekter inom Natura 2000-området som eventuellt kan påverkas av byggandet och driften av Förbifart Stockholm om inga skadeförebyggande åtgärder utförs.

Hansta Natura 2000-område är utpekad i enlighet med EU:s habitatdirektiv och därmed anses naturvärdena vara av riksintresse. Området ligger i närheten av planerad sträckning av Förbifart Stockholm, vilket föranleder en prövning enligt miljöbalken. Denna Natura 2000 prövning kräver att samråd om projektets påverkan på Natura 2000-området görs.

Bevarandevärdena i Natura 2000-området är framförallt knutna till ek- och hasselbestånden och det olikåldrande trädskiktet, samt förekomsten av skuggrika miljöer och mullrik jordmån. Natura 2000-området berörs inte fysiskt av vägprojektet, det vill säga inget markintrång görs och ingen förändring av arealen sker. I den hotbild som beskrivs i länsstyrelsens bevarandeplan är frågor kring påverkan på hydrologin och kvävenedfall de parametrar som är relevanta att diskutera med avseende på Förbifart Stockholms sträckning i området.

Trafikverkets samlade bedömning är att utbyggnaden av Förbifart Stockholm inte kommer att medföra några förändringar för Natura 2000-områdets livsmiljöer. Vare sig området som helhet eller arter kommer att utsättas för störningar som påverkar möjligheterna att bibehålla eller utveckla den gynnsamma bevarandestatusen i det habitat som är avsett att skyddas av Natura 2000-nätverket.

## BEREDNING

Ärendet har på grund av ytterst kort remisstid remitterats till stadsledningskontoret, miljöförvaltningen och stadsbyggnadskontoret för kontorsyttranden.

### **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 28 februari 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser att de riskbedömningar som Trafikverket gjort är rimliga både när det gäller kvävenedfallet samt förändringar i hydrologin (grundvattensänkning) och har inget att invända mot detta. Enligt kontoret kommer det däremot vara viktigt med en tydlig uppföljning och övervakning av den faktiska påverkan när byggnationen av Förbifart Stockholm pågår, samt även när trafikleden tagits i drift. Kontoret förutsätter att Trafikverket tar huvudansvaret i den processen även framöver.

Som svar på remissen hänvisas till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

## Miljöförvaltningen

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 5 mars 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är ansvarig tillsynsmyndighet för Hansta naturreservat och avser att bevaka reservatets bevarandevärden och lämpliga villkor i den tillståndsprövning för vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken som pågår i mål M 3346- 11 i mark- och miljödomstolen.

I den uppgiften ingår även att granska underlag och bedömningar som rör den aktuella del av naturreservatet med ädellövskog som är Natura 2000-område. Det är dock Länsstyrelsen i Stockholms län som har tillsynsansvaret för Natura 2000.

Miljöförvaltningen har följande synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen:

- Miljöförvaltningen delar Trafikverkets bedömning att avgränsa miljökonsekvensbeskrivningen utifrån hotbilden i länsstyrelsens bevarandeplan till frågor kring hydrologin och kvävenedfall.
- Trafikverkets slutsatser om en marginell påverkan från kvävenedfall på Natura 2000-områdets livsmiljöer utgår från bedömningen att kväveutsläppen kommer att minska på grund av teknikutvecklingen, trots ökade trafikflöden, fram till 2030. Miljöförvaltningen anser att det är bra att Trafikverket lyfter denna bedömning som en osäkerhet under rubriken " 1.6 Avgränsning och osäkerhet".
- Trafikverket bedömer att det inte går att utesluta en påverkan på hydrologin i en begränsad del av Natura 2000-området under byggskedet. Miljöförvaltningen delar den uppfattningen utifrån Trafikverkets beskrivningar av områdets berg-, jordart- och grundvattenförhållanden.
- Trafikverket skriver att ovanstående scenario enbart gäller under byggskedet, däremot inte under driftskedet. Miljöförvaltningen önskar att Trafikverket tydligare motiverar denna bedömning.
- Trafikverket hänvisar i samrådet till sitt villkorsförslag i målet M 3346-1 som säger att grundvattennivån ska hållas oförändrad utanför ett redovisat villkorsområde. Miljöförvaltningen kan inte utläsa om detta villkor skulle gälla under såväl bygg- som driftsfasen. Miljöförvaltningen kan inte heller utläsa hur Trafikverket avser att uppnå detta villkor.
- Trafikverket kommer att kontrollera grundvattennivåerna i området under byggskedet och under de första åren som Förbifarten är i drift. Miljöförvaltningen anser att det är viktigt att Trafikverket följer upp den faktiska påverkan som kan uppstå så att eventuella skyddsåtgärder kan sättas in.

## Stadsbyggnadskontoret

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 5 mars 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadskontoret instämmer i miljöförvaltningens och stadsledningskontorets yttrande.