

Till Högsta Förvaltningsdomstolen

Mål 7451 09 Föreningen Rädda Lovös och Ingrid och Ragnar Oldfeldts ansökan om rättsprövning av regeringens beslut av den 3 september 2009 avseende tillåtlighetsprövning enl 17 kap. miljöbalken av Effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet

Härmed inkommer jag som ombud för Föreningen Rädda Lovö och Ingrid och Ragnar Oldfeldt med denna **komplettering och fördjupning av vad vi tidigare¹ anført som grunder för skäl 1C och skäl 3 i vår ansökan (nedan kallad *vår ansökan*) om rättsprövning av regeringens beslut av den 3 september 2009** avseende tillåtlighetsprövning enl 17 kap. miljöbalken av Effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet. Vi hemställer att Domstolen beaktar allt material som vi hittills ingivit och inger innan målet avgöres, inkl vad vi anför nedan och vid den muntliga förhandling den 27 jan som Domstolen kallat till. Vi vill därmed betona att det vi nedan anför inte ersätter vad vi tidigare anført.

Vi fokuserar i denna inlaga på vad det står och vad som saknas och därmed inte berörs i det regeringsbeslutsdokumentet, *Regeringsbeslut 22 2009-09-03, Tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av Effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet*.

Under rubriken *Ärendet (R22, sid 3)* refererar regeringen på sid 9 och 10 i *Regeringsbeslut 22* valda delar av vad vägverket har skrivit om *Klimat, luftkvalitet och hälsa*. På sid 10 i R22 står bl a: "*Miljökvalitetsnormer för luftkvalitet gäller för utomhusluft, men inte tunnluft. Miljökvalitetsnormen för partiklar (PM 10) kommer att överskridas i samtliga alternativ om inte generella åtgärder vidtas. Vägverket menar att den enskilt viktigaste åtgärden är att minska dubbdäcksanvändningen. Om den minskar från dagens andel 70 procent till 20 procent kommer miljökvalitetsnormen för partiklar (PM 10) att klaras vid Förbifart Stockholms tunnelmynningar. Vägverket bedömer att miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och bensen kommer att klaras. Förbifart Stockholm medför lägre exponering av luftföroreningar där människor bor och vistas samt färre förtida dödsfall än Nollalternativet. I tunnlarna ökar dock exponeringen. Vägverket avser att i det fortsatta arbetet studera olika tekniker för att rena tunnluften. Diagonal Ulvsunda har kortare tunnlar än Förbifart Stockholm vilket innebär bl.a. att trafikanterna exponeras för luftföroreningar i tunnlar under kortare tid.*"

OBS att *partiklar (PM 10)* nämns i den ovan citerade texten men inte något om de mindre partiklar PM 2,5 som också omfattas av *EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2008 / 50 / EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa!*

¹ Se särskilt *vår ansökan* och bifogade kopior av: *Bil 3, Tillägg till bilaga 1A-2A, 2B och 3* samt vår skrivelse till regeringsrätten den 16 juni

Under rubriken Yttranden (R22, sid 11) i Regeringsbeslut 22:s finns på sid 13 i ett referat av vad naturvårdsverket anfört följande text: " - - Utbyggnadsalternativen innebär ökade koldioxidutsläpp och Förbifart Stockholm utmärks av intrång och störning i natur- och kulturmiljöer samt ger större exponering för hälsoskadliga luftföroreningar i de långa tunnlarna. Frågan om hur miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft ska klaras är inte tillräckligt belyst. - - "

Under rubriken Yttranden (R22, sid 11) i Regeringsbeslut 22:s finns på sid 16-17 ett referat av vad naturvårdsverket anfört, bl a följande text på sid 16: " - - - Länsstyrelsen anser vidare att ett genomförande av Förbifart Stockholm inte medverkar till att en miljö kvalitetsnorm för luftkvalitet överträds. Med den nya vägen minskar partikelhalterna (PM 10) på andra, mer centrala platser utmed gatu- och vägnätet, platser där miljö kvalitets-normen annars skulle ha överträts. Det uppstår en positiv nettoeffekt där antalet människor som exponeras för överskridanden av normen för PM 10 minskar i regionen. Efter kompletteringen anser länsstyrelsen att beslutsunderlaget är tillräckligt i ärendet och att inga ytterligare utredningar eller kompletteringar behöver göras i detta skede. Länsstyrelsen har inget att invända mot den korridor som nu redovisas. Länsstyrelsen konstaterar att Förbifart Stockholm endast marginellt påverkar möjligheterna att nå klimatmålen. Oavsett projektet krävs det andra åtgärder för att nå klimatmålen. **De långa tunnlarna medför problem med luftkvaliteten och det är viktigt att i den fortsatta planeringsprocessen redovisa vilka ämnen och halter som klaras i tunnlarna. - - " (fetstilat av Skånberg)**

I Regeringsbeslut 22 står det under rubriken Skälen för regeringens beslut (R22, sid 21) skriver regeringen på sid 24: " - - I ärendet aktualiseras vidare vägbyggnadsprojektets förenlighet med gällande miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken för kvävedioxid och partiklar (PM 10) i utomhusluft. (fetstilat av Skånberg) Arbete pågår med att förbättra luftkvaliteten i Stockholms län. Regeringen har i december 2004 fastställt åtgärdsprogram avseende miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar (PM 10) i Stockholms län. I beslutet anges bl.a de åtgärder som behöver vidtas för att miljö kvalitetsnormerna inte ska överskridas. Åtgärdsprogrammen är också viktiga som utgångspunkt för hur berörda parter ska bidra till att miljö kvalitetsnormerna inte överskrids. Länsstyrelsen har därefter på regeringens uppdrag upprättat förslag till kompletterande åtgärdsprogram. Jämfört med nollalternativet kan utbyggnaden av Förbifart Stockholm bidra till ytterligare lokala förbättringar, förutsatt att trafikarbetet i de mest belastade områdena minskar. Länsstyrelsen i Stockholms län bedömer att ett genomförande av Förbifart Stockholm inte medverkar till att en miljö kvalitetsnorm för luftkvalitet överskrids. Med den nya vägen uppstår en positiv nettoeffekt där antalet människor som exponeras för överskridande av miljö kvalitetsnormen för partiklar (PM 10) minskar i regionen. **Regeringen delar länsstyrelsens bedömning vad gäller miljö kvalitetsnormen för luftkvalitet. (fetstilat av Skånberg)**

Vi vill fästa Domstolens uppmärksamhet på att det i Regeringsbeslut 22 inte nämns något om partiklar PM 2,5 trots att det i inledningstexten till EU-direktivet av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa i punkt 11 står: "(11) **Fina partiklar (PM2,5) har stora negativa effekter på människors hälsa. Vidare har det ännu inte gått att fastställa ett tröskelvärde under vilket PM 2,5 inte utgör någon risk. Denna förorening bör därför regleras på ett annat sätt än andra luftföroreningar. - - - (fetstilat av Skånberg)"**

Regeringskansliet måste ta hänsyn även till detta EU-direktiv och skulle enligt EU:s MKB-direktiv, artikel 5.1-4 och artikel 6.1 och försiktighetsprincipen i MB 2:3 ha krävt uppgifter av vägverket om hälsoriskerna för känsliga trafikantgrupper p g av de förväntade halterna av partiklar PM 2,5 i de planerade ca 17 km långa tunnelrören och om hur luftkvalitetsnormerna för partiklar PM 2,5 efter år 2015 skulle klaras kring de långa tunnelrörens mynningar. Men några sådana uppgifter krävde regeringen inte och fick regeringen heller inte av vägverket i det kompletterande beredningsunderlag som vägverket ingav till regeringen 2009-03-02.

Vi hävdar därför, med hänvisning till skäl 1C i vår ansökan, att regeringen även när det gäller riskerna med partiklar (PM_{2,5}) har handlat rättsstridigt i förhållande till EU:s MKB-direktiv, artikel 5.1-4 och artikel 6.1 och motsvarande bestämmelser i miljöbalken samt, med hänvisning till skäl 1C i vår ansökan, att regeringen byggt sitt beslut på en så bristfällig MKB att man handlat rättsstridigt i förhållande till försiktighetsprincipen i MB 2:3.²

Vi citerar nedan styckena 1, 2, 9 och 11 i inledningstexten till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa

” EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

----- av följande skäl:

(1) I gemenskapens sjätte miljöhandlingsprogram, antaget genom Europaparlamentets och rådets beslut nr 1600/2002/EG av den 22 juli 2002 (4), fastställs att det är nödvändigt att minska föroreningarna till en nivå som minimerar de skadliga effekterna på människors hälsa, varvid känsliga befolkningsgrupper särskilt ska beaktas, och på miljön som helhet, att förbättra övervakningen och bedömningen av luftkvaliteten och nedfallet av föroreningar samt att tillhandahålla information till allmänheten.

(2) För att skydda människors hälsa och miljön som helhet är det särskilt viktigt att bekämpa utsläpp av föroreningar vid källan samt att fastställa och genomföra de mest effektiva åtgärderna för minskning av utsläpp på lokal och nationell nivå samt på gemenskapsnivå. Utsläpp av skadliga luftföroreningar bör därför undvikas, förebyggas eller minskas och lämpliga mål för luftkvalitet fastställas, med beaktande av Världshälso-organisationens normer, riktlinjer och program.

(9) I de fall där luftkvaliteten redan är god bör den upprätthållas eller förbättras. Om de mål för luftkvalitet som fastställs i detta direktiv inte är uppfyllda, bör medlemsstaterna vidta åtgärder för att iakttä gränsvärden och kritiska nivåer och, där det är möjligt, för att uppnå målvärden och långsiktiga mål.

(11) Fina partiklar (PM_{2,5}) har stora negativa effekter på människors hälsa. Vidare har det ännu inte gått att fastställa ett tröskelvärde under vilket PM_{2,5} inte utgör någon risk. Denna förorening bör därför regleras på ett annat sätt än andra luftföroreningar. För att stora delar av befolkningen ska få en bättre luftkvalitet gäller det att överlag minska koncentrationerna i stadsområden. För att garantera en viss lägsta hälsoskyddsnivå överallt bör emellertid denna åtgärd kombineras med ett gränsvärde som i ett första skede måste föregås av ett målvärde.

Ekerö den 13 januari 2011

Krister Skånberg
Kattdammsvägen 8
178 34 EKERÖ

² Vi hävdar även att regeringen baserar sina bedömningar av framtida luftföroreningshalter på obestyrkta antaganden.

