



2010-03-23

meddelat

Mål nr

Beslut

M 3980-09, M2301-07 mfl

2010-02-25

Högsta Domstolen
Box 2066
103 12 Stockholm

Överklagande av Miljööverdomstolens dom i mål M3980-09

- Klagande:** Birger Egnér mfl
Ombud: Olle Markstedt, City Vision Mkb, 139 54 Värmdö, tel 070-516 24 27
- Motpart:** Staten genom Banverket (Banverket), Östra Banregionen, Projektenheten, Box 1070, 172 22 Sundbyberg
- Domslut:** Svea Hovrätt, Miljööverdomstolen, dom 2010-02-25 i mål M 3980-09 samt Miljödomstolens deldom, 2009-04-15 i mål nr M 1659-07, 2301-07 samt M4128-08

På uppdrag av Birger Egnér mfl får jag överklaga besluten och söker härmed prövningstillstånd i Högsta Domstolen enligt följande.

1 Saken

Svea Hovrätt, Miljööverdomstolen, har avvisat yrkande om att hela sträckningen för utökad spårkapacitet genom centrala Stockholm skall prövas med avseende på miljöpåverkan.

2 Yrkande

Vi yrkar på att Miljödomstolens deldom och Miljööverdomstolens domslut upphävs och att även lagakraftvunna avgöranden avseende sträckningen mellan Älvsjö och Riddarholmen ska prövas av Miljödomstolarna med hänvisning till Miljöbalken 24 kap 3 §.

Vidare yrkar vi på att Miljödomstolarnas prövningsram fastställs till att gälla projektet i sin helhet från Älvsjö till Tomtebodas och att prövning skall avse såväl vattenverksamhet som miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd.

Vi yrkar på muntlig förhandling.

3 Grund för överklagande

Miljööverdomstolen har som domskäl angivit att Regeringens tillåtlighetsbeslut från den 3 mars 2005 slutligt har avgjort lokaliseringen av utökad spårkapacitet genom Stockholm och att Miljödomstolsorganisationen prövningsram är begränsad att endast pröva sträckningen från Riddarholmen till Tomtebodas.

Vi anser att Miljödomstolen och Miljööverdomstolen felaktigt tolkat Regeringens tillåtlighetsbeslut och att Miljödomstolarnas prövningsram skall innefatta projektets hela sträckning från Älvsjö till Tomtebodas.

Regeringen tillåter enligt 17 kap. 3 § Miljöbalken byggande och drift av Citybanan inom den korridor som Banverket till ansökan angav på ritning, men förbjuder därmed inte andra lokaliseringar. Regeringen hade vid prövningen endast att ta ställning till Citybanans sträckning eller ingen utbyggnad alls, sk 0-alternativ. Regeringens beslut, som är grundat på Länsstyrelsens godkännande, är således riktigt vilket Regeringsrätten vid rättsprövning klargjort.

Länsstyrelsens godkännande, Regeringens beslut och Miljödomstolarnas domar är dock fattade utifrån felaktiga förutsättningar. Alternativet, Tredje spåret, uppfyller syftet och järnvägsutredningen skall därmed enligt EU:s MKB-direktiv 85/337/EEG bilaga 4, Lag (1995:1649) om byggande av järnväg, LBJ, 2 kap 1a,b



§§ samt Miljöbalk, MB, (1998:808) 6 kap 7§ redovisa de huvudalternativ som exploatören övervägt och de viktigaste orsakerna till den valda lösningen med beaktande av miljöeffekterna.

Vi vill hänvisa till tidigare domar i miljö mål om skyddsamm i Arvika mål nr T 3126-07 och hamn vid Norvikudden i Nynäshamn M 2190-07.

4 Omständigheter för att prövningstillstånd ska meddelas

Vi anser att

- Det är viktigt för rättstillämningen att klargöra om verksamhetsutövaren (i detta fall Banverket) genom att dela upp ett projekt i mindre delar kan begränsa Miljödomstolarnas prövningsram.
- Det är viktigt för rättstillämpningen att klargöra om verksamhetsutövaren (i detta fall Banverket) på eget bevåg kan avgöra vilka rimliga alternativ som ska miljökonsekvensbeskrivas i enlighet med MKB-direktiv, LBJ och MB och vad som därmed ska ligga till grund för spårens lokalisering, länsstyrelsens godkännande av MKB samt Regeringens tillåtighetsprövning.
- Det är viktigt att klargöra hur parallell lagstiftning, PBL, LBJ, Väglag och MB, skall samverka för att främja en hållbar utveckling och tillförsäkra kommande generationer en hälsosam och god miljö.
- Det är viktigt för rättstillämpningen att klargöra hur LBJ 2:1 a,b skall tolkas med hänsyn till MB
- Det är viktigt för rättstillämpningen att klargöra hur PBL 5:18 skall tolkas med hänsyn till MB
- Vi anser att det föreligger domvillan när Länsstyrelsen, Regeringen och Miljödomstolarna har fattat beslut på felaktiga grunder då ingen redovisning finns i MKB om varför Citybanan skulle vara miljömässigt fördelaktigt framför ett tredje ytspår och framtida Tysta Spår.
- Det finns synnerliga skäl eftersom vi anser Miljödomstolens ledamöter inte opartiskt har avkunnat dom och vi därför i annat mål anfört jäv.
- Det har förekommit processuellt fel när samrådsredogörelsen inte på ett icke-tekniskt sätt beskriver skälen till varför Tredje Spåret är orimligt.
- Det är viktigt ur demokratisk synpunkt att Regeringen fattar beslut i linje med folkviljan
- Det är viktigt för rättstaten att domstolarna tolkar lagarna utan påverkan av partipolitik.

5 Bevis

Det har under förhandlingar och möten framkommit att inte någon av remissinstanserna motsätter sig en prövning av spårutbyggnaden i sin helhet, vare sig i geografisk utsträckning eller i omfattning.

Det finns bevis för att Banverkets ordförande förordar ett tredje spår framför Citybanan och att Banverkets ledning inte motsätter sig att MB 6 kap 7 § uppfylls.

Till yttermera visso finns bevis för att länsstyrelsens handläggare endast har granskat MKB avseende Citybanan och önskar att HD prövar frågan om en MKB skall uppfylla MB 6 kap 7§.

Det finns bevis för att riksdagens trafikutskott inte motsätter sig att spårutbyggnaden prövas i sin helhet eller att Banverket redovisar att det valda alternativet är miljömässigt fördelaktigt.

Vi har med dokument och ljudinspelningar styrkt att Banverkets tekniska konsulter uppsåtligen underlåtit att redovisa miljökonsekvenser för rimliga alternativ och egentligen förordar ett tredje ytspår men av företagsekonomiska skäl förordar Citybanan. Det är också styrkt att Banverkets anlitade jurister uppsåtligen har delat upp miljöprövning i olika delar i syfte att begränsa Miljödomstolarnas prövningsramar.

Vi har sålunda bevisat att endast de med ekonomiska intressen av att bygga en tunnel eller politiker som känner sig låsta av tidigare politiska beslut som officiellt förordar Citybanan. Vi har även med fakta bevisat att Citybanan är miljömässigt, energimässigt och byggnadstekniskt sämre än ytspår och kapacitetsmässigt och logistiskt sämre än Tysta Spår.

Olle Markstedt
070-516 24 27
info@cityvision.se