

Olle Markstedt

Från: Olle Markstedt [olle.markstedt@telia.com]

Skickat: den 3 september 2008 12:04

Till: 'registrator@enterprise.ministry.se'; 'registrator@environment.ministry.se'

Kopia: 'ulrika.agerskans@environment.ministry.se'; 'henrik.christiansson@enterprise.ministry.se'

Ämne: VB: Rimliga alternativ till Citybanan

Till Regeringen

Frågan om Citybanans MKB ska innehålla "rimliga alternativ" eller inte, verkar vara föremål för olika tolkningar från oss Medborgare och Banverket. Läs hela mejlet i kronologisk ordning för att bättre förstå frågeställningen.

Vi har fått svar från Miljööverdomstolen att frågan kommer att behandlas när ett mål blir föremål för prövning. Jag, som ombud för en växande opinion, ställer nu samma fråga till Regeringen om hur lagen bör tolkas.

Banverket tolkar lagen, vad vi förstår av Chefsjuristens svar, att det endast är Miljökonsekvenserna för det av Regeringen tillåtighetsbeslutade förslaget som skall beskrivas och att det därmed inte behövs någon MKB som innehåller alternativ till Citybanan.

Vi Medborgare uppfattar att Lagen om Byggande av Järnväg och Miljöbalken särskilt anger att det är just en jämförelse av Miljökonsekvenserna mellan olika alternativ som skall ligga till grund för val av huvudalternativ.

Vänligen återkom skyndsamt med svar om det är Banverkets eller Medborgarnas tolkning av lagen som Regeringen anser vara riktig.

Hälsningar

Olle Markstedt
070-516 24 27

Från: Bjällås Ulf - HSV [mailto:Ulf.Bjallas@dom.se]

Skickat: den 26 augusti 2008 11:39

Till: olle.markstedt@telia.com

Ämne: VB: Årstabron - Älvjsö - Rimliga alternativ till Citybanan

Hej

Som svar på Ditt mejl får jag meddela att Miljööverdomstolen endast tar ställning till frågor av det slag som du väcker inom ramen för ett mål som är anhängigt i domstolen. Något svar från oss på det sätt Du tänkt Dig kan Du alltså inte få.

Med vänliga hälsningar

Ulf Bjällås
Hovrättslagman
Miljööverdomstolen

-----Ursprungligt meddelande-----

Från: Olle Markstedt [mailto:olle.markstedt@telia.com]

Skickat: den 25 augusti 2008 09:59

Till: Registrator Nacka tingsrätt - TNA; HSV Registrator Svea Hovrätt - HSV; Registrator Högsta domstolen - HDO

Kopia: registrator@enterprise.ministry.se; registrator@environment.ministry.se; registrator@riksrevisionen.se; banverket@banverket.se

Ämne: VB: Årstabron - Älvjö - Rimliga alternativ till Citybanan

Till Miljödomstolarna

Frågan om Citybanans MKB ska innehålla "rimliga alternativ" eller inte, verkar vara föremål för olika tolkningar från oss Medborgare och Banverket. Läs hela mejlet i kronologisk ordning för att bättre förstå frågeställningen.

Banverket tolkar lagen, vad vi förstår av Chefsjuristens svar, att det endast är Miljökonsekvenserna för det av Regeringen tillåtighetsbeslutade förslaget som skall beskrivas och att det därmed inte behövs någon MKB som innehåller alternativ till Citybanan.

Vi Medborgare uppfattar att Lagen om Byggnad av Järnväg och Miljöbalken särskilt anger att det är just en jämförelse av Miljökonsekvenserna mellan olika alternativ som skall ligga till grund för val av huvudalternativ.

Vad gäller mängden av utredningar som Banverket och Regeringen tidigare har gjort, vill vi särskilt lyfta fram 1992 års utredning, [Spårlösningar i Stockholm](#), och Riddarholmskommitténs betänkande SOU 1996:121 vari det går att finna fördelarna med 3 parallella spår och de negativa konsekvenserna med pendeltågstunnlar. I båda utredningarna förordas att kapaciteten över den sk Getingmidjan ökas genom ytterligare ett spår på ytan. Pendeltågstunnlar avfärdas med hänvisning till att alternativet är mindre tekniskt och ekonomiskt lämpligt, saknar trespårlösningens flexibilitet vid driftsstörningar och ger dessutom en ytterligare nackdel som inte bör nonchaleras, nämligen det obehag som många har av tunnelresor med stationer 40 m under mark.

Vi medborgare ser därmed nu möjligheten att utnyttja tidigare utredningar som rimliga alternativ att ingå i Miljökonsekvensutredningen och därmed uppfylla Miljöbalkens krav på en MKB. Ett förslag som vi särskilt vill förorda är [TYSTA SPÅR](#) som är en variant av Tredje spåret med hänsyn tagen till akustisk miljö och tillgänglighet till Riddarholmens kulturområde.

Kan Miljööverdomstolen avgöra vems tolkning som är rätt?

Hälsningar

Olle Markstedt
070-516 24 27

Kopia till:
Odenplangruppen
Ornitologern i Umeå
Boende på Hallandsåsen
Alla som haft synpunkter på järnvägsplan och detaljplan
Alla som överklagat järnvägsplan och detaljplan

Från: leif.aulin@banverket.se [mailto:leif.aulin@banverket.se]

Skickat: den 21 augusti 2008 15:01

Till: olle.markstedt@telia.com

Kopia: jenny.a.johansson@banverket.se

Ämne: SV: Årstabron - Älvjö - Rimliga alternativ

Dnr F 08-

8624/AL10

Bäste Olle Markstedt!

Jag beklagar dröjsmålet med svaret och att du inte förstätt det svar som Jenny Johansson lämnat på dina frågor. Jag får därför göra följande förtydligande.

Det framgår av regeringens tillåtighetsbeslut för Citybanan och av Banverkets beslut att fastställa järnvägsplan för Citybanan vilka utredningar som har föregått tillåtighetsbeslutet och järnvägsplanen. Banverket har ända sedan 1988 genomfört mängder med utredningar om hur erforderlig spårkapacitet genom Stockholm bäst kan uppnås. Banverket genomförde senast 2002 en förstudie där tre olika utbyggnadsprinciper utvärderades. Den visade entydigt att såväl syftet med spårutbyggnaden som behovet av en långsiktigt hållbar trafiklösning i Stockholm endast kan tillgodoses genom en pendeltågstunnel via Stockholm city. Pendeltågstunnelns närmare sträckning studerades därför i en järnvägsutredning där alternativa dragningar av tunneln prövades. Med järnvägsutredningen som grund fann Regeringen vid sin

prövning enligt 17 kap miljöbalken att Banverkets förslag skulle tillåtas. Genom beslutet har regeringen slutligt godkänt att den nya järnvägen, Citybanan, ska förläggas i tunnel inom den korridor som Banverket föreslagit. Efter regeringens tillåtighetsbeslut saknas givetvis anledning och möjlighet för Banverket att på egen hand gå ifrån regeringens beslut och börja utreda andra alternativ till den som redan tillåtits.

Regeringen har vid sin prövning enligt 17 kap miljöbalken att pröva förutsättningarna för att tillåta verksamheten enligt samtliga bestämmelser i miljöbalken. Miljödömsstolarna prövar projekt Citybanan ur miljösynpunkt, främst vad avser grundvattenfrågorna, men kan vid sin prövning inte ifrågasätta regeringens beslut att tillåta verksamheten. Miljööverdomstolen har inte heller när det gäller Citybanan påstått att alternativ till pendeltågstunneln ska utredas och miljökonsekvensbeskrivas. Järnvägsplanen för Citybanan innehåller en MKB för den förslagna sträckningen av tunneln inom den av regeringen tillåtna korridoren. Något annat behövs inte.

När det gäller projektet Årstabron-Älvsjö så är det riktigt att Banverket gått direkt från förstudie till järnvägsplan. Anledningen är enkel: Järnvägsutredning erfordras endast när en förstudie visar att alternativa sträckningar behöver studeras, vilket inte var fallet på den aktuella sträckan. Järnvägsplanen för sträckan Årstabron - Älvsjö kommer alltså inte att innehålla någon MKB av alternativa sträckningar utöver noll-alternativet utan endast en MKB för den enda möjliga sträckningen enligt förstudien.

Hälsningar

Leif Aulin

-----Ursprungligt meddelande-----

Från: Olle Markstedt [mailto:olle.markstedt@telia.com]

Skickat: den 16 juli 2008 13:51

Till: Aulin Leif, GJ

Kopia: Diariet Banverket, Borlänge; registrator@enterprise.ministry.se

Ämne: VB: Årstabron - Älvsjö - Rimliga alternativ

Bäste seniorjurist och myndigheten Banverket

Enär Jenny som representant för Banverket inte tycks kunna reda ut begreppen, på ett för oss medborgare förståeligt sätt, så vänder jag mig härmed direkt till Er som har som profession att handlägga just de juridiska delarna av järnvägsbyggnad.

Vad jag förstår av Ert tidigare [brev](#) anser sig Banverket förhindrade av Regeringens [tillåtighetsbeslut](#) att Miljökonsekvensutreda några andra förslag än Citybanan.

Jag har tagit mig friheten att läsa igenom Regeringens tillåtighetsbeslut samt talat med riksdagsledamöter och miljöjurister. Det jag därvid kan förstå är att tillåtighetsbeslutet på intet sätt förhindrar Banverket att följa lagen och Miljökonsekvensutreda även rimliga alternativ.

Miljööverdomstolen har dessutom i sitt slutliga beslut, med stöd av Högsta Domstolen, påtalat nödvändigheten av att göra en MKB som är begriplig även för oss vanliga Medborgare. Det är också vad jag förstår ett krav enligt såväl Lag om byggande av järnväg (1995:1649) som Miljöbalken (1998:808) att använda just MKB:n till att välja det för miljön bästa alternativet. Att underlåta att följa lagen härvidlag, medför måhända en suboptimerad lösning för såväl pendeltågsresenärer som tillgängligheten till Riddarholmens kulturvärden.

Frågan kvarstår alltså om vilka rimliga alternativ som kommer att miljökonsekvensbeskrivas i järnvägsplanen för projekten Citybanan och Årstabron – Älvsjö?

Jag hemställer härmed om ett skyndsamt svar så att inte även Förvaltningslag (1986:223) blir föremål för prövning i detta ärende.

Sommarhälsningar

Olle Markstedt
070-516 24 27

Bilagor som länkar
Brev från Banverkets seniorjurist Leif Aulin
Regeringens Tillåtighetsbeslut

Bilagor som förutsätts finnas hos Banverkets jurister
Miljöbalken
Lagen ocm byggande av järnväg
Förvaltningslagen

Från: jenny.a.johansson@banverket.se [mailto:jenny.a.johansson@banverket.se]

Skickat: den 8 juli 2008 15:05

Till: olle.markstedt@telia.com

Kopia: diariet.sundbyberg@banverket.se

Ämne: SV: Årstabron - Älvjö - Rimliga alternativ

[Diariern F07-12646/SA20](#)

Hej,

Det svar du fått från mig tidigare är Banverkets officiella inställning.

Med vänliga hälsningar

Jenny Johansson

Banverket Investeringsdivisionen Tel 08-762 39 78
Box 1070
172 22 Sundbyberg Fax 08-762 30 05
Besöksadress: Vattugatan 17, 4 tr jenny.a.johansson@banverket.se

-----Ursprungligt meddelande-----

Från: Olle Markstedt [mailto:olle.markstedt@telia.com]

Skickat: den 9 juni 2008 10:03

Till: Johansson Jenny, UPStHm; Diariet Banverket, Borlänge; Diariet Internt Stockholm

Kopia: registrator@enterprise.ministry.se

Ämne: SV: Årstabron - Älvjö - Rimliga alternativ

Till Banverket

Med anledning av mejl från Jenny Johansson som företrädare för Banverket vill jag härmed officiellt få klarlagt vad som gäller.

Om jag läser Lag (1995:1649) om Byggnadsav Järnväg, LBJ, så förstår jag att en ny sträckning skall föregås av en förstudie, järnvägsutredning och järnvägsplan.

I LBJ 2 kap 1a § framgår att " En järnvägsutredning skall genomföras när det i förstudien har klarlagts att alternativa sträckningar behöver studeras. I järnvägsutredningen skall redovisas olika utbyggnadsalternativ, som skall jämföras såväl sinsemellan som med alternativet att inte genomföra den aktuella järnvägsutbyggnaden. En järnvägsutredning skall innehålla en miljökonsekvensbeskrivning och de uppgifter i övrigt som behövs för att kunna utvärdera och välja alternativ."

Vi som lämnat synpunkter på järnvägsplanen för Citybanan kan inte finna någon jämförande MKB i järnvägsutredningen. Hur vet vi då att Citybanan är miljömässigt försvarbar jämfört med andra rimliga utbyggnadsalternativ, t ex det västra Ytspåret?

Vad gäller projektet Årstabron – Älvjö så finner jag ingen järnvägsutredning över huvudtaget, utan Banverket tycks gå direkt från Förstudie till Järnvägsplan, vilket därmed föranleder mig att hoppas på en jämförande MKB i järnvägsplanen i enlighet med Miljöbalken 6 kap 12 §. Jag undrar nu var jag kan läsa om en jämförande MKB mellan olika utbyggnadsalternativ och hur vi som medborgare skall kunna ge våra synpunkter?

Hälsningar

Olle Markstedt
070-516 24 27

Från: jenny.a.johansson@banverket.se [mailto:jenny.a.johansson@banverket.se]
Skickat: den 3 juni 2008 12:36
Till: olle.markstedt@telia.com
Kopia: diariet.sundbyberg@banverket.se
Ämne: SV: Årstabron - Älvsjö - Rimliga alternativ

Diariennr F07-12646/SA20

Hej!

Banverket gör en MKB tillhörande järnvägsplan för Årstabron - Älvsjö. Miljökonsekvenser beskrivs för valt alternativ jämfört med ett nollalternativ, helt enligt gällande lagstiftning (se sammanfattning av gällande regler nedan). När MKB-dokumentet är färdigt kommer det att skickas till länsstyrelsen som kontrollerar att det uppfyller gällande krav.

Kort om reglerna för miljökonsekvensbeskrivning i järnvägsplaneringen:

Lag om byggande av järnväg (LBJ) styr processen vid järnvägsbyggande. LBJ är till viss del samordnad med miljöbalken (MB). Det innebär att i de avseenden som anges i LBJ ska bestämmelserna i MB tillämpas.

I förstudieskedet krävs ingen MKB men däremot gäller reglerna om samråd enligt MB 6 kap 4§. Järnvägsutredning ska genomföras när förstudien visat att alternativa sträckningar behöver studeras. Järnvägsutredningen ska innehålla en MKB som beslutsunderlag.

En järnvägsplan ska, som framgår av LBJ 2 kap 2 §, innehålla en MKB för det valda alternativet, inte för eventuella alternativ eftersom dessa redan belysts i tidigare planeringssteg. MKB:n ska som framgår av LBJ 2 kap 2 § andra stycket uppfylla de krav som anges i MB 6 kap 3, 7, 10, 19 och 20 §§, där särskilt 7 § anger vad MKB:n ska innehålla. Motsättningsvis följer att bestämmelserna i MB 6 kap 11 och 12 §§ inte tillämpas. Dessa bestämmelser handlar alltså om andra planer än järnvägsplaner och för den delen också arbetsplaner för väg.

Med detta mail hoppas jag att du fått svar på din fråga.

Med vänliga hälsningar
Jenny Johansson

Banverket Investeringsdivisionen Tel 08-762 39 78
Box 1070
172 22 Sundbyberg Fax 08-762 30 05
Besöksadress: Vattugatan 17, 4 tr jenny.a.johansson@banverket.se

-----Ursprungligt meddelande-----

Från: Olle Markstedt [mailto:olle.markstedt@telia.com]
Skickat: den 18 maj 2008 22:16
Till: Johansson Jenny, UPSthm
Ämne: Årstabron - Älvsjö - Rimliga alternativ

Hej

Enligt Miljööverdomstolens, MÖ, slutliga beslut så avvisas Banverkets ansökan för Citybanan med hänvisning till att Miljökonsekvensbeskrivningen, MKB, är så bristfällig att den inte ens kan ligga till grund för en prövning. Vad MÖ bla menar är att det i MKB:n saknas rimliga alternativ enligt Miljöbalkens 6 kap 12 §.

12 § Inom ramen för en miljöbedömning enligt **11 §** skall myndigheten eller kommunen upprätta en miljökonsekvensbeskrivning där den betydande miljöpåverkan som planens eller programmets genomförande kan antas medföra identifieras, beskrivs och bedöms. Rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd skall också identifieras, beskrivas och bedömas.

I förarbetena till Miljöbalken går det att finna att skälet till att rimliga alternativ skall ingå i en plan är att om det endast finns ett alternativ som är miljökonsekvensbeskrivet är det därmed endast möjligt att

acceptera eller förkasta men om det finns fler alternativ är möjligt att miljömässigt rangordna förslagen. Hade vi haft Miljöbalken när spårkapaciteten i Halland skulle ökas hade nog något annat alternativ än tunnel valts.

Jag undrar nu vilka rimliga alternativ som kommer att miljökonsekvensbeskrivas i järnvägsplanen för projektet Årstabron – Älvjsö?

Med vänlig hälsning

Olle Markstedt
Saltarö Strand Konsult
Postv 1
139 54 Värmdö
070-516 24 27