



Tid Tisdagen den 16 april 2013 kl 17.00 – 18.45

Plats Bolindersalen, Tekniska nämndhuset

Justerat Tisdagen den 16 april 2013

Per Ankersjö

Katarina Luhr

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Per Ankersjö (C) ordföranden

Katarina Luhr (MP) vice ordföranden

Jonas Nilsson (M)

Torbjörn Erbe (M)

Per Ola Bosson (M)

Helena Levy (M)

Nils Ingelström (M)

Mikael Magnusson (S) §§ 7- 25

Rana Carlstedt (S)

Mats E. P. Lindqvist (MP)

Stellan F Hamrin (V)

Tjänstgörande ersättare:

Per Johansson (FP) §§

Fredrik Canerstam (S) §§ 1-6

Måns Lönnroth (S) §§

för Karin Karlsbro (FP)

för Mikael Magnusson (S)

för Åsa Wester (S)

Ersättare:

Anders Thureson (M) §§ 1-21

Eva Runvald (M)

Viktor Strååt (M) §§ 1-22

Andreas Lundin (M)

Frida Johansson Metso (FP) §§ 6-25

Fredrik Canerstam (S) §§ 7-25

Charles Berkow (MP)

Belinda Hellberg (MP)

Sara Stenudd (V)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunnar Söderholm, Annkristin Axén, Daniel Selin, Ellinor Fiebranz Andersson, Emily Tjäder, Gustaf Landahl, Helena Pettersson §§ 1-5, Helene Lindman §§ 1-5, Håkan Andersson, Lars Burman, Luis Lopez, Malin Ekman, Marithe Eriksson och Pia Winbladh Högfors samt borgarrådssekreteraren Albin Ring.

§ 17

Yttrande gällande stadens bemötande av remissinstanser, ansökan om tillstånd till vattenverksamhet vid Slussen m m Remiss från mark- och miljödomstolen, mål M 1425-12

Dnr 2011-6820

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens förslag.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Per Ankersjö (C), Jonas Nilsson m.fl. (M), Per Johansson (FP), vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP) och Mikael Magnusson m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Stellan F Hamrin (V) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att nämnden:

Uppmana staden att ompröva Slussenprojektet för att skapa en lösning som innebär att den nya Slussen kan vara färdigbyggd före 2020 genom att bl.a. anpassa den nya konstruktionen till gällande detaljplan.

Samt att därutöver anför att det finns en rad faktorer som gör att en ny lösning är önskvärd och de viktigaste tas upp nedan:

Tid och kostnad

Stadens förslag till ny Slussen tar minst 10 år att fullborda, kostar > 10 miljarder att bygga och har en samhällsekonomisk kostnad på omkring 22 miljarder. Den för varje år ökande risken för översvämningar och behovet av mer resurser för kollektivtrafik innebär att snabbare och billigare lösningar bör eftersträvas. Lösningen innebär dessutom att bytestiden för bussresenärer dubblas, vilket innebär en årlig tidsförlust per person på 1 arbetsvecka. Alternativ finns till halva kostnaden, halva tiden och bättre bussbytestider och bör granskas ingående innan beslut om en ny Slussen tas.

Den stigande havsytan

Stadens förslag förutsätter att havet stiger med högst 1,00 m till år 2100. SMHI, som ansvarat för denna bedömning, gör sedan december 2012 inga egna bedömningar och har därmed frånträtt sin tidigare ståndpunkt. Vid officiell förfrågan säger SMHI numera att det är ansvariga aktörers ansvar att själva göra en bedömning av nödvändiga anpassningar utifrån bl.a. den rapport som finns på myndighetens hemsida. Denna rapport redovisar på ett föredömligt sätt de olika expert-bedömningar som finns och som tidigare redovisats i denna fråga av bl.a.

Vänsterpartiet. Även en politiker utan expertkunskaper kan utifrån redovisade prognoser konstatera att sannolikheten att havet stiger med högst 1 m till år 2100 är begränsad.

Till detta ska läggas att byggande, förutom en strikt vetenskaplig bedömning av havsytan till ett givet år (liknande den SMHI tidigare gjorde), också måste anpassas till en nivå som inkluderar en säkerhetsmarginal baserad på en riskanalys utifrån de vetenskapliga bedömningarnas osäkerhet (jmf FOIs senaste rapport). Denna osäkerhet är enligt alla vetenskapliga studier betydande (nästan det enda man är överens om) och uppgår sannolikt till flera dm utöver de marginaler man nu använder. Det är politikens uppgift att själv bedöma vilken riskmarginal man är villig att acceptera. I en så central konstruktion som Slussen måste denna adderade riskmarginal vara betydande. Stadens bedömning (+ 1,00 m) inkluderar ingen sådan marginal överhuvudtaget.

Därutöver ska tilläggas att havsytan stiger olika mycket i olika delar av världen. Nordsjön med angränsande vatten förväntas stiga 10-20 cm mer än oceanernas normalnivå (se FOI med referenser; konfirmerat av författarna), vilket hittills inte gjorts.

Det ryktas att IPCC kommer att redovisa en oceannivåhöjning till år 2100 på 0,97 cm som en minsta gemensamma nämnare för vad världens experter kan enas om. Den kvantifierbara risken för överskridande bedöms till runt 15 % och säkerheten i underlaget bedöms utöver detta som begränsad. Man lär också komma att säga att höjningen kan bli större än 0,97 cm, men att man f.n. saknar kunskaper för att kunna kvantifiera detta. En helt ny studie citerad av Johan Rockström hävdar dessutom att vatten från Antarktis kan antas spela en större roll för havsytan än man hittills trott. Detta ökar osäkerheten ytterligare.

Att mot denna bakgrund bygga Slussen på det sätt man gör är enligt vår mening grovt oansvarigt. Vi utgår från att Miljöverdomstolen kommer att ta hänsyn till detta inte minst med tanke på att offentliggörande kommer att ske i Stockholm i september.

Våra tidigare inlämnade synpunkter

Stockholms stad har valt att helt avstå från att kommentera de synpunkter som framförts i ärendet tidigare (se MHN protokoll från den 28 augusti 2012). Det är anmärkningsvärt och vi har svårt att tolka detta på annat sätt än att man inte har några sakliga invändningar att göra.

Dessa synpunkter inbegriper bl.a.

- den undermåliga redovisningen av biologiska förhållanden på land och i vatten
- risken för spridning av gifter från sediment till innerskärgården,
- de stora skador på stränder och bottnar som de mycket omfattande anti-erosionsåtgärder från Lovön ut mot Vaxholm ger upphov till,
- avsaknaden av redovisade alternativa lösningar och 0-alternativ utan beaktande av tvingande åtgärdsplaner.

Förvaltningens synpunkter

Generella synpunkter

Vi anser det anmärkningsvärt att MHF – liksom flertalet ansvariga myndigheter – överhuvudtaget inte tar upp frågan om havsytans läge år 2100. Även om man p.g.a. brist på egen kompetens - liksom flertalet ansvariga myndigheter – valt att förlita sig på SMHIs hemligstämplade analyser är det förvaltningens och politikernas direkta uppgift att själv göra en riskanalys av de presenterade värdena. Detta behov är nu – efter SMHIs nya inställning – helt avgörande.

Vi saknar också en analys av risken för spridning av gifter och av bristen på biologiskt underlag. Anser också MHF att ålen leker i Mälaren?

Punkt 18.

Stadens acceptering av stadens vägran att ange hur många personer i de 37 utpekade fastigheterna som drabbas av allvarliga bullerskador är anmärkningsvärd.

Punkt 25

Ansökan saknar helt – såvitt vi kunnat bedöma – en kvantifiering av transporterna av sedimentgifter från muddringsplatsen till innerskärgården. Sediment i Slussenområdet är generellt höga och hänvisningen till att halterna på deponiplatsen också är höga är märklig. Speciellt som kravet på God Ekologisk Status/Potential innebär ett krav på åtgärder för att sänka gifthalterna. Förvaltningen hävdar att stadens bedömning av riskerna för spridning av gifter är riktig. Gäller detta också spridning till innerskärgården?

Beslutsgång

Ordföranden Per Ankersjö (C) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Per Ankersjö (C), Jonas Nilsson m.fl. (M), Per Johansson (FP), vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP) och Mikael Magnusson m.fl. (S).

Reservation

Stellan F Hamrin (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Per Ankersjö (C), Jonas Nilsson m.fl. (M) och Per Johansson (FP) och vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP) enligt följande:

Vi anser att Miljöförvaltningens svar är väl avvägt och visar att förvaltningen är mycket medveten om sin roll som myndighet i en mycket komplicerad och omdiskuterad fråga.

En viktig fråga handlar emellertid om den blivande bussterminalen i Katarinaberget.

Det finns en stor rädsla från lokala boende och andra aktörer att detta bygge ska hota husen uppe på Katarinaberget.

Vi erfar att det inne i Katarinaberget finns ett rejält tilltaget garage, byggt som norra Europas största skyddsrum, i början av femtiotalet. Delar av detta garage avses även ingå i den nya bussterminalen. Från detta skyddsrum byggdes entréer till Slussens tunnelbanestation (uppgång Hökens gata), upp till Mosebacke torg (igensatt), till Högbergsgatan (igensatt) samt till Björns trädgård (garageutfart).

Erfarenheterna från detta bygge, inkluderande hur detta bygge på den tiden påverkade husen uppe på Katarinaberget, bör rimligtvis finnas arkiverade, på

Stadsarkivet eller någon annan stans.

Förhoppningsvis kan en öppen redovisning av dessa erfarenheter bidra till en mer nyanserad allmän debatt.

Särskilt uttalande lämnas av Mikael Magnusson m.fl. (S) enligt följande:

Vi stöder i princip förvaltningens förslag till beslut om att mark- och miljödomstolen fastställer ramvillkor och att länsstyrelsen som tillsynsmyndighet därefter kan fastställa mera preciserade villkor. Alltför detaljerade tillståndsbeslut riskerar att motverka sitt syfte och en viss flexibilitet i ramvillkoren är därför i princip önskvärd.

Denna princip förutsätter dock att länsstyrelsen har tillräcklig kompetens och tillräckliga resurser för att verkligen kunna formulera de preciserade villkoren.

När domstolen väl fastlägger ramvillkoren bör domstolen därför också försäkra sig om att länsstyrelsen verkligen är både villig och kapabel att åta sig att precisera de ytterligare villkor som kan bli nödvändiga.

Domstolen bör också i sitt beslut om ramvillkor ta ställning till om säkerhetsmarginalerna kan anses vara tillräckliga.

Staden bör dessutom utforma Slussen så att ytterligare säkerhetsmarginaler kan skapas senare utan allför stora merkostnader.

Vid protokollet
Ellinor Fiebranz Andersson

Rätt utdraget intygar:
