



Tid: 12 juni 2007 kl 16.35 – 17.35

Plats: Bråvallasalen, Stadshuset

Justerat: 12 juni 2007

Mikael Söderlund

Jan Valeskog

Närvarande:

Ledamöter

Mikael Söderlund (m), ordförande
Jan Valeskog (s)

Berthold Gustavsson (m)
Tord Bergstedt (m)
Anna Johansson (m)
Annika Davidsson (m)
Mats Lindqvist (mp)
Annika Ödebrink (s)
Jimmy Lindgren (s)
Torhild Lamo (v)

§§1-38, §§40-47

Ersättare

Lars Bengtson (m)
Bo Arkelsten (m)
Anna Lund (m)
Datevig Mardirossian Lönn (m)
Hampus Rubaszkin (mp)
Charlotte Svensson (s)
Adnan Bozkurt (s)
Milly Namiro Darlson (s)
Lars Randerz (s)
Kajsa Stenfelt (v)

tjänstgörande
tjänstgörande
tjänstgörande §39

Personalföreträdare

Sonja Mogert, SKTF

Tjänstemän

Trafikdirektör Magdalena Bosson och nämndsekreteraren Åse Geschwind.
Vidare tjänstemännen vid kontoret Erik Andersson, Louise Bill, Christina Durling Ted Ell, Lars Jolérus, Eva Leijon, Ulla Ritzén, Anette Scheibe, Karin Hebel, Monica Visser och Marita Söderqvist samt borgarrådssekreteraren från roteln Ylva Lageson och biträdande borgarrådssekreterare Magnus Thulin.

§ 16

Vägutredning effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet.

Remiss

Dnr T2007-300-00658

Protokollsutdrag

Trafikkontoret m fl hade den 22 maj 2007 avgivit gemensamt tjänsteutlåtande i rubricerade ärende, till vilket hänvisas. I tjänsteutlåtandet föreslogs – vad avser trafik- och renhållningsnämnden - enligt följande:

1. Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och återopar kontorens utlåtande som svar på remissen till kommunstyrelsen.
2. Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Yrkanden

Bifall yrkades till kontorets förslag.

Ledamoten Mats Lindqvist (mp) yrkade bifall till förslag som redovisas i **bilaga E1**.

Ledamoten Torhild Lamo (v) yrkade bifall till förslag som redovisas i **bilaga E2**.

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslöt, efter propositioner på framställda yrkanden, enligt kontorets förslag

1. Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och återopar kontorens utlåtande som svar på remissen till kommunstyrelsen.
2. Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Reservationer

Mot beslutet reserverade sig ledamoten Mats Lindqvist (mp) med hänvisning till sitt yrkande i **bilaga E1**.

Mot beslutet reserverade sig ledamoten Torhild Lamo (v) med hänvisning till sitt yrkande i **bilaga E2**.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande gavs av vice ordföranden Jan Valeskog mf l (s) enligt **bilaga E3**.

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:

Tillhör § 16, bilaga E1

Trafik- och renhållningsnämnden
2007-06-12

Tillhör ärende 16

Vägutredning effektivare nord-
sydliga förbindelser i
Stockholmsområdet.
Remiss

Mats Lindqvist (mp)

Förslag till beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar

att avslå kontorets förslag

Samt att anföra följande:

Klimatproblemen är välkända och nu erkända av praktiskt taget hela världen. En enig expertis i vårt land pekar ut den ökande biltrafikens utsläpp som ett mycket allvarligt problem som hotar både vår livsmiljö och vår välfärd. I Europas övriga storstäder diskuterar man hur man måste hitta nya, andra former och tänkesätt för transportsystemen än de som uppfanns under det förra århundradet. Det är bara här i ”staden Efter” i en avkrok av norra Europa, som man fortfarande kan sitta och på fullt allvar diskutera hur man ska kunna öka biltrafiken genom olika motorvägsalternativ, helst dragna genom så ekologiskt och rekreativt värdefulla områden som möjligt.

Tillhör § 16, bilaga E2

Trafik- och renhållningsnämnden
2007-06-12

Tillhör ärende 16

Vägutredning effektivare nord-
sydliga förbindelser i
Stockholmsområdet. Remiss.

Torhild Lamo (v)

Förslag till beslut:

- att avslå förslaget
- att överlämna följande som svar på remissen

Att minska biltrafiken är den enskilt viktigaste åtgärden vi kan göra för att få ner utsläppen och minska klimatpåverkan. Storskaliga motorvägssatsningar leder till ökad vägtrafik, vilket ger ökade utsläpp. Framtidens trafiklösningar måste därför istället vara att bygga ut kollektivtrafiken. Genom att den så kallade Förbifart Stockholm byggs kommer bilåkandet att öka och därmed också utsläppen av koldioxid. Enligt Vägverkets första miljökonsekvensbeskrivning kommer koldioxidutsläppen att öka med fem procent i Stockholms län som resultat av detta. Som en jämförelse ledde försöket med trängselavgifter till en nedgång i länet med två procent. Effekterna från trängselavgifter kombinerade med ökad kollektivtrafik skulle alltså snabbt ätas upp. Detta samtidigt som Sverige genom EU har förpliktigt sig till att sänka sina utsläpp med 30 procent.

Att se Förbifart Stockholm som den enda möjligheten att utveckla tätorten Stockholm ter sig ganska absurt i skenet av den heta klimat- och miljödebatt som hållit i sig i mer än ett halvår. Det är uppenbart att Förbifarten innebär att vi ytterligare låser in oss i ett transportsystem som är långsiktigt ohållbart.

Länsstyrelsen har tidigare visat på att Förbifart Stockholm är oförenlig med riksintressen och bryter med miljöbalken (MB). Vägverkets miljökonsekvensbeskrivning visar att Förbifart Stockholm på vissa platser skulle medföra stora och bestående negativa förändringar av landskapet som påtagligt skadar riksintressen för natur- och kulturmiljö enligt 3 kap. 6 § MB.

Enligt Gabriel Michanek, professor i miljö- och naturresursrätt, innebär Förbifart Stockholm med stor sannolikhet att områden av riksintresse enligt 4 kap. 2 § MB ("Mälarens öar och stränder") skadas påtagligt. I så fall hindras alternativet enligt huvudregeln. Möjligheten för undantag för "utvecklingen av befintliga tätorter" innebär sannolikt inte att Förbifart Stockholm kan genomföras. Enligt Michanek hindras Förbifart Stockholm av lokaliseringskravet i 2 kap. 6 § MB även om den mot förmodan skulle anses klara kraven enligt 3–4 kap. MB. Allt tyder därför, enligt Michanek, på att alternativ Diagonal Ulvsunda medför mindre intrång och olägenheter från miljösynpunkt,

samtidigt som Vägverket inte har visat att denna lokalisering skulle utgöra ett orimligt krav enligt 2 kap. 7 § MB.

Den samhällsekonomiska analysen av Förbifarten har fått kritik från många håll. En rapport (*Reflektioner på samhällsekonomiska analyser i allmänhet och på kalkylen för nord-sydliga förbindelser i Stockholm i synnerhet*) från KTH våren 2007 tar upp en rad brister i den tidigare gjorda samhällsekonomiska analysen av en nord-sydlig förbindelse.

Rapporten pekar bland annat på att miljöaspekter ofta får ett begränsat genomslag i samhällsekonomiska analyser. Detta trots transportsektorns stora miljöpåverkan och trots de klimatpolitiska mål som riksdagen har beslutat om. En av orsakerna är att man prissätter miljöpåverkan mycket lågt och att man inte räknar med utsläpp från byggande av vägarna, drift och underhåll och byggande av nya bilar som trafikerar vägen och produktion av bränsle. En annan nyligen publicerad studie visar på att denna indirekta energi för Södra Länken är dubbelt så stor som energin för själva vägtransporten.

Rapporten pekar också på att den ursprungliga samhällsekonomiska analysen inte har räknat in trängselavgifter i Stockholm. Nu vet vi att trängselavgifterna ska återinföras och rapporten visar att med trängselavgifter så är varken alternativen Förbifart Stockholm eller Diagonal Ulvsunda längre samhällsekonomiskt lönsamma, även om man då inte räknar in de miljöaspekter som här nämnts.

I den samhällsekonomiska analysen har heller inte priset för de naturintrång byggena medför räknats in.

Varken kombinationsalternativet eller det så kallade Noll-alternativet har blivit utförlig behandlat. I Nollalternativet har viktiga omvärldsfaktorer negligerats. En av dem är just trängselavgifterna, som inte beaktas i detta alternativ trots att de alltså återinförs redan till sommaren. Kostnadsökningar för vägbyggen har inte uppdaterats. Det faktum att klimatpolitiken kräver högre bensinpriser och på längre sikt mindre transportbehov har inte beaktats. Sammantaget har detta lett till att den samhällsekonomiska lönsamheten för en ny väg har överskattats i kalkylen.

Förbifartens effekter på regionens struktur och totala transportbehov har heller inte beaktats ordentligt. Vägen skulle stimulera ett alltmer utglesat bebyggelsemönster med ökade transportbehov och försämrat underlag för kollektivtrafik.

Vägverkets egen fyrstegsprincip, som bygger på att utbyggnad av väg är det sista alternativet och att man i första hand bör titta på hur befintligt vägnät kan användas mer effektivt, är föredömlig. Det är därför underligt att kombinationsalternativet fått en så undanskymd plats. Att med hjälp av trängselavgifter och en rejäl kapacitetshöjning i kollektivtrafiken utnyttja befintliga vägar bättre och dessutom minska de totala transportbehoven vore både samhällsekonomsikt och miljömässigt mycket mer effektivt.

Att satsa på ökade vägutbyggnader är att backa in i framtiden. Stockholms län behöver mer och billigare kollektivtrafik så att det blir än lättare för de som i dag åker bil att ställa bilen hemma.

Tillhör § 16, bilaga E3

Trafik- och renhållningsnämnden
2007-06-12

Tillhör ärende 16

Vägutredning effektivare nord-
sydliga förbindelser i
Stockholmsområdet. Remiss.

Jan Valeskog m fl (s)

Särskilt uttalande

Förbifart Stockholm är det alternativ som bäst uppfyller en rad viktiga målsättningar för regionens utveckling. Regionförstoringen understöds genom ökad kapacitet i nord-sydlig riktning utan att leda in trafik i regioncentrum. Samtidigt kan vi, tack vare kapacitetsförstärkningen i det halvcentrala bandet, uppnå en sådan regionförstoring utan att betala priset för en alltför utspridd bebyggelse med medföljande ökad total trafikmängd.

Vi anser dock att det vore positivt om en studie av möjligheten att tunnelförlägga delar av sträckningen inom Stockholms kommun gjordes. Exempelvis vid överfarten från Lovön till Grimsta, eller i mer befolkningstäta delar.