



Tid: 10 mars 2009 kl 16.30 – 17.10

Plats: Drätselnämndens sessionssal, Stadshuset

Justerat: 23 mars 2009

Ulla Hamilton

Jan Valeskog

Närvarande

Ledamöter:

Ulla Hamilton (m), ordförande

Jan Valeskog (s) vice ordförande

Berthold Gustavsson (m)

Anna Johansson (m)

Annika Davidsson (m)

Inge-Britt Lundin (fp)

Anders Broberg (kd)

Annika Ödebrink (s)

Jimmy Lindgren (s)

Mats Lindqvist (mp)

Kajsa Stenfelt (v)

Ersättare:

Lars Bengtson (m)

tjänstgörande

Bo Arkelsten (m)

Christoffer Kuckowski (m)

Inga-Lill Larsson (m)

Lars Randerz (s)

Milly Namiro Darlsson (s)

Jonas Larsson (s)

Hampus Rubaszkin (mp)

Tjänstemän:

Trafikdirektör Magdalena Bosson och nämndsekreteraren Åse Geschwind.

Vidare tjänstemännen vid kontoret Fredrik Alfredsson, Louise Bill, Birgitta Björk, Ted Ell, Lars Jolerus, Erica Lawesson, Ulla Ritzén, Anette Scheibe och Marita Söderqvist samt borgarrådssekreteraren Katarina Larsson och biträdande borgarrådssekreteraren Magnus Thulin från roteln.

Vägutredning för Förbifart Stockholm. Anmälan av svar på beredningsremiss från Vägverket

Dnr T2007-300-00658

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade enligt kontorets förslag:

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner anmälan.

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 9 februari 2009.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m fl (m), ledamoten Inge-Britt Lundin (fp), ledamoten Anders Broberg (kd), vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s) och ledamoten Mats Lindqvist (mp) ställde sig bakom kontorets förslag. (se beslutet)
- 2) Ledamoten Kajsa Stenfelt (v) föreslog följande:
 1. Remissen besvaras enligt följande:

Resonemangen om en tät, effektiv stad med väl utbyggd kollektivtrafik för att minska bilåkandet finns väl utvecklad i förslaget till ny översiktsplan samt i nya RUFS. Förbifart Stockholm går emot alla planer på att skapa en hållbar Stockholmsregion och en miljösmart, tät stadsstruktur.

Trafiksituationen i Stockholm är ansträngd och många bilburna Stockholmare får köa både morgon och kväll för att komma mellan jobb och bostad. Essingeleden är inte dimensionerad för de ca 165 000 bilar som passerar per dag, vilket gör passagen känslig för störningar. Leden innebär buller, utsläpp och skadliga partiklar för de som bor i närheten.

I Vägverkets nya prognos ingår trängselskatter i innerstaden och på Essingeleden, vilket inte var fallet tidigare. Trängselavgifter i Stockholm har debatterats i många år och slutligen ledde en försöksperiod till ett permanent system. Trängselavgifter och dess möjligheter till trafikreglering måste utgöra grunden för varje vägutredning. Återigen har Vägverket gått bakvägen och först bestämt att Förbifart Stockholm måste byggas, sedan undersökt hur trängselavgifter påverkar trafikflödet. Det första steget för att komma till rätta med köerna på Essingeleden bör självklart vara att införa trängselavgifter där, inte som föreslås, först bygga Förbifart Stockholm och sedan införa trängselavgifter på Essingeleden.

Vi i Vänsterpartiet motsätter oss bygget av Förbifart Stockholm

Omröstning

Ordföranden ställde de framlagda förslagen mot varandra och nämnden beslutade enligt kontorets förslag.

Reservation

Ledamoten Kajsa Stenfelt (v) med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Ledamoten Mats Lindqvist (mp) enligt följande:

Det blir alltmer tydligt att osäkerheten kring frågor som klimatpåverkan, trafikprognoser är oacceptabelt stor. Det är högst tveksamt om det är möjligt att bygga hela sträckningen i tunnel med EU:s nya tunneldirektiv. Beskedet om tunnel under Lambarfjärden är snarast en rökridå för att tysta den högljudda opinionen som vill bevara Lambarfjärden och Grimstaskogen. Utifrån de tråkiga erfarenheterna från bygget av Norra Länken och Nationalstadsparken, så förutsäger vi att det senare i beslutsprocessen visar sig att ytläge är det enda praktiskt möjliga.

Utredningen belyser en hel del intressanta saker. Det är bra att nya prognoser nu slår fast att Förbifarten även medför ökad trafikmängd totalt sett. Det är fortfarande en brist att alternativförslagen, framför allt kombinationsalternativet, inte utvecklats trots att det kan ge bättre måluppfyllelse på många områden. Analyserna av koldioxidutsläppen liksom luftkvalitet är fortfarande mycket otydliga, vilket kontoret även påpekar. Fortfarande finns för många osäkerhetsfaktorer som ligger utanför den samhällsekonomiska analysen. Trots detta påstås projektet vara lönsamt vilket är anmärkningsvärt. På det underlag som finns kan konstateras att särskilt Förbifart Stockholm innebär ett antal stora nya problem. För det första är projektet kraftigt samhällsekonomiskt olönsamt. För varje ny kalkyl som görs över kostnaden för leden stiger prislappen och är nu uppe på hissnande 25 miljarder kronor (2006!), en summa som inte på långa vägar uppvägs av den nytta vägen genererar. Förbifart Stockholm kommer om den byggs förstöra stora naturvärden. För det andra planeras leden över ett av de mest kulturhistoriskt värdefulla områdena i Sverige och kommer leda till en irreversibel utarmning av vårt kulturarv.

Att det eventuellt planeras för tunnellsättning under Lambarfjärden och Grimsta naturreservat ett av Stockholms stads mest värdefulla naturområden, är en liten lättnad. Skadorna på naturvärden, friluftsliv och kulturmiljö av Förbifarten är entydiga. Även om vägen dras i tunnel under Lovön och på sträckan Vällingby-Hjulsta, skulle skadorna bli av en helt oacceptabel omfattning vid Sätra, på Lovön, vid delvis passage över Järvafältet etc. I byggfasen blir ingreppen mycket stora, bl a på Lovön, där en underjordisk trafikplats ska grävas ned. En eventuell tråglösning förbi Hansta naturreservat är också illavarslande.

Den sekundära exploateringseffekten av den nya leden med påverkan på det regionala exploateringsmönstret, trafikarbetet etc kommer att vara starkt negativ både från intrångssynpunkt och från allmän miljösynpunkt. Detta då Förbifart Stockholm också kommer att leda till en utglesad stadsstruktur och motverka stadens arbete att bygga en tät stad. Leden gynnar glesa bostadsområden längre från regioncentrum där bilpendling till centrala delar av staden varje dag är det vanliga transportsättet. Detta skapar fullständigt ohållbara resmönster och omöjliggör såväl de klimatåtaganden Sverige gjort i internationella sammanhang som de lokala och regionala miljömål som satts upp. Förbifart Stockholm är därför inte förenlig med ett långsiktigt hållbart transportsystem. Förbifart Stockholm har även ett bakomliggande syfte att öppna upp för möjligheten till framtida exploatering av Ekerö och Lovön. Enligt RUFs prognos kommer befolkningen i länet öka med 400 000-600 000 innevånare fram till 2030. Detta ställer inte bara de ökade krav på infrastrukturen som kontoret påpekar. Detta ställer även ökade krav på att ta tillvara de oexploaterade grönområden som finns kvar i regionen. Lovön är idag unikt bland världens storstäder. Ingen annanstans går det att

finns så stora områden orörd vildmark i så pass nära anslutning till staden. Natur- och kulturvärdena är oerhört stora och något vi bör värna och ta tillvara i största möjliga mån. Det kan inte nog understrykas hur pass mycket dessa värden även kommer öka i takt med att staden växer. Något som även kommer ge Stockholm stora konkurrensfördelar gentemot andra städer.

Vidare ställer vi oss frågande till en förbifarts betydelse. De allra flesta resenärer i Stockholmsregionen ska till eller från staden kärna. Väldigt få har för avsikt att passera från norr till syd och tvärtom.

Ett socialt perspektiv på frågan är intressant. Vilka tycker att det behövs snabbare stora förbifarter i Skärholmen eller förbi Södra Järva ? Knappast lokalbefolkningen i dessa områden av Stockholm, som alltid drabbas av styvmoderlig behandling när det gäller vägdragningar. Befolkningen här ska tvingas leva med nya vägdragningar i ytläge medan mer välsituerade områden får nedgrävda vägar.

Som varande Europas nyutnämnda miljöhuvudstad är det extremt märkligt att i Stockholm påbörja landets största vägbygge någonsin.

Ersättaryttrande

Ersättaren Hampus Rubaszkin (mp) instämmer i särskilt uttalande från (mp).

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:
