



Tid Torsdagen den 18 april 2013 kl 16.30 – 17.10

Plats Stora Kollegiesalen, Stadshuset

Justerat Torsdagen den 18 april 2013

Ulla Hamilton

Daniel Helldén

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Ulla Hamilton (M), ordföranden

Daniel Helldén (MP), vice ordföranden

Bo Arkelsten (M)

Datevig Tjärnberg (M)

Marie Agmén (M)

Mark Klamberg (FP)

Jonas Naddebo (C)

Malte Sigemalm (S)

Annika Ödebrink (S)

Oskar Levin (S)

Martin Hansson (MP)

Kajsa Stenfelt (V)

§§ 1-21

Tjänstgörande ersättare:

Peter Abelin (M)

för Daniel Valiollahi (M)

Tobias Johansson (V)

för Kajsa Stenfelt (V) §§ 22-27

Ersättare:

Christoffer Kuckowski (M)

Inga-Lill Larsson (M)

Charlotta Schenholm (FP)

Jesper Svensson (FP)

Göran Oljeqvist (KD)

Margareta Stavling (S)

Jimmy Lindgren (S)

Hanna Helsing (S)

Petra Schagerholm (MP)

Tobias Johansson (V)

§§ 1-21

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Per Anders Hedkvist, Fredrik Alfredsson, Louise Bill, Ted Ell, Åse Geschwind, Inga-Lill Hultin, Anne Kemmler, Mattias Lundberg och Elisabet Munters samt personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-16 och biträdande borgarrädssekreteraren Martin Savén från roteln.

§ 23

Förbifart Stockholm. Genomförandeavtal med Trafikverket

Dnr T2012-510-05914

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner, bilagt till tjänsteutlåtandet, förslag till genomförandeavtal för Förbifart Stockholm samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner avtalet.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden föreslår att kommunfullmäktige ger trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att träffa erforderliga kompletterande avtal till genomförandeavtalet, under förutsättning att dessa dels ansluter till träffat genomförandeavtal och dels inte innebär ytterligare ekonomiska åtaganden för staden utöver det som ryms inom nämndens delegation.
- 3 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner att trafikkontoret avsätter investeringsmedel om 40 mnkr fördelat på en tioårsperiod för arbetet med Förbifart Stockholm.
- 4 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets och exploateringskontorets gemensamma tjänsteutlåtande från den 3 april 2013.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP), Jonas Naddebo (C) och Malte Sigemalm m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Trafik- och renhållningsnämnden avslår bilagt förslag till genomförandeavtal för Förbifart Stockholm.
 - 2 Samt att därutöver anföra följande:

Förbifart Stockholm går emot de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen och medför att det blir svårare att nå de nationella och regionala miljökvalitetsmålen. Projektet leder inte till en effektivare och energisnålare transportinfrastruktur. I Stockholmsförhandlingen finns ett åtagande om att vägtrafikens koldioxidutsläpp ska minska med 30 procent fram till 2030, detta åtagande är även infört i den av landstinget beslutade RUF 2010. Detta åtagande är att betrakta som ett villkor för att Stockholmsförhandlingens åtgärder ur ett klimatperspektiv ska vara möjliga att genomföra. Om Förbifart Stockholm byggs leder det till en spridd stadsstruktur, ökad trängsel genom inducerad trafik och högre koldioxidutsläpp från trafiken, ökat buller och hälsovådligt höga halter av partiklar i tunnlar och tunnelmynningar m.m. Därför

ska planeringen av Förbifart Stockholm avbrytas.

Projektet påverkar naturreservat, områden upptagna som Natura-2000 och artskyddsförordningen. Viktiga vattenområden vars vattenkvalité ska säkerställas genom vattendirektivet riskerar att påverkas negativt, bland annat Mälaren som utgör dricksvattentäckt för cirka 2 miljoner människor i Mälardalen. Igelbäcken och Bällstaån med sin dåliga ekologiska status hotas av Förbifart Stockholm.

Områdena vid Hjulstamotet och Hanstamotet kommer att påverkas starkt av motorvägens kraftfulla ingrepp i natur och närliggande boendemiljöer. Grönområden och naturreservat får irreversibla ingrepp och boende påverkas av förhöjda nivåer av hälsovådliga partiklar vid tunnelmynningar och från trafikleden, samt ökat buller. Trafikverket anger att en nedgrävning försämrar luftkvaliteten i tunneln och finner det mer lämpligt att istället försämma boendemiljön för de som inte använder motorvägen. På liknande sätt påverkas boende vid de övriga tunnelmynningarna av partiklar och buller, i bland annat Skärholmen krävs vidare åtgärder för att nå bullerriktlinjerna och vid Vinstamotet påtalas de förhöjda trafikmängderna på kringliggande gator. Frånluftstornen påverkar stadsmiljön negativt, orsakar utsläpp av luftföroreningar och riskerar att medföra industribuller. Flera fornlämningar hotas av frånluftstornen. Trafikverket har inte heller för avsikt att aktiv rena luften trots att Länsstyrelsen förutsätter att Trafikverket utreder möjligheterna för detta.

Förbifartens förespråkare bortprioriterar klimatfrågan samt medvetet väljer att skapa en glesare bebyggelsestruktur, helt och hållet mot uttalade ambitioner. Trafikforskningen är enlig om att projektet Förbifart Stockholm är negativt för de transportpolitiska målen och miljömålen. Miljöpartiet anser att planeringen ska avbrytas och istället genomföra satsningar som medför att den samlade målbilden för transportsektorn uppnås.

Trafikverkets utredning Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit (27 april 2012) anger att vägtrafiken utöver teknikutvecklingen på fordon och bränslen behöver minska med 20 procent till år 2030 för att nå klimatmålen. I storstäderna behövs en ännu större minskning med 25 procent. Rapporten anger att en sådan utveckling får positiva effekter även för andra beslutade miljömål och för trafiksäkerheten. Då klimatfrågan är en prioriterad fråga för transportsektorn ser Miljöpartiet denna framtidsbild som nödvändig och önskvärd. Med reducerad vägtrafik saknas behovet av investeringar i ny vägkapacitet. Investeringsmedel ska därför tillföras de alternativa transportslag som väntas överta den reducerade vägtrafiken, som till exempel cykel och kollektivtrafik.

3) Tobias Johansson (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

- 1 Avslå kontorets förslag till beslut.
- 2 Därutöver anföra:

Beslutet om Förbifart Stockholm är tyvärr ett strategiskt, tungt vägval, som inbjuder till ökad biltrafik, och lurar medborgarna att tro att det kommer att leda till minskade köer, när vi vet att fler och större vägar leder till mer trafik och växande köer.

Samtidigt som klimatet i allt högre utsträckning påverkas av utsläppen från bilismen bestämmer sig den borgliga alliansen för att öka biltrafiken genom byggandet av förbifarten. Vår bestämda uppfattning är att istället satsa på cykel- och kollektivtrafik för att kunna möta det ökade antalet invånare i staden.

En satsning på motorvägar är en satsning på utglesning. När det gäller Förbifart Stockholm är detta extra tydligt. Förbifart Stockholm byggs inte för dagens trafik, utan för att öppna upp för ny trafik mellan Stockholms norra och södra regionhalvor och öppna upp nya områden för exploatering. Detta står i total motsättning till strategierna i Stockholms Översiktsplan och i RUFS 2010 om att förtäta och bygga staden inåt för att minska transportbehovet. Att bygga Förbifart Stockholm är att backa in i framtiden!

I ett långsiktigt hållbart Stockholm satsas offensivt på en hållbar stadsstruktur och hållbara transporter. Förbifart Stockholm kommer att kosta skattebetalarna över 30 miljarder kronor. Alliansens finansieringslösning på Förbifart Stockholm bygger på fem miljarder i statligt stöd och resten lånefinansiering. För att betala ränta och amortera av lånet vill de ta intäkterna från trängselavgifterna, något som beräknas ta ca 30 år.

Vi vill använda intäkterna från trängselavgifterna till att utveckla en modern och attraktiv kollektivtrafik. Används intäkterna istället till att betala Förbifart Stockholm kommer den minskade klimatpåverkan från trängselavgifterna att ätas upp av ökade trafikvolymen, samtidigt som den nödvändiga utbyggnaden av kollektivtrafiken får stå tillbaka.

Storskaliga motorvägsbyggen är en gammalmodig trafiklösning utan förankring i dagens klimatdebatt. Lägg ner!!!

Beslutsgång

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer de framlagda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP), Jonas Naddebo (C) och Malte Sigemalm m.fl. (S).

Reservation

Vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Tobias Johansson (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:

