



Tid Tisdagen den 25 oktober 2011 kl 17.00 – 19.40

Plats Bolindersalen, Tekniska nämndhuset

Justerat Måndagen den 31 oktober 2011

Per Bolund

Torbjörn Erbe

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Per Bolund (MP), vice ordföranden

Jonas Nilsson (M)

Torbjörn Erbe (M)

Per Ola Bosson (M)

Helena Levy (M)

Nils Ingelström (M)

Karin Karlsbro (FP)

Rana Carlstedt (S)

Katarina Luhr (MP)

Stellan F Hamrin (V)

Tjänstgörande ersättare:

Maria Brogren (C)

Josefin Deiving (S)

Sara Stenudd (V)

för Per Ankersjö (C), ordföranden

för Mikael Magnusson (S)

för Åsa Wester (S)

Ersättare:

Viktor Strååt (M)

Andreas Lundin (M)

Frida Johansson Metso (FP)

Per Johansson (FP)

Rebecka Carlsson (MP)

Charles Berkow (MP)

Tjänstemän:

Tillförordnade förvaltningschefen Gustaf Landahl, Ingrid Mårtenson, Anna Jarl, Anette Jansson §§ 1-14, Christer Edvardsson §§1-11, Daniel Selin, Emily Tjäder, Emma Engström, Håkan Andersson, Louise Englund, Margareta Widell och Pia Winbladh Högfors, samt biträdande borgarrådssekreteraren Albin Ring Broman.

§ 16

Detaljplan för Förbifart Stockholm, Hjulstamotet **Remiss från stadsbyggnadsnämnden, Dp 2009-20807-54** Dnr 2011-10619

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker planförslaget under förutsättning att:
 1. Trafikdagvattendamm bör inte ligga i Igelbäckens kulturresevat. Alternativa lösningar för dagvattenhantering på platsen behöver utredas.
 2. Förorenat dagvatten ska inte tillföras Bällstaån. Alternativa lösningar för dagvattenhantering på platsen måste utredas.
 3. En alternativ trafiklösning till Stockholmsporten utreds som inte förutsätter intrång i kulturresevatet och dess värden.
 4. Akallavägens sträckning justeras så att den värdefulla torrbacken inte skadas.
 5. Föreslagna åtgärder för att begränsa intrång i Igelbäckens kulturresevat kompletteras med en redovisning av lämpliga kompensationsåtgärder för intrånget.
 6. Tillsynsmyndigheten (miljöförvaltningen) bör kontaktas i god tid innan arbete påbörjas som gör intrång i kulturresevatet, t.ex. etableringsytor.
 7. Ytterligare utredningar bör göras för att hitta möjliga bullerskyddsåtgärder för fastigheterna Hörninge 2 och Kippinge 1, så att 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå klaras på större delen av gårdsmiljöerna.
 8. Det utreds om det är möjligt att uppföra bullerskydd längs Akallalänken så att större delen av den planerade kyrkogården i kulturresevatet får under 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå.
 9. Planbestämmelsen gällande bullerskydd formuleras om så att syftet med den säkerställs. Texten ”Skydden uppförs i den utbredning som stadsbyggnadsnämnden finner lämplig” bör bytas ut mot t.ex. ”Skydden uppförs enligt plankartans illustration eller på sådant sätt att minst motsvarande bullerdämpning erhålls.”
 10. Det utreds om det på vissa platser är lämpligt att göra skärmar som visuellt skärmar bort vägen från kulturresevatet och som upplevs som naturliga inslag i resevatet. Till exempel kan bullervallar och vegetationsklädda skärmar användas.
 11. Planhandlingarna bör kompletteras med en överskådlig karta över hur gång- och cykelvägnätet i närområdet kommer att se ut efter Förbifartens utbyggnad. Det bör säkerställas att det finns attraktiva gång- och cykelvägar mellan närliggande stadsdelar samt Barkarbystaden.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 10 oktober 2011.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Jonas Nilsson m.fl. (M), Karin Karlsbro (FP), Maria Brogren (C) och Rana Carlstedt m.fl. (S) föreslår (se beslutet).

- 2) Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att avstyrka planförslaget, samt i övrigt anföra följande:

Förbifart Stockholm är inte ett projekt som ligger i linje med modern stadsplanering och miljötankande. Förbifarten kommer inte ens bli en lösning på trafikproblemen, istället beräknas trängseln i Stockholmstrafiken att bli fem gånger så stor som idag med Förbifarten utbyggd. Vägtrafiken kommer att öka och bilköerna bli fler. Hela projektet bör därför avslutas och de 28 miljarder kronor de beräknas kosta bör användas till nödvändiga kollektivtrafik-investeringar och utbyggt trängselavgiftssystem.

Förbifart Stockholm orsakar både lokala och globala miljöproblem. Vägprojektet kommer att leda till en utglesad stadsstruktur i Stockholmsregionen som ger ökad exploatering av värdefull naturmark, ökad biltrafik och högre koldioxidutsläpp från trafiken. Stockholmsöverenskommelsen som Förbifart Stockholm är del av beräknas sammantaget öka utsläppen av koldioxid från vägtrafiken med mellan 30 och 80 procent.

Lokalt tas värdefulla grönområden i anspråk och Stockholms grönkilar skärs av. Projektet gör intrång i flera naturreservat. De höga halterna av partiklar i tunnelluften beräknas leda till en ökning av förtida dödsfall med 20-30 personer årligen. Det är enkelt att konstatera att Förbifart Stockholm inte är någon lösning utan istället förvärrar Stockholms problem. Förvaltningen pekar på sådana allvarliga brister i planförslaget att förslaget bör avstyrkas. Särskilt Hjulsta och dess invånare drabbas av buller och av att luftföroreningar från den långa tunnelsträckan under Mälaröarna som släpps där.

Denna detaljplan, i den delen som avser Bällstaån, tycks vara oförenlig med EU:s vattendirektiv. Förslaget innebär oacceptabla försämringar av Igelbäckens kulturresevat och dess värden. Reservatet är närnaturområdet för 10-tusentals invånare i Norra och Södra Järva. Det är redan hårt ansatt av bl.a. buller. Alternativ saknas i närheten. Risken är att försämringen i sig ökar biltrafiken då människor söker sig till lugnare, bättre naturområden längre bort. Planförslaget om genomsnittliga bullerskärmar där motorväg dras över kulturresevatet är ett tydligt exempel på att planen prioriterar bilförarnas bekvämlighet på bekostnad av livskvaliteten för invånarna på Järva. Vi noterar också att De utredningsbehov som förvaltningens förslag till beslut pekar på är av så omfattande och allvarlig art att det är bättre att avstyrka förslaget helt.

- 3) Stellan F Hamrin m.fl. (V) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt följande:

1. Avstyrka planförslaget
2. Därutöver anföra; Den s.k. Förbifarten, vars trafik endast till runt 5 % ska förbi staden och där endast 5 % kan utgöras av kollektivtrafik, leder totalt sett till ökad bilism och till minst 5 % ökning av klimatgasutsläppen (allt enligt officiella utredningar). Detta i en situation när klimatgasutsläppen måste ner till 0. Ökad bilism leder till försämrade kollektivtrafik p.g.a. bl.a. ökade kostnader per trafikant och innebär dessutom att andra aktörer måste betala priset för ökade utsläpp.
3. Vi förordar en ny, oberoende utredning om klimat- och miljöeffekter

eftersom nuvarande bedömningar baseras på

- a. Föråldrade uppgifter om energipriser
- b. Förmodad och orealistisk teknikutveckling
- c. Bristfällig analys av hälsoeffekter pga dålig tunnelluft och ökad bilism
- d. Avsaknad av anpassning till klimatmålet om 0-utsläpp 2050
- e. Orealistisk finansiell analys (jmf SNFs utredning)

samtidigt som man helt förbigår egna bedömningar av framtida trafikutveckling (+ 80% privatbilism) och trängsel (ökning 7-8 ggr) och bortser från andra studier som visar att övergång till elbilar inte löser klimat/energi-problemet och att förbifarten påskyndar istället för att bromsa klimatförändringen (SIKA, NV).

4. Om den s.k. Förbifarten trots allt blir av delar vi vad gäller just Hjulstamotet förvaltningens synpunkter och anser dessutom att det är orimligt att i förväg bygga en så monstruös trafikkarusell. Vid en byggnation bör vägen läggas i tunnel.

Beslutsgång

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt Jonas Nilssons m.fl. (M), Karin Karlsbros (FP), Maria Brogrens (C) och Rana Carlstedts m.fl. (S) förslag.

Reservation

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

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

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Rana Carlstedt m.fl. (S) enligt följande:

Stockholm växer snabbt och under de kommande decennierna kommer vi att bli hundratusentals fler stockholmare. Bostäder, arbetsplatser, vårdinrättningar etc. etc. kommer att behöva byggas och inrättas i stor omfattning. Även kommunikationsbehovet kommer att öka, vilket innebär att kollektivtrafiken kommer att behöva byggas ut kraftigt. Men också vägnätet kommer att behöva byggas ut. Bilen kommer att fortsätta att ha en viktig plats i det svenska kommunikationssystemet. Att tro något annat är en illusion.

Förbindelserna mellan de norra och södra delarna av länet är redan idag eftersatta och behöver förbättras. Den överbelastade Essingeleden behöver kompletteras med ytterligare förbindelser mellan norr och söder. Stockholmsregionen är i behov av förbifarten, även om denna givetvis bara kommer att vara en del av utbyggnadsbehovet av Stockholms kommunikationsnät. Den viktigaste delen kommer utbyggnaden av kollektivtrafiken att behöva svara för, inklusive en utbyggnad av tunnelbanenätet.

Att förhindra trafikinfarkter kommer att kräva ett offensivt benyttjande av ekonomiska och andra styrmedel. En innovativ användning av trängselavgifter kommer att behöva vara en viktig del

Det globala klimathotet är till väsentlig del orsakat av den nästan uteslutande

fossilbaserade vägtrafiken. Bara en global omställning till förnybara drivmedel kommer att kunna desarmera denna del av klimathotet.

Liksom andra stora bygg- och anläggningsprojekt innebär Förbifarten en utmaning för miljö- natur- och kulturvärden. Stränga krav måste ställas på att minimera denna trafikleds negativa påverkan på dessa värden, där partikelhalterna i tunnelsystemet är en av många problem som måste hanteras. Miljöförvaltningen föreslår en lång rad krav som måste uppfyllas för att Förbifarten ska kunna byggas. Vi ställer oss starkt bakom dessa krav.

Vid protokollet
Ingrid Mårtenson

Rätt utdraget intygar:
