



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 borgarrädssekreteraren Albin Ring Broman.

§ 18

Detaljplan för Förbifart Stockholm, Tunnel Grimsta **Remiss från stadsbyggnadsnämnden, Dp 2010-00868-54** Dnr 2011-10621

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker planförslaget under förutsättning att:
 1. Naturreservatets avgränsning markeras på plankartan.
 2. Vid anläggning av friskluftsintaget skyddas värdefulla träd längs transportvägen, d.v.s. de bör kläs in och transportvägen ska provköras för att säkerställa att träden inte skadas.
 3. Transportvägen till friskluftsintaget måste förstärkas för att tåla belastningen av tunga fordon.
 4. Tillstånd söks för fällning av träd inom naturreservatet enligt miljöbalken d.v.s. dispens från naturreservatets föreskrifter.
 5. Framkomligheten för reservatsbesökare utmed strandpromenaden säkras under byggtiden för friskluftsintaget.
 6. Planbeskrivningen kompletteras med en redovisning av lämpliga kompensationsåtgärder för intrånget i Grimstaskogens naturreservat.
 7. Planbestämmelserna kompletteras med bestämmelse som reglerar ljudnivåer från installationer.

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 miljötänkande. 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 kollektivtrafikinvesteringar 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.

Om Förbifart Stockholm ändå byggs får tornet för friskluftsinsläpp inte förläggas vid strandpromenaden utan måste placeras utanför naturreservatet. Igelbäcken måste kompenseras om vatten avleds. Inga giftiga tätningsmedel får användas vid tätning av berg. Medel som innehåller organiska tennföreningar ska inte få användas. Kompensationsåtgärder för förlorade naturvärden ska utföras i samarbete med miljöförvaltningen. Naturreservatets angränsning markeras på plankartan. Kollektivtrafikfält måste anvisas på förbifarten. Bullernivåerna på marknivå får inte överskrida 45 dB (A).

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

1. Avstyrka planförslaget
2. Därutöver anföras; 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 försämrad 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. Vad gäller just Grimsta-tunneln delar vi förvaltningens synpunkter och anser dessutom att hela projektet allvarligt påverkar Mälarens roll för dricksvattenförsörjningen och att projektet redan av denna anledning bör avslås. Arbetshamnen vid N. Lovö bör inte komma till stånd pga störning på omgivande områden. Friskluftsschaktet ska pga störningar på omgivningen förläggas utanför reservatet (ex. P-plats vid Maltesholmsvägen). Undersökningarna beträffande grundvattensituationen och påverkan på våtmarker och Räcksta Träsk är helt otillräckliga och delvis irrelevanta och måste göras om.

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:
