



Tid: 14 juni 2007 kl 16.10 – 16.25

Plats: Bråvallasalen, Stadshuset

Justerat: 2007-06-25

Joakim Larsson

Mirja Räihä Järvinen

Närvarande:

Ledamöter

Joakim Larsson (m), ordförande

Mirja Räihä Järvinen (s), vice ordförande

Jan Tigerström (m)

Sören Swärd (m)

Carl Viktor Skårman (m)

Emilia Hagberg (mp)

Mustafa Tümtürk (s)

Ann-Margarethe Livh (v)

Ersättare

Göran Kindvall (m)

tjänstgörande

Sebastian Carlsson (m)

tjänstgörande

Anders Alvebäck (m)

Per Hallberg (m)

Claes Fleming (fp)

tjänstgörande

Christer Mellstrand (c)

Torkel Tigerschiöld (mp)

Linda Lindgren (s)

tjänstgörande

Margareta Malm (s)

tjänstgörande

Bo Holmberg (s)

Lotten von Hoffsten (v)

Tjänstemän

Exploateringsdirektör Krister Schultz och nämndsekreteraren Åse Geschwind.
Vidare tjänstemännen vid kontoret Stefan Eriksson, Lars Fränne, Ann-Charlotte Nilsson, Gunnar Jensen, Petra Nieto, Eva Olsson och Åsa Wigfeldt samt borgarrådssekreteraren från roteln Thomas Andersson och biträdande borgarrådssekreterare Thord Swedenhammar.

§ 14

Vägutredning effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet.

Remiss

Dnr E2007-300-00608

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

- 1 Exploateringsnämnden överlämnar och återoppar kontorets utlåtande som svar på remissen till kommunstyrelsen.
- 2 Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Yrkanden

Bifall yrkades till kontorets förslag.

Ledamoten Emilia Hagberg (mp) yrkade bifall till förslag som redovisas i **bilaga H1**.

Ledamoten Ann-Margarethe Livh (v) yrkade bifall till förslag som redovisas i **bilaga H2**.

Beslut

Exploateringsnämnden beslutade, efter propositioner på framställda yrkanden, enligt kontorets förslag:

- 1 Exploateringsnämnden överlämnar och återoppar kontorets utlåtande som svar på remissen till kommunstyrelsen.
- 2 Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Reservationer

Mot beslutet reserverade sig ledamoten Emilia Hagberg (mp) med hänvisning till sitt yrkande i **bilaga H1**.

Mot beslutet reserverade sig ledamoten Ann-Margarethe Livh (v) med hänvisning till sitt yrkande i **bilaga H2**.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande gavs av vice ordföranden Mirja Räihä Järvinen m fl (s) enligt **bilaga H3**.

Ersättaryttrande

Ersättaryttrande gavs av ersättaren Torkel Tigerschiöld (mp) enligt **bilaga H1**.

Ersättaryttrande gavs av ersättaren Lotten von Hofsten (v) enligt **bilaga H2**.

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:

Tillhör § 14, bilaga H1

Exploateringsnämnden
2007-06-14

Tillhör ärende 14

Vägutredning effektivare nord-
sydliga förbindelser i
Stockholmsområdet. Remiss

Emilia Hagberg (mp)
Torkel Tigerschiöld (mp)

Förslag till beslut

Exploateringsnämnden beslutar

Att som svar på remissen anföra följande:

Innan en vidare planeringen för motorvägutbyggnad som Nord-Sydlig förbindelse i Stockholm görs måste trängselavgifter och utbyggd kollektivtrafik genomföras. Först då kan man ta ställning till om vägförbindelserna över Mälaren behöver byggas ut eller om styrande åtgärder och kollektivtrafiksatsningar räcker för att få god framkomlighet. Detta överensstämmer med den fyrstegsprincip som ska vägleda Vägverket i deras arbete, men som inte har tillåtit påverka planeringen i detta projekt.

På det underlag som finns kan konstateras att särskilt Förbifart Stockholm innebär ett antal stora 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 20 miljarder kronor, 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. Dessutom kommer leden dras på bro genom ett av Stockholms stads mest värdefulla naturområden, Naturreservatet Grimsta. Grimsta naturreservat är än så länge den platsen i Stockholms stad som har lägst bullernivåer. När en sexfilig motorled dras rakt in i reservatet kommer detta värde vara utplånat.

Förbifart Stockholm kommer om den byggs också 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.

Tillhör § 14, bilaga H2

Exploateringsnämnden
2007-06-14

Tillhör ärende 14

Vägutredning effektivare nord-
sydliga förbindelser i
Stockholmsområdet. Remiss.

Ann-Margarethe Livh (v)
Lotten von Hofsten(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 § 14, bilaga H3

Exploateringsnämnden
2007-06-14

Tillhör ärende 14

Vägutredning effektivare nord-
sydliga förbindelser i
Stockholmsområdet. Remiss.

Mirja Räihä Järvinen 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.