

Tid Tisdagen den 25 maj 2021 kl. 17.00 – 17.55
Plats Bolindersalen, Tekniska nämndhuset
Justering Torsdagen den 3 juni 2021, §§ 1-6, 8-12, 16, 18, 20-21

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Tisdagen den 25 maj 2021, §§ 7, 13,-15, 17, 19, 22

Katarina Luhr

Emilia Bjuggren

Närvarande**Beslutande ledamöter:**

Katarina Luhr (MP) ordföranden

Emilia Bjuggren (S) vice ordföranden

Torbjörn Erbe (M)

Fritz Lennaárd (M) §§ 1-10, 12-22

Jonas Nilsson (M) §§ 1-21

Amelie Langby (M) §§ 1-21

Christoffer Jönsson (L) §§ 1-18, 20-21

Gunnar Caperius (C)

Felix Antman Debels (S) §§ 1-12, 14-21

Jakob Sahlin (S) §§ 1-21

Deniz Butros (V)

Rose-Marie Rooth (V) §§ 1-21

Tjänstgörande ersättare:

Tapani Juntunen (SD) för Urban Emson (SD)

Per Hagwall (M) för Fritz Lennaárd (M) § 11

Maja Boström (C) för Christoffer Jönsson (L) § 19

Ulrika Hoff (KD) för Amelie Langby (M) § 22

Heidi Lampinen (S) för Felix Antman Debels (S) § 13

Ersättare:

Per Hagwall (M) §§ 1-10, 12-21

Torbjörn Ebérus (M) §§ 1-21

Felix Schartner Giertha (MP) §§ 1-21

Maja Boström (C) §§ 1-18, 20-21

Ulrika Hoff (KD) §§ 1-21

Heidi Lampinen (S) §§ 1-12, 14-21

Isak Öhrlund (S) §§ 1-21

Sinikka Suutari (S) §§ 1-21

Maria Mustonen (V) §§ 1-21

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Anna Hadenius, Timmie Aspelin, Monika Gerdhem, Sara Högne, Gustaf Landahl, Mikael Lindell, Daniel Persson, Charlotta Porsö, Emily Tjäder, Malin Tappefur samt borgarrådssekreteraren Martin Solberg och personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-21

§ 19**Program E18 trafikplats Jakobsberg – trafikplats Hjulsta
Remiss från Trafikverket, TRV 2020/125933**

Dnr 2021-4345

Jäv

Christoffer Jönsson (L) har på grund av jäv inte deltagit i eller varit närvarande vid handläggningen av detta ärende.

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande från den 5 maj 2021.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

- 1) Torbjörn Erbe m.fl. (M), Gunnar Caperius m.fl. (C), vice ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) och Urban Emson (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Ordföranden Katarina Luhr (MP) föreslår att nämnden beslutar att:
 - 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden avstyrker Trafikverkets förslag av trafiklösning för Trafikplats Hjulsta av de skäl som framförs nedan.
 - 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden hänvisar till kontorens tjänsteutlåtande som svar på remissen i övrigt.
 - 3 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen, samt att därutöver anföra följande:

Miljöpartiet vill avstyrka Trafikverkets förslag i huvudsak av följande skäl.

- Att den av Trafikverket presenterade trafiklösningen gör omfattande intrång i Igelbäckens kulturresevat
- Att Trafikverket i sitt remissunderlag skriver att "Kulturmiljövärden knutna till Igelbäckens kulturresevat ska i möjligaste mån bibehållas" utan att presentera åtgärder för denna ambition
- Att Trafikverket inte på ett tillfredställande sätt kunnat redogöra för varför de valt den aktuella trafiklösningen bland de 7 som inledningsvis utretts samt varför ytterligare lösningar ej undersökts senare i processen.
- Att rekreationsmöjlighet, friluftsliv och stadsutveckling runt Hjulsta trafikplats ytterligare kommer att begränsas.
- Att ekologiska spridningsvägar och kulturhistoriska värden kommer begränsas.
- Att utbyggnaden riskerar att försämra luft och bullermiljö för närliggande bostadsområden, inom kulturresevatet och i det kringliggande området.
- Att utbyggnaden av Hjulsta trafikplats med ökad kapacitet riskerar att öka trafikflödet och trafiken både regionalt och lokalt och därmed ytterligare kan försvåra möjligheten att nå beslutade klimat- och miljömål.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är tillsynsmyndighet för kulturresevatet och bestämmelser i miljöbalken om bland annat buller, trafikdagvatten och luftkvalitet. Miljö- och hälsoskyddsnämnden kan därför komma att lämna ytterligare och självständiga synpunkter och villkor i den fortsatta processen, även om stadens yttrande är samordnat.

Stockholms natur- och kulturresevat är inrättade för att ge stadens mest värdefulla och skyddsvärda natur en garant för att den ska få stå orörd och kunna nyttjas av stockholmare under lång tid framöver. Området i anslutning till Hjulsta trafikplats har stort kulturhistoriskt värde och det är särskilt i anslutning till trafikplatsen som kulturhistoriskt värdefulla delar är koncentrerade. I takt med att staden växer, områden förtätas och att fler flyttar hit ökar behovet av stadsnära natur och att sammanhängande grönområden fortsatt har möjlighet för spridningsvägar och hög biologisk mångfald.

Därför är det av stor vikt att långsiktigt planera för att viktiga natur- och kulturvärden skyddas för att natur, kultur- och rekreationsvärden ska kunna finnas kvar för att möta behovet hos våra invånare. Detta är en anledning till att Igelbäckens kulturresevat fått ett resevatsskydd initialt. Inte minst pandemiåret har visat hur uppskattade stadens natur- och

kulturområden är som besöksmål, och det är glädjande att allt fler har hittat till dem än tidigare.

Utifrån detta ser jag det som ytterst allvarligt och dessutom förvånande att av de 7 alternativ som initialt studerades som trafiklösning för trafikplats Hjulsta har Trafikverket valt att gå vidare med det enda alternativ som gör intrång i Igelbäckens kulturresevat och samtidigt ökar fragmenteringen av Järvakilen. Vidare anser jag att myndigheten inte på ett tillfredsställande sätt har redovisat varför merparten av de andra 6 alternativen inte längre varit aktuella.

Om varför alternativ E valts bort citerar myndigheten i sin remiss följande del av Arbetsplan Förbifart Stockholm 2008-2009.

”Under arbetet med arbetsplanen sorterades några av alternativen bort. Alternativ E bl.a. på grund av att den innebar en lång, och framför allt, en sned bro, vilket inte bedömdes som tillräckligt bra från gestaltningssynpunkt. Dessutom innebär den en låg geometrisk standard, såväl i plan som i profil, i och med att den först korsade över cirkulationen och E18, för att sedan dyka ner på insidan av cirkulationen, och passera under den i riktning mot Barkarby.” Självklart anser jag att vår stad ska ha höga estetiska värden. Att däremot välja bort en trafiklösning för att den har lägre estetiska värden, för att istället välja en lösning som tar naturmark med höga värden däribland estetiska, ser jag som ett märkligt resonemang. Vidare skriver Trafikverket att lösningen har ”låg geometrisk standard” (mått på vägens lutning, hur skarpa svängarna är och vilken hastighet man kan färdas på vägen) utan att närmre redogöra för hur stort hastighetstapp och därmed hur stor eventuell köbildning som lösningen skulle orsaka. Är såväl tappet i snitthastighet på vägen samt köbildningen ringa hade detta alternativ kunnat vara att föredra.

Ett antal år senare i processen kring Trafikplats Hjulsta och Förbifarten presenterar Trafikverket *Åtgärdsvalsstudie 2017* där myndigheten landat i slutsatsen att samtliga lösningar utom alternativ F, markerat på bilden nedan, med tillhörande *öglan 1* som gör intrång i reservatet är det enda kvarvarande alternativet som undersöks. I samrådshandlingen (publicerat mars 2021) till det aktuella samrådet ordar myndigheten om vikten av att minimera intrången i Igelbäckens kulturresevat. Jag har svårt att tydligt förstå sambandet mellan dessa två resonemang i de två handlingarna.

Om Trafikverkets ambition både är att stärka kapaciteten vid trafikplatsen och bedömer en ögla i stil med *ögla 1* som nödvändig samtidigt som myndigheten vill minimera intrånget i reservatet ställer jag oss frågande till varför andra placeringar av nämnd ögla ej studerats mellan 2017 och 2021. Anledning till detta kan jag endast spekulera i, men det skulle kunna förefalla sig så att myndigheten under denna period har undersökt flera olika alternativ. Dessa har dock emellertid ej redovisats i Trafikverkets samrådshandling.

Avslutningsvis vill jag nämna att detta samrådsförslag från Trafikverket är ett ytterligare exempel som statuerar mönstret att när trafiklösningar är komplicerade och svåra att anordna är det den kringliggande naturen som får ge vika. Detta motiveras ofta med att fälla träd och bygga väg i dess ställe har en lägre ekonomisk kostnad än mer komplicerade lösningar som kan freda naturen. Ett sådant resonemang visar tydligt på att det offentliga Sverige fortsatt har en lång väg att gå för att på ett mer korrekt sätt värdesätta landets natur på ett mer rättvist sätt, så även i ekonomiska kalkyler.

3) Deniz Butros m.fl. (V) föreslår att nämnden beslutar att:

- 1 Avstyrka den föreslagna lösningen med klöverramp i Igelbäckens naturreservat.
- 2 Uppmana Trafikverket att ompröva lösningen, samt att därutöver anföra följande:

Vänsterpartiet instämmer med miljöförvaltningens och stadsbyggnadskontorets synpunkter och farhågor angående trafiklösningen där Igelbäckens kulturresevat inskränks av en motorvägsramp. Däremot delar vi inte förvaltningarnas uppfattning att lösningen är beklaglig men nödvändig. Vi finner lösningen inte acceptabel, och den borde aldrig kommit upp till samråd. Lösningen behöver göras om så att inskränkningen av kulturresevatet inte sker. Vi ser allvarligt på hur lösningen har tagits fram i en process där de berörda parterna inte har nått samsyn om den och där Trafikverket ändå går vidare med samråd.

Detta ärende visar tydligt att utbyggnaden av motorvägssystemet har följeffekter. Anledningen till att breddning av E18 planeras är det klimatskadliga projektet Förbifart Stockholm kommer att generera mer trafik på E18. Därför föreslås en ny anslutningsramp i ett kulturresevat med värdefulla fornlämningar och natur- och rekreationsvärden. Vi ställer oss frågande till varför denna ramp inte har behandlats

som en del av Förbifartsprojektet trots att det har varit uppenbart att en anslutning mellan Förbifarten och E18 behöver byggas. Alla berörda parterna har också varit medvetna om att Igelbäckens kulturresevat finns i den aktuella platsen eftersom det finns värden som ska bevaras med resevatet. Vänsterpartiet ser inte breddning av E18 som ett realistiskt alternativ i det klimatnödläge som vi befinner oss i.

Det berörda området kollektivtrafikförsörjning kommer att bli mycket bra i och med de stora satsningarna som Region Stockholm, Trafikverket, Järfälla kommun och Stockholms stad gör bland annat i form av tunnelbaneutbyggnaden och upprustningen av Mälarbanan. Vi vill påpeka att utökningen av motorvägskapaciteten kommer att ha en styrande effekt som genererar ännu mer biltrafik. Vi anser att infrastrukturens utbyggnad behöver tvärtom styra mot ökad användning av kollektivtrafiken och cykling, och tack vare de beslutade investeringarna finns goda förutsättningar till att styra utvecklingen åt rätt håll. Därför finner vi att hela projektet är onödigt och rent av skadligt. De negativa effekterna finns att läsa redan i samrådsunderlaget även om någon miljökonsekvensbeskrivning inte ens är gjord. Vi ställer oss frågande till hur klimateffekterna kommer att hanteras i miljökonsekvensbeskrivningen. Det konstateras att själva byggandet skulle generera klimatutsläpp och att det är viktigt att minimera dessa. Vi vill påminna att en eventuell miljökonsekvensbeskrivning behöver även belysa hur mycket koldioxidutsläpp projektet skulle generera inom sin livstid. Vi vet redan utan en djupare analys att denna beräkning inte kommer att visa projektet i ett fördelaktigt ljus.

Förvaltningen konstaterar i sitt utlåtande att hela det aktuella kilformade området kommer att bli oanvändbart för rekreation om den föreslagna klöverrampen byggs. Rampen kommer vara förödande för fornlämningar och den biologiska mångfalden och andra naturvärden som platsen besitter. Den föreslagna lösningen kommer att göra det ännu svårare att uppnå både våra klimatmål och god ekologisk och kemisk status i Bällstaån. Vi finner detta djupt beklagligt.

Vi är mycket bekymrade för de sociala konsekvenserna av den planerade lösningen. Järvaborna kommer redan att betala ett högt pris för Förbifart Stockholm i form av försämrad boendemiljö och hälsa. Vi vet att en stor andel av boende i Järva är låginkomsttagare som i högre utsträckning använder sig av kollektivtrafiken. Från Trafikverkets underlag framgår att den föreslagna lösningen gynnar bilåkande

höginkomsttagare, medan det är de närboende som får ta de direkta negativa konsekvenserna. Det är ett skolexempel på miljöorättvisa. Vänsterpartiet accepterar inte att Järvabornas närmiljö och vårt gemensamma kulturarv förstörs med den föreslagna klöverrampen och kräver att detta klimatvidriga projekt stoppas.

Beslutsgång

Ordföranden Katarina Luhr (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag som stöds av Torbjörn Erbe m.fl. (M), Gunnar Caperius m.fl. (C), vice ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) och Urban Emson (SD).

Reservation

Ordföranden Katarina Luhr (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Deniz Butros m.fl. (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Vice ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

I Stockholms översiktsplan är ett av de fyra målen en ”en sammanhängande stad”. Detta mål är formulerat utifrån insikten att en rumsligt integrerad stad är en mer socialt hållbar stad. Att lätt kunna ta sig till olika funktioner i staden är bevisat viktigt både för den individuella möjligheten att skapa ett bättre liv och för den gemensamma upplevelsen av en sammanhängande stad.

En rumsligt uppdelad stad är också en segregerad stad. Det som främst är viktigt är att på ett enkelt sätt och utan att behöva passera omfattande barriärer kunna röra sig till fots och med cykel mellan stadsdelar.

Den föreslagna utformningen av trafikplatsen vid Hjulsta innebär att möjligheterna att integrera Hjulsta med det växande Barkaby begränsas kraftigt. Utformningen innebär också ett intrång i det viktiga rekreationsområdet Järvafältet. Tyvärr verkar detta vara den enda tekniskt möjliga utformningen av den nya trafikplatsen. Det är en följd av att Förbifart Stockholm har planerats med ett begränsat socialt perspektiv och med allt för begränsade jämlikhetsambitioner. Det är slående att Förbifart Stockholm byggs på ett sådant sätt att den läggs i tunnel på de platser där invånarnas inkomster är som högst och förläggs i ytläge på de platser där invånarnas inkomster är som lägst. Hade en ordentlig social

konsekvensanalys gjorts under Förbifartens planering hade troligen denna visat på just denna ojämlikhet.

Att enbart ett av förslagen i åtgärdsvalsstudien går att genomföra accentuerar denna brist ytterligare. Det är därför av största vikt att både intrånget i Igelbäckens kulturresevat begränsar och att möjligheterna till stadsutveckling i området säkerställs. På sikt bör ambitionen vara att bygga ihop Hjulsta med Barkarby och skapa just en sådan sammanhängande stadsväv som vi vet är viktig för att överbrygga social och rumslig segregation.

Vid protokollet
Timmie Aspelin