



Tid: 27 augusti 2009 kl 17.00 – 18.40

Plats: Bolindersalen, Tekniska nämndhuset

Justerat: 27 augusti 2009

Åsa Romson

Torbjörn Erbe

Närvarande

Ledamöter:

Åsa Romson (MP) vice ordförande
Hugo Nordenfelt (M)
Lena Bring (M)
Torbjörn Erbe (M)
Per Ola Bosson (M)
Karin Karlsbro (FP)
Malte Sigemalm (S)
Ulla Jöhnk (S)
Karin Wanngård (S)
Stellan F Hamrin (V)

Ersättare:

Helena Levy (M)
Nils Ingelström (M)
Aysin Hartzell (M)
Björn Gülich (M)
Harald Eriksson (M)
Gustav Åkerblom (FP)
Christian Karlsson (KD)
Hassan Said Mahamed (S)
Fredrik Canerstam (S)
Charles Berkow (MP)
Tina Kratz (V)

tjänstgörande
tjänstgörande

tjänstgörande

Förhinder har anmälts av ordförande Ulla Hamilton (M), ledamöterna Daniel Valiollahi (M) och Godfrey Etyang (S) samt av ersättarna Gerd Sjöberg-Granlund (S) och Carina Paulsson (S).

Föredragande vid sammanträdet var direktör Gunnar Söderholm. Dessutom var biträdande borgarrådssekreterare Tobias Holdstock och miljöförvaltningens avdelningschefer närvarande.

§ 19

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021

Svar på remiss från Länsstyrelsen

Dnr 2009-007236-217

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt förvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden överlämnar och åberopar förvaltningarnas gemensamma tjänsteutlåtandet som svar på remissen från kommunstyrelsen.
- 2 Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Ärendets handling

Miljöförvaltningens, trafikkontorets, exploateringskontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 7 augusti 2009.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ledamöterna Torbjörn Erbe (M) och Karin Karlsbro (FP) föreslår att (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Åsa Romson (MP) och ledamoten Stellan F Hamrin (V) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att i huvudsak avslå förvaltningens förslag till beslut samt att därutöver anföra följande:

Huvudmålen för alla trafiklösningar i Stockholmsregionen måste vara lägre utsläpp, minskad biltrafik och bättre och utbyggd kollektivtrafik. Ingenstans i planen analyseras den strategiskt viktiga frågan om den omfattande satsningen på nya vägar är förenlig med miljömålen. Transportsektorn står för en stor del av de miljöskadliga utsläppen och ska därför omstruktureras för att uppnå nationella och internationella miljömål. En kraftfull satsning på spårutbyggnader är därför nödvändig.

De omfattande vägsatsningarna i planen motverkar klimatarbetet och åter utrymmer för nödvändiga spårutbyggnader. Storskaliga motorvägsbyggen är inefektiva och ålderdomliga trafiklösningar utan förankring i dagens klimatarbete, och planerna på bl.a. Förbifart Stockholm måste därför skrinläggas. I Stockholmsöverenskommelsen har parterna enats om en rad miljömål, bl.a. att minska CO₂-utsläppen från trafiken fram till 2030 med 30%. Vi ser ingen möjlighet att uppnå dessa mål om man står fast vid att bygga Förbifart Stockholm, och därför kan vi inte ställa oss bakom ett genomförande av den föreslagna länsplanen.

Länsstyrelsen plan för transportinfrastruktur i Stockholms län kan därför inte accepteras. Den förväntade trafikökningen kan inte kompenseras med nya bränslen eller effektivare motorer eftersom teknikutvecklingen enligt vetenskapliga undersökningar förväntas fortsätta att gå långsammare än ökningen av bilåkandet. Denna tendens förstärks av det märkliga systemet för klassning av "miljöbilar", som ju innebär att bilar som framförs på bensin eller biobränslen subventioneras utan kontroll om de verkligen användes miljövänliga bränslen.

Kontoret anför att Stockholmsförhandlingen i stort sett har följts. Vi kan inte instämma i den bedömningen med tanke på att ett antal viktiga objekt faller utanför överenskommelsen i den föreslagna länsplanen. Objekt som fallit bort är angelägna investeringar såsom Spårväg Syd, Mälarbanan delen Tomtebodavägen – Barkarby, Nynäsbanans fortsatta dubbelspårutbyggnad, tunnelbanan mellan Odenplan och Karolinska samt utbyggnad av spårväg mellan Solna och Universitetet. Att sträckan Tomtebodavägen – Barkarby faller utanför innebär att de stora investeringarna i Citybanan och i Mälarbanan Barkarby - Kallhäll inte kan nyttiggöras. Vi instämmer med kontoret i dess bedömning att Spårväg syd har en viktig funktion för att knyta ihop söderort på tvären och att den har en regional utjämningsfunktion och kan minska den skevhet som råder mellan norra och södra Stockholm avseende socioekonomiska förhållanden. Slutsatsen bör bli att länsplanen avvisas.

Alla dessa angelägna objekt skulle kunna finansieras om Förbifart Stockholm utmönstrades ur planen.

Ytterligare ett skäl varför planen måste avvisas är att miljökonsekvensbeskrivningen är ofullständig. Det är angeläget att redovisa utsläpp av växthusgaser, luftföroreningar, buller etc. Kontoret anför att den så kallade fyrstegsprincipen har stor miljörelevans. Detta är riktigt, men problemet är att principen inte alltid genomförs i praktiken. När det gäller Väg 55 – som är den verkliga förbifarten kring Stockholm – har principen inte tillämpats. Om man tillämpar fyrstegsprincipen korrekt kommer det att visa sig att Förbifart Stockholm inte behövs.

I motsats till kontoret vill vi framhålla att även den föreslagna Östliga förbindelsen (tidigare: Österleden) bör utmönstras ur planerna för Stockholms framtida transporter. Även den kommer i nuvarande utformning att leda till ökat bilåkande och därmed ökade utsläpp av växthusgaser.

Slutligen vill vi instämma i kontorets oro över att andelen cykeltransporter väntas minska enligt den framlagda länsplanen. Åtgärder måste vidtas för att istället öka andelen transporter med detta hälsobefrämjande, bekväma och attraktiva transportslag samtidigt som åtgärder vidtas för att skilja cykeltrafiken från gångtrafikanter på ett sätt som gynnar trafiksäkerheten för alla kategorier.

- 3) Ledamoten Karin Wanngård (S) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att godkänna förvaltningens yttrande samt att därutöver anför följande:

Förvaltningarna framhåller förtjänstfullt de allvarliga brister som finns med förslaget till Länsplan. Det är allvarligt att flera viktiga projekt på kollektivtrafiksidan saknas, som exempelvis tunnelbana mellan Odenplan och Karolinska, spårväg Syd, spårväg Solna – Universitetet, Mälarbanan, delen Tomtebodavägen – Barkarby spårväg på fyrans stombusslinje.

Det är projekt som prioriterades i Stockholmsöverenskommelsen och som de borgerliga frångår, utan att ens förhandla med regeringen i dessa frågor. Man lägger sig platt. Istället prioriterar man Spårväg city som har en långt lägre utnyttjandegrad och samhällsnytta och som istället skulle kunna finansiera någon av ovan nämnda, betydligt mer samhällsekonomiskt betydelsefulla, projekten. Det är mycket uppseendeväckande. Därutöver skulle en ökad lånefinansiering i

enlighet med socialdemokraternas motion i riksdagen, samt med en högre andel med via trängselavgifterna till kollektivtrafiken, möjliggöra att fler kollektivtrafikprojekt skulle kunna igångsättas.

Omröstning

Vice ordföranden ställer de framlagda förslagen emot varandra och finner att nämnden beslutar enligt Torbjörn Erbes (M) och Karin Karlsbros (FP) förslag till beslut.

Reservation

Vice ordförande Åsa Romson (MP) och Stellan F Hamrin (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

Ledamöterna Karin Wanngård (S), Malte Sigemalm (S), Ulla Jöhnk (S) och tjänstgörande ersättare Hassan Said Mahamed (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till Karin Wanngårds förslag till beslut.

Vid protokollet
Maria Stigle

Rätt utdraget intygar:
