



Tid: 20 september 2007 kl 17.00 – 17.15

Plats: Bråvallasalen, Stadshuset

Justerat: 20 september 2007

Joakim Larsson

Mirja Räihä Järvinen

Närvarande:

Ledamöter

Joakim Larsson (m), ordförande

Mirja Räihä Järvinen (s), vice ordförande

Jan Tigerström (m)

Sören Swärd (m)

Gulan Avcı (fp)

Mustafa Tümtürk (s)

Jari Višshed (s)

Ann-Margarethe Livh (v)

Emilia Hagberg (mp)

Ersättare

Göran Kindvall (m)

tjänstgörande

Sebastian Carlsson (m)

tjänstgörande

Per Hallberg (m)

tjänstgörande

Claes Fleming (fp)

Christer Mellstrand (c)

Linda Lindgren (s)

tjänstgörande

Kenneth Nilsson (s)

Margareta Malm (s)

Bo Holmberg (s)

Lotten von Hoffsten (v)

Torkel Tigerschiöld (mp)

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 borgarrädssekreteraren från roteln Thomas Andersson.

Citybanan i Stockholm. Remiss av järnvägsplan, samt synpunkter på tillägg till detaljplaner inom stadsdelarna Vasastaden, Norrmalm, Riddarholmen, Gamla Stan och Södermalm.

Dnr E2007-512-01517

Protokollsutdrag

Exploateringskontoret och trafikkontoret hade den 31 augusti 2007 avgivit gemensamt tjänsteutlåtande i rubricerade ärende, till vilket hänvisas. I tjänsteutlåtandet föreslogs – vad avser exploateringsnämnden - enligt följande:

1. Exploateringsnämnden överlämnar och åberopar kontorens utlåtande till Banverket som svar på remiss av utställd Järnvägsplan för Citybanan i Stockholm, Dnr F07-1809/SA20.
2. Exploateringsnämnden överlämnar och åberopar kontorens utlåtande till stadsbyggnadsnämnden som synpunkter på förslag till tillägg till detaljplaner för Citybanan i Stockholm, inom stadsdelarna Vasastaden, Dp 2004-02487-54, Norrmalm, Dp 2004-02488-54, samt Riddarholmen, Gamla Stan och Södermalm, Dp 2004-02489-54.
3. Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Yrkanden

Bifall yrkades till kontorets förslag.

Ledamoten Ann-Margarethe Livh (v) yrkade bifall till förslag som redovisas i **bilaga F1**.

Ledamoten Emilia Hagberg (mp) yrkade bifall till förslag som redovisas i **bilaga F2**.

Beslut

Exploateringsnämnden beslöt, efter propositioner på framställda yrkanden, enligt kontorens förslag

1. Exploateringsnämnden överlämnar och åberopar kontorens utlåtande till Banverket som svar på remiss av utställd Järnvägsplan för Citybanan i Stockholm, Dnr F07-1809/SA20.
2. Exploateringsnämnden överlämnar och åberopar kontorens utlåtande till stadsbyggnadsnämnden som synpunkter på förslag till tillägg till detaljplaner för Citybanan i Stockholm, inom stadsdelarna Vasastaden, Dp 2004-02487-54, Norrmalm, Dp 2004-02488-54, samt Riddarholmen, Gamla Stan och Södermalm, Dp 2004-02489-54.
3. Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Reservationer

Mot beslutet reserverade sig ledamoten Ann-Margarethe Livh (v) med hänvisning till sitt yrkande i **bilaga F1**.

Mot beslutet reserverade sig ledamoten Emilia Hagberg (mp) med hänvisning till sitt yrkande i **bilaga F2**.

Ersättaryttrande

Ersättaryttrande gavs av ersättaren Torkel Tigerschiöld (mp) enligt **bilaga F2**.

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:

Tillhör § 12, bilaga F1

Exploateringsnämnden
2007-09-20

Tillhör ärende 12

Citybanan i Stockholm

Ann-Margrethe Livh (v)

Förslag till beslut

Exploateringsnämnden beslutar

att som svar på remissen överlämna förvaltningarnas tjänsteutlåtanden

samt

att anföra följande:

Den utvidgade spårkapaciteten genom getingmidjan är utan tvekan Stockholms mest angelägna infrastrukturåtgärd. Vi erinrar dock om fullmäktiges beslut att centralbron ska grävas ner, dels för att få en acceptabel miljö- och bullersituation genom Stockholms historiska kärna och dels för att frigöra utrymme för ytterligare spårkapacitet på ytan. Parallellt med planeringen för pendeltågstunneln bör därför planeringen av ytterligare spår i ytläge fortgå. Dessutom har införandet av trängselavgifter i Stockholm lett till en ökning i kollektivtrafikresandet vilket ställer krav på ytterligare spårkapacitet utöver nuvarande beräkningar. Således får inte en pendeltågstunnel förhindra den angelägna nedgrävningen av centralbron.

Vi vill liksom förvaltningarna understryka vikten av behoven av ytterligare platser för cykelparkering. Kombinationen cykel och kollektivtrafik är oslagbar ur miljösynpunkt och ska uppmuntras genom säkra och fräscha cykelparkeringar samt möjligheten att medta cykel i kollektivtrafiken.

En annan mycket angelägen fråga är att minska skadeverkningar för kringboende vad gäller transporterna.

Tillhör § 12, bilaga F2

Exploateringsnämnden
2007-09-20

Tillhör ärende 12

Citybanan i Stockholm

Emilia Hagberg (mp)
Torkel Tigerschiöld (mp)

Förslag till beslut

Exploateringsnämnden beslutar

att i huvudsak bifalla kontorets förslag till yttrande som svar på remissen,

att därutöver anföra följande:

Vi välkomnar Citybanan som kommer att ge en förbättrad spårkapacitet i centrala Stockholm och utöka den spårbundna kollektivtrafiken. En väl utbyggd och fungerande kollektivtrafik är en förutsättning för att åstadkomma en hållbar storstad.

Bygget av Citybanan kommer dock att leda till stora störningar under den långa byggtiden. Citybanan är ett tekniskt komplicerat och ett mycket stort projekt. Det finns en stor oro hos många medborgare för hur projektet kommer att påverka deras bostadsmiljö, vardagsrutiner och hälsa. Det är därför viktigt att ha en stor öppenhet och dialog i projektet. Många barn kommer att leva stora delar av sin uppväxt i närheten av Citybanans byggarbetsplatser, därför måste stora ansträngningar göras för att minska de negativa aspekterna.

Buller är ett stort problem. Det krävs ett kontinuerligt arbete att hitta metoder som kan minska bullerstörningarna. Människor har olika förutsättningar och reagerar olika på buller. För de medborgare som störs mycket är det viktigt med generösa evakueringsmöjligheter.

Ett annat problem är luftkvalitetsaspekterna, vilka ännu inte är helt klarlagda och måste utredas vidare. För att förebygga miljö- och hälsoproblem under byggtiden bör Banverket genom krav i upphandlingarna säkerställa minsta möjliga risk för bidrag till överskridanden av miljökvalitetsnormerna.

Det finns även anledning till att bevaka luftkvaliteten på stationerna under drifttiden. Partikelhalter i järnvägstunnlar har enligt vissa studier visat oacceptabelt höga nivåer. Det finns risk för höga partikelhalter i Citybanan, men nivåer och eventuella hälsoeffekter är oklara. Ännu saknas rikt- och gränsvärden för dessa vilket komplicerar situationen ytterligare. Det är därför angeläget att Banverket arbetar vidare med de tekniska och miljömedicinska utredningar som pågår.

En åtgärd som Banverket bör utreda är om installerandet av ”dörrar” på perrongerna till tågen kan fungera för att skydda resenärer och stationspersonal från att exponeras för hälsofarliga nivåer av de inandningsbara partiklarna.

Banverket har regeringsuppdraget att öka möjligheterna till kombinerade resor med tåg och cykel. Den viktigaste åtgärden för att öka cyklandet i anslutning till tågresor är att göra det möjligt att ta med cyklar på tåget. Stationerna måste anpassas för detta. Stora ansträngningar måste även göras för att hitta säkra, väderskyddade parkeringsplatser för cyklar i anslutning till stationerna. Underjordiska parkeringar kan fungera bra, men det måste också finnas möjlighet att parkera cyklar ovan jord.

Med en storsatsning som Citybanan bör en hög standard i tillgänglighetsaspekter för medborgare med olika slags funktionshinder, äldre och barn ständigt hållas aktuell i byggnadsfasen och driftfasen.

Det är flera tusentals människor som dagligen ska röra sig genom stationernas ingångar. Därför är det angeläget att använda hög kvalitet på det material som används för att få en lång hållbarhet och trivsel. Även god estetisk utformning, konstnärliga utsmyckningar och ljus måste betonas. Måsvingemotivet bör behållas på Odenplan. De rumsskapande träden på Odenplan bör bevaras. Är detta inte möjligt ska stora träd återplanteras på Odenplan.