



Tid Torsdagen den 17 december 2009 kl 14.00 – 14.30
Plats Bråvallasalen, Stadshuset
Justerat 22 december 2009

Petter Lindfors

Kenneth Nilsson

Närvarande

Ledamöter:

Petter Lindfors (M), ordförande
Mirja Räihä Järvinen (S), vice ordförande

Jan Tigerström (M)
Helena Bonnier (M)
Sören Swärd (M)
Ingvar Snees (M)
Katharina Gratschew (M)
Gulan Avci (FP)
Kenneth Nilsson (S)
Jari Visshed (S)
Ann-Margarethe Livh (V)

Ersättare:

Göran Kindvall (M)
Sebastian Carlsson (M)
Anders Alvebäck (M)
Erik Slottnér (KD)
Christer Mellstrand (C) § 5 - 26
Margareta Malm (S) tjänstgörande
Torkel Tigerschiöld (MP) tjänstgörande
Clara Lindblom (V) § 22 - 26

Tjänstemän:

Exploateringsdirektör Krister Schultz och nämndsekreteraren Eva Olofsson.
Vidare tjänstemännen vid kontoret Ann-Charlotte Nilsson, Gunnar Jensen, Petra Nieto, Eva Olsson, Olle Cyrén, Thomas Gustafsson och Åsa Wigfeldt samt biträdande borgarrådssekreteraren Thord Swedenhammar från roteln.

§ 23

Arbetsplan för Förbifart Stockholm. Anmälan om svar på remiss från Vägverket

Dnr E2009-311-1731

Beslut

Exploateringsnämnden godkänner anmälan.

Ärendets handling

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 1 december 2009.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordförande Petter Lindfors m fl (M), Gulan Avcı (FP), vice ordförande Mirja Räihä Järvinen m fl (S) och Torkel Tigerschiöld föreslår (MP) (se beslutet).
- 2) Ann-Margarethe Livh (V) föreslår följande:

Exploateringsnämnden beslutar att avslå ärendet samt därutöver anföra följande:

Just nu pågår COP 15-mötet i Köpenhamn med målet att nå bindande avtal om utsläppsminskningar för alla världens länder. En sämre tidpunkt för samråd på Förbifart Stockholm kunde inte ha valts. Sverige ses av många som ett föregångsland i miljöfrågor med låga utsläpp av fossila bränslen på grund av stor användning av kärnkraft och vattenkraft och högt uppsatta miljömål. Stockholm har också högt anseende, utmärkelsen till Europas miljöhuvudstad 2010 är bara ett bevis. Stadens väl utbyggda fjärrvärmenät och kollektivtrafik samt tillgången till relativt rent vatten och natur ger Stockholm alla möjligheter till att utvecklas till en hållbar, fossilbränslefri stad i framtiden. Ändå satsar både Sveriges borgerliga regering och majoriteten i Stockholm på Förbifart Stockholm. motorvägen Förbifart Stockholm beräknas öka utsläppen av klimatförändrande gaser och leder till omfattande miljöpåverkan.

Förbifart Stockholm leder till en utspridd stad med planerad urban sprawl istället för den täta, hållbara staden som förs fram i Stockholms förslag till översiktsplan och i nya RUFs. Som lyfter fram ökade samband och bättre kopplingar mellan stadsdelar och kommuner.

Förbifart Stockholm ska knyta ihop de norra och södra regionhalvorna för att underlätta bilpendling när hela strategin för en hållbar stad är att och blanda bostäder och arbetsplatser för att minska transportbehovet.

Förbifart Stockholm omöjliggör en sammankoppling mellan Skärholmen och Kungens kurva, befintlig E4/E20 som redan utgör en stark barriär ska breddas, och går återigen emot översiktsplanen och RUFs som lyfter fram ökade samband och bättre kopplingar mellan stadsdelar och kommuner.

Förbifart Stockholm har mött starka protester. Den planerade bron över Lambardfjärden ströks och blev istället en tunnel. Nu planeras den 21 kilometer långa vägen gå i tunnel i 16 kilometer. Vägens mycket få partier i ytläge dras i

Hjulsta och Akalla. Vi anser detta vara tecken på miljörisik - vägen dras i ytläge förbi områden med låg socioekonomisk standard. De som bor runt Järvafältet är redan omringade av trafikleder, med nya E18, Kymlingelänken och Akallalänken – Förbifart Stockholm kommer att bli en ytterligare barriär mot Igelbäckens naturreservat. För att förbättra boendemiljön, minska bullret och öka tillgången till natur måste barriärerna för Järvastadsdelarna minska, inte öka.

Förbifart Stockholm ska finansieras med intäkterna från trängselavgifterna. Vi anser att de pengarna ska läggas på utbyggnad och förbättring av kollektivtrafiken i hela länet.

Beslutgång

Ordförande Petter Lindfors (M) ställer de framlagda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Reservation

Ann-Margarethe Livh (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av vice ordförande Mirja Räihä Järvinen m fl (S) enligt följande:

Vi vill understryka vikten av att ansvariga myndigheter i det pågående och kommande arbetet utformar och anpassar projektet så att det understödjer kollektivtrafikens utveckling i regionen.

Stockholmsregionen växer idag kraftigt. Vår uppfattning är att en tät bebyggelse har förutsättningar att, både skapa hållbara arbetsmarknader och höjd livskvalitet, och förutsättningar för ett miljövänligare samhällsbygge och transportsystem.

Det är inte bara vårt län som växer, utan stora delar av Mälardalen har haft – och kommer att ha – en positiv utveckling. För att undvika en utveckling där ny bebyggelse understödjer ett ökat bilberoende, och därmed främjar misshushållning och trängsel. Måste de stora stråken och starka kärnor vara de platser där större delen av befolkningstillväxten sker. Detta i motsats till en mer utspridd tillväxt som förutsätter en omfattande pendlingsstrafik med bil.

Förbifart Stockholm motiveras främst av regionens tillväxt och utveckling, parad med en önskan att skapa bebyggelse som inte sprider sig ut i periferin i så kallad urban sprawl. Därav följer också att vikt läggs vid starka regioncentrum och de regionala kärnorna. För att denna strategi ska vara framgångsrik måste den innehålla en strategi för kollektivtrafikens utveckling.

Särskilt uttalande lämnas av Torkel Tigerschiöld (MP) enligt följande:

Planeringen med ett utökat bilflöde in från Mälaröarna till Brommaplan samt även från Vinsta med sina planerade förbifartsmynningar medför att konsekvenserna för Brommaplans trafikmiljö måste lösas. Redan idag är fordonstrafiken oacceptabel och farlig. Studier för utveckling av ett mer mänskligt lockande Brommaplan där trafikflödet inte dominerar är nödvändig

vare sig förbifarten fullföljs eller ej. Den yttre miljön för kollektivresande måste tillses prioriterat kvalitativ, öka lockelse, hälsa och integration.

Vid protokollet
Eva Olofsson

Rätt utdraget intygar:
