



Tid Torsdagen den 17 februari 2011 kl 16.00 – 16.15
Plats Bråvallasalen, Stadshuset
Justerat 17 februari 2011

Joakim Larsson

Maria Östberg Svanelind

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Joakim Larsson (M), ordföranden
Maria Östberg Svanelind (S), vice ordföranden
Jan Tigerström (M)
Lars Svärd (M)
Sebastian Carlsson (M)
Christoffer Järkeborn (M)
Daniel Forslund (FP)
Johan Hedin (C)
Lars Arell (S)
Maria Nygård (S)
Gabrielle Gjerswold (MP)
Åke Askensten (MP)
Ann-Margarethe Livh (V)

Ersättare:

Per Hallberg (M)
Therese Carlborg (M)
Göran Kindvall (M)
Louise Ajnesjö (M)
Gustav Johansson (M)
Inga Osbjer (FP)
Kenneth Nilsson (S)
Sara Gunnerud (S)
Håkan Olander (S)
Lennart Tonell (MP)
Anna Bäcklund (MP)
Clara Lindblom (V)

Tjänstemän:

Exploateringsdirektör Krister Schultz, Eva Olofsson, Ann-Charlotte Bergqvist, Gunnar Jensen, Petra Nieto, Eva Olsson, Martin Skillbäck och Åsa Wigfeldt samt biträdande borgarrådssekreteraren Nikolina Bucht från roteln.

§ 17

Nedgrävning av Essingeleden. Motion (2010:43). Svar på remiss

Dnr E2010-400-01738

Beslut

Exploateringsnämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag:

- 1 Exploateringsnämnden överlämnar och åberopar kontorens gemensamma tjänsteutlåtande som svar på kommunstyrelsens remiss av motion (2010:43) av Jari Visshed (S).
- 2 Exploateringsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Exploateringskontorets, trafikkontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande från den 14 januari 2011.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M), Daniel Forslund (FP), Johan Hedin (C), vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) och Ann-Margarethe Livh (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Gabrielle Gjerswold m.fl. (MP) föreslår följande:

- 1 Exploateringsnämnden avger följande remissvar:

Den uttalade avsikten med Essingeleden var att den skulle minska biltrafiken i Stockholms innerstad. Men det blev tvärtom. Bilisterna fick nya infartsvägar till innerstan och biltrafiken fortsatte att öka.

Allt fler bilister använder Essingeleden och leden har i sig blivit ett miljöproblem. Sätt skulle kunna vara att överdäcka/tunnelförlägga åtminstone en del av leden. Byggnation ovanpå leden kan finansiera en del av projektet.

Motionären påpekar att en överdäckning av drygt 1 kilometer på Kungsholmen skulle vara ett litet projekt jämfört med t.ex. Södra länkens 4,5 km tunnel.

Ett annat jämförelseprojekt kan vara den miljöskadliga Förbifart Stockholm som i dagsläget är kostnadsberäknad till 27,5 miljarder kr. En del av de pengarna skulle användas till den föreslagna överdäckningen av Essingeleden. Men en överdäckning måste först utredas och det är rimligt att nu göra en översiktlig utredning för att avgöra om det senare är motiverat att gå vidare med en detaljerad utredning.

Oberoende av detta är det hög tid att minska trafikbelastningen genom att införa trängselskatt på Essingeleden.

Beslutsgång

Ordföranden Joakim Larsson (M) ställer de framlagda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt ordföranden Joakim Larssons m.fl. (M), Daniel Forslunds (FP), Johan Hedins (C), vice ordföranden Maria Östberg Svanelinds m.fl. (S) och Ann-Margarethe Livhs (V) förslag till beslut.

Reservation

Gabrielle Gjerswold m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) och Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande:

Essingeleden kom till i ett skede när kraven på miljön inte vara lika hårda som idag. Essingeleden är en nationell angelägenhet men berör väldigt många Stockholmare. Essingeleden kommer att förbli landets viktigaste genomfartsled. Därför är det inte rimligt att låta ett mer än femtio år gammalt planeringsbeslut förbli opåverkat av de miljö- och hälsokrav som ställs idag.

Kontoret har tyvärr gjort en allt för lättvindling bedömning av förslagen i motionen. Att lägga hårt belastade trafikleder i tunnel återkommer i många planer. Förbifart Stockholm har under sin utveckling, från första idé, utvecklats från att i övervägande del ligga i ytläge till att idag, enligt plan, i huvudsak vara en tunnelförlagd trafikled. I ett annat infrastrukturprojekt grävs kraftförsörjningen mellan norr och söder ned ca 100 meter under markytan, från Älvsjö till Bergshamra, för att minska miljöpåverkan och öka tillgängligheten för bostadsbyggande.

Tanken att på motsvarande sätt genomföra en överdäckning av en del av Essingeleden kan tyckas hisnande men är långsiktigt fullt genomförbart.

Vid protokollet
Eva Olofsson

Rätt utdraget intygar:
