



Tid Torsdagen den 25 augusti 2011 kl 16.00 – 16.20

Plats Bråvallasalen, Stadshuset

Justerat Fredagen den 2 september 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)

Göran Kindvall (M)

Louise Ajnesjö (M)

Gustav Johansson (M)

Patrik Silverudd (FP)

Inga Osbjer (FP)

Kenneth Nilsson (S)

Sara Gunnerud (S)

Håkan Olander (S)

Lennart Tonell (MP)

Anna Bäcklund (MP)

Clara Lindblom (V)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Krister Schultz, Eva Olofsson, Ann-Charlotte Bergqvist, Gunnar Jensen, Martin Skillbäck, Åsa Wigfeldt och Marita Anheim samt biträdande borgarrådssekreteraren Martin Edgélius.

§ 17

Utställelse av arbetsplan för E4 Förbifart Stockholm. Anmälan av svar på remiss från Trafikverket

Dnr E2011-510-00907

Beslut

Exploateringsnämnden beslutar enligt exploateringskontorets förslag:

- 1 Exploateringsnämnden godkänner anmälan.

Handlingar i ärendet

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande från den 29 juni 2011.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

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

Exploateringsnämnden avger följande remissvar:

Planeringen av Förbifart Stockholm bör avbrytas och resurserna flyttas över till utvecklingen av miljöanpassad kollektivtrafik i regionen.

Förbifart Stockholm kommer att leda till ökad biltrafik, mer avgaser och partiklar, försämrad hälsa och fler dödsfall, försämrad miljö och negativ klimatpåverkan. Som bland andra Naturvårdsverket påpekat kommer Förbifart Stockholm, om den genomförs, att stå i strid mot miljöbalken. Dessutom kommer den att omintetgöra regionens möjligheter att klara miljömålen och klimatmålen.

Förbifart Stockholm är dessutom ett slöseri med pengar, som i stället bör användas till att bygga ut till en modern kollektivtrafik. Nu talas det om att kostnaden för ”förbifarten” skal bli 27-28 miljarder kr. För några år sedan var prognosen 15 miljarder. Förespråkarna för projektet bör fråga sig hur stor slutnotan blir. Flera statliga utredningar har visat på de negativa effekterna av Förbifart Stockholm, men detta nämns inte i förvaltningarnas skrivelse.

Kritiken från medvetna enskilda medborgare och organisationer mot Förbifart Stockholm är kraftig och det är viktigt att beslutsfattarna tar fasta på detta. Det är orimligt att beslutsfattarna mot bakgrund av den s.k. Stockholmsöverenskommelsen fortsätter att planera för att biltrafiken ska öka med upp till 80 procent fram till 2030. En viktig åtgärd för att hejda en sådan utveckling är stoppa arbetet med Förbifart Stockholm och i stället satsa pengarna på en utbyggnad av modern kollektivtrafik. Det handlar också om kulturvården. ICOMOS, det organ som för UNESCO:s räkning övervakar världsarven, har varnat för att världsarvet Drottningholm hotas av Förbifarten och planerna på att göra väg 261 fyrfilig genom världsarvsområdet och dess skyddszon och den trafikökning på väg 261 som Förbifarten kan beräknas ge upphov till.

Förbifarten kommer att leda till spridd stadsstruktur och en typ av exploatering som ökar biltrafiken och därmed koldioxidutsläppen. De höga halterna av partiklar i tunnelluften beräknas leda till en ökning av förtida dödsfall med 20-30 personer

årligen. Stockholms län får allt fler invånare och det ställer nya krav på hållbart resande. Biltrafiken måste minska för att det ska gå att nå klimatmålen och för att ge plats åt mer yteffektiva och energisnåla transportsätt. Förbifarten Stockholm ökar miljöbelastningen i regionen och leder till att det blir ännu svårare att nå klimatmålen. Trängsel och trafikproblem löses inte med flera motorvägar. Istället måste biltrafiken och den trängsel den medför, minska genom bättre kollektivtrafik, mer gods på järnväg, sjötransporter, bil- och persontransporter på vattnet och ett utbyggt trängselavgiftssystem.

Ökad klimatpåverkan

Förbifart Stockholm kommer att skapa nya resmönster med bil som motverkar såväl Sveriges internationella klimatåtaganden som de nationella och regionala klimatmålen. Förbifarten är en del av Stockholmsöverenskommelsen som sammantaget beräknas öka utsläppen av koldioxid med cirka 30-80 procent (beroende på vilket antagande man gör om bilparkens framtida teknikutveckling). Klimatpåverkan från Förbifart Stockholm har av flera aktörer kritiserats för att vara kraftigt underskattad för:

- Optimistiska antaganden om andelen laddhybrider av den totala nybilsförsäljningen.
- Att hänsyn inte tas till långsiktiga effekter av en utglesad bebyggelse.
- I beräkningarna inför byggande av Södra Länken blev det kommande trafikflödet kraftigt underskattat.

I RUFSS 2010 är utgångspunkten att koldioxidutsläppen från vägtrafiken i Stockholms län ska minska med 30 procent mellan 2005 och 2030. Det räcker inte för att klara miljö- och klimattalen och om ens RUFSS-förslaget förverkligas så krävs både omfattande tekniska förbättringar av fordonsparken, men också mycket kraftfulla ekonomiska styrmedel att begränsa vägtrafikarbetets ökning till 2030. Förbifart Stockholm motverkar regionplanens mål och de nationella målen.

Partiklar

Det föreligger stora risker för att halterna av partiklar, särskilt i de ca 17 km långa tunnlar, kan skapa så allvarliga hälsoproblem att vissa trafikantgrupper inte bör använda resa där. Detta kan strida mot riksdagens trafikpolitiska mål och mot folkhälsomålet. Partiklar och avgaser som ventileras kommer också drabba omgivningen utanför tunneln.

Beräkningarna visar på mycket höga partikelhalter vintertid. Trafikverket konstaterar att en kraftig minskning av dubbdäcksanvändningen är en förutsättning för att partikelhalterna ska kunna komma i närheten av målnivån. Det är oklart om det är tekniskt och ekonomiskt genomförbart att de bussar som ska trafikera Förbifart Stockholm kan uppfylla krav om luftkvalitet i bussarna. Utställningsmaterialet saknar sammantagen analys om de åtgärder som diskuteras för att minska halterna av partiklar. Sammanfattningsvis är detta är mycket anmärkningsvärt.

Fläktsystemet i Förbifart Stockholm kommer att vara mycket energikrävande. I arbetsplanen anges att ventilationssystemet körs några timmar, i miljökonsekvensbeskrivningen kan man se att det borde köras större delen av dygnet. I Vägverkets ansökan om tillåtlighet stod att bland länets innevånare minskar antalet dödsfall med ca 10-20 procent per år, medan antalet dödsfall bland trafikanter ökar med ca 5 personer per år på grund av Förbifarts

Stockholms passager. Nu beräknas Förbifart Stockholm tvärtom öka antalet dödsfall med 20-30 personer. Det rimmar illa med regeringens tillåtlighetsbeslut där det anges att ”Förbifart Stockholm medför lägre exponering där människor bor och vistas samt färre förtida dödsfall än i nollalternativet.”

Dålig luftkvalitet och buller vid tunnelmynningar

Förbifart Stockholm kommer också att medföra överskridanden av gränsvärden för partiklar utanför vägområdet och kring tunnelmynningarna. Tunnelmynningens placering i Hjulsta leder till att de boende där får en markant sämre miljö, buller, dålig luftkvalitet och en jättelik trafikplats som utsikt. Denna placering är illa vald och detta drabbar de boende i området. Ett annat område med dålig luftkvalitet är vid tunnelmynningar i Kungens kurva/Skärhomen där många bor och vistas. Någon effektiv rening av avgaser och partiklar tycks inte vara aktuell.

Utglesad stadsstruktur och exploatering

Förbifart Stockholm kommer att leda till utglesad bebyggelse vilket motverkar stadens arbete att bygga en tät stad. Leden gynnar glea bostadsområden längre från regioncentrum där bilpendling varje dag är det vanliga transportsättet. Det kommer att leda till exploatering längs med Förbifart Stockholm, exempelvis på Ekerö och öppnar för följdexploatering längs den planerade Södertörnsleden. Den förväntade höga befolkningsökningen i Stockholms län ställer ökade krav på att ta tillvara de oexploaterade grönområden som finns kvar i regionen. Trafikplatserna och de föreslagna skyddszonerna tar mycket plats och som kontoren påpekar omöjliggör detta pågående markanvändning pågående markanvändning på redan bebyggd mark och försvårar planerad stadsutveckling framförallt i Skärholmen och Vinsta-Vällingby.

Påverkan på skyddade områden

Naturligtvis är det också olämpligt att förlägga dagvattendammar till Igelbäckens naturreservat. Som påpekas i kontorens yttrande beskrivs konsekvenserna för natur- och rekreationsvärden som betydligt allvarigare i de områdesvisa beskrivningarna än i den övergripande bedömningen. I anslutning till Förbifart Stockholm pågår också planeringen av Södertörnsleden som enligt liggande förslag ska skära rakt igenom den naturskyddade Flemingsbergsskogen.

Löser inte trängselproblemen

Det är en myt att Förbifart Stockholm skulle lösa trängselproblemen. Med Stockholms-överenskommelsen, där Förbifart Stockholm ingår, kommer trängseln i vägtrafiken att bli fem gånger så stor som idag. Vägtrafiken kommer att öka och bilköerna bli fler. Vid storskaliga infrastrukturobjekt som Förbifart Stockholm måste sådana långsiktiga klimateffekter inkluderas. Men i de trafikprognoser som Vägverket (numera Trafikverket) tidigare genomförde var markanvändningen samma i nollalternativet och för Förbifart Stockholm och verket angav själva detta som en svaghet i prognosen eftersom Förbifart Stockholms strukturerande effekt på samhällsplaneringen inte inräknats. Enligt prognoserna beräknas leden dessutom redan från början vara fullbelagd. Förbifart Stockholm är enligt Vägverkets egen prognos underdimensionerad för den trafikefterfrågan som förväntas: ”De trafiksiffror som redovisas för Förbifart Stockholm i det följande är ca tio procent mer än vad man idag av säkerhets- och effektivitetsskäl vill tillåta.”

Essingeleden och innerstaden avlastas inte

När Förbifart Stockholm öppnas beräknas köerna på Essingeleden vara som idag, i bästa fall marginellt bättre. År 2035 beräknas trafiken på Essingeleden

uppgå till ca 165 000 fordon per dygn utan trängselskatt, d.v.s. lika mycket som idag. Förbifart Stockholm klarar alltså inte att minska trängseln på Essingeleden. Det enda som kan förbättra framkomligheten på Essingeleden är att införa trängselskatt på Essingeleden. Innerstadstrafiken kan inte heller avlastas eftersom det inte uppkommer någon ledig kapacitet på Essingeleden när Förbifart Stockholm tas i bruk. En kraftig ökning av resandet kommer att ske i Stockholms ytterstad och övriga länet. Förbifart Stockholm innebär att resandeökningen sker till stor del med bil vilket är utrymmeskrävande och tar marknadsandelar från kollektivtrafiken.

Den långväga trafiken är mycket liten

Den långväga trafiken, som man kan tro trafikerar en s.k. förbifart är mycket liten. 400 fordon per dygn har startpunkt utanför länet i norra Sverige och ska till södra Sverige och i den andra riktningen är det lika många. Det är mindre än 1 procent av den beräknade dygnstrafiken på Förbifart Stockholm. Även om Förbifart Stockholm skulle generera ny långväga genomfartstrafik så skulle detta fortfarande utgöra en obetydlig andel av biltrafiken över Saltsjö Mälarsnittet. Den nationella genomfartstrafiken kommer att vara marginell över Saltsjö-Mälarsnittet och via Förbifart Stockholm.

Personbilstrafiken är för ineffektiv

Persontransporter med bil är för ineffektiva för att klara Stockholmsregionens tillväxt – det reser för få i varje bil och bilarna tar för mycket markutrymme i anspråk. Räknat per timme kan dessa antal resenärer ta sig fram på en 3,5 meter bred körbana: Spårvagn 22 000 personer, cykel 14 000 personer, buss 9 000 personer och bil 2 000 personer. Biltrafik är således det sämsta alternativet att använda stadens utrymme effektivt. När det i genomsnitt reser 1,2-1,5 personer i varje bil så bidrar inte fler elbilar till att lösa trängselproblemen. 80 procent av all el på den europeiska marknaden (som Sverige är en del av) från icke förnybara energikällor. Dessutom tyder mycket på att det kommer att dröja innan elbilarna kommer att ta marknadsandelar.

Få resande med kollektivtrafik på Förbifart Stockholm

Förbifart Stockholm har inte tillkommit för kollektivtrafik och eftersom den inte passerar några större befolkningscentra utöver Kungens kurva/Skärholmen har den en olämplig sträckning för kollektivtrafik. Med Förbifart Stockholm beräknas andelen resande med bil att öka från 39 till nästan 50 procent i länet. I arbetsplanen anges att Förbifart Stockholm får en kollektivtrafikandel på under 10 procent. Ny infrastruktur som leder till att andelen resande med kollektivtrafik minskar är naturligtvis ett steg i helt fel riktning. Det försämrar kollektivtrafikens konkurrenskraft. Vad som krävs är istället åtgärder som ökar andelen resande med kollektivtrafik drastiskt. I Stockholm finns en mycket stor potential för övergång till kollektivtrafik.

Förbifart Stockholm tar resurser från spårutbyggnader

Finansieringen av Förbifart Stockholm bygger på att alla intäkter från trängselskatten under mer än 30 års tid ska gå till Förbifart Stockholm och andra vägar. Enligt kalkylen ska stockholmarna betala 22,5 miljarder kronor och till detta kommer betydande ränteutgifter. Staten ska betala 5 miljarder kronor. Stockholmarna kommer att få stå för betydande risker om projektet fördröjas och framtidens politiker kommer att vara bakbundna av detta beslut.

En grön trafikplan för Stockholm

Det finns ett stort behov av att genomföra investeringar i miljöanpassad

kollektivtrafik. Det måste ske en omprioritering från vägsatsningar till kollektivtrafiksatsningar.

Nya spårförbindelser över Saltsjö-Mälarsnittet är mångdubbelt mer effektiva än Förbifart Stockholm. Därför förordar vi nya spår mellan t.ex. Liljeholmen och Fridhemsplan eller Älvsjö - Häggvik. Stockholm bör påskynda de spårsatsningar som finns i nationella planen och länsplanen för transportinfrastruktur. Många planerade kollektivtrafikobjekt saknar idag finansiering. Viktiga satsningar är utbyggnad till fyra spår på hela sträckan Tomtebodavägen - Kallhäll, spår mellan Odenplan och Nya Karolinska, Snabbspårväg Syd och påskyndande av Tvärbana City och effektiv spårförbindelse till Nacka. Dessutom behövs fler tvärförbindelser i hela kollektivtrafiksystemet

Trängselskatt på t.ex. Essingeleden bör införas så snart som möjligt, bland annat därför att det är den åtgärd som kan förbättra framkomligheten på denna överbelastade led. Denna åtgärd skulle ge effekter på trängsel och köer på såväl på Essingeleden som i det anslutande vägsystemet, visar en rapport från KTH, 2011. Det är dags att planera för Stockholms hållbara framtid och utveckla ett effektivt, miljöanpassat transportsystem för alla stockholmare. Detta kräver mer resurser till spårtrafik och dessa resurser bör tas från bl.a. Förbifart Stockholm.

3) Ann-Margarethe Livh (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

Nämnden avslår remissvaret samt anför därutöver följande:

Att bygga Förbifart Stockholm är att backa in i framtiden. Samtidigt som klimatet i allt högre utsträckning påverkas av utsläppen från bilismen bestämmer sig den borgliga alliansen för att öka biltrafiken genom byggandet av förbifarten. Vår bestämda uppfattning är att istället satsa på kollektivtrafik, genom i första hand spårbunden trafik samt båttrafik och där detta inte är möjligt på miljödriven busstrafik.

En satsning på motorvägar är en satsning på utglesning. När det gäller Förbifart Stockholm är detta extra tydligt. Förbifart Stockholm byggs inte för dagens trafik utan för att öppna upp för ny trafik mellan Stockholms norra och södra regionhalvor och öppna upp nya områden för exploatering. Detta står i total motsättning till strategierna i Stockholms Översiktsplan och i RUFSS 2010 om att förtäta och bygga staden inåt för att minska transportbehovet.

Vi delar kontorets oro över konsekvenserna för Sätterskogen och Järvafältet. Det finns fortfarande oriktiga uppgifter som påverkar bedömningen av de ekologiska effekterna. Det bör vara tydligt att områdena är skyddade som reservat.

I ett långsiktigt hållbart Stockholm satsas offensivt på en hållbar stadsstruktur och hållbara transporter. Förbifart Stockholm kommer att kosta skattebetalarna över 30 miljarder kronor. Alliansens finansieringslösning på Förbifart Stockholm bygger på fem miljarder i statligt stöd och resten lånefinansiering. För att betala ränta och amortera av lånet vill de ta intäkterna från trängselavgifterna, något som beräknas ta ca 30 år.

Vi vill använda intäkterna från trängselavgifterna till att utveckla en modern och attraktiv kollektivtrafik. Används intäkterna istället till att betala Förbifart Stockholm kommer den minskade klimatpåverkan från trängselavgifterna att ätas upp av ökade

trafikvolym. Storskaliga motorvägsbyggen är en gammalmodig trafiklösning utan förankring i dagens klimatdebatt. Bilsnål samhällsplanering är framtiden.

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) och vice ordföranden Maria Östberg Svanelinds m.fl. (S) förslag.

Reservation

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

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

Vid protokollet
Eva Olofsson

Rätt utdraget intygar:
