



Tid: 15 oktober 2009 kl 17.00 – 18.40
Plats: Bolindersalen, Tekniska nämndhuset
Justerat: 15 oktober 2009

Ulla Hamilton

Åsa Romson

Närvarande

Ledamöter:

Ulla Hamilton (M) ordförande
Åsa Romson (MP) vice ordförande
Hugo Nordenfelt (M)
Torbjörn Erbe (M) §§ 1-9, 11-38
Daniel Valiollahi (M)
Gustav Åkerblom (FP)
Malte Sigemalm (S)
Ulla Jöhnk (S)
Godfrey Etyang (S)
Stellan F Hamrin (V) §§ 1-8, 10-38

Ersättare:

Helena Levy (M) tjänstgörande
Nils Ingelström (M) tjänstgörande
Harald Eriksson (M) tjänstgörande § 10
Gustav Åkerblom (FP) tjänstgörande
Gerd Sjöberg-Granlund (S) tjänstgörande
Hassan Said Mahamed (S) tjänstgörande § 9
Maria Östberg-Svanelind (S)
Tina Kratz (V) §§ 1-8, 10-38

Förhinder har anmälts av ledamöterna Lena Bring (M), Per Ola Bosson (M), Karin Karlsbro (FP) och Karin Wanngård (S) samt av ersättarna Aysin Hartzell (M), Björn Gülich (M), Christian Carlsson (KD), Fredrik Canerstam (S) och Charles Berkow (MP).

Föredragande vid sammanträdet var direktör Gunnar Söderholm. Närvarande var också föredragande tjänstemän, miljöförvaltningens avdelningschefer och biträdande borgarrådssekreterare Tobias Holdstock.

Nationell plan för transportsystemet 2010-2021 samt Miljökonsekvensbeskrivning Remiss från kommunstyrelsen

Dnr 2009-010807-217

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt ordföranden Ulla Hamiltons (M) och tjänstgörande ersättare Gustav Åkerbloms (FP) förslag:

1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att godkänna förvaltningens förslag samt att därutöver anföra följande:

Nämnden instämmer i förvaltningens huvudbudskap gällande såväl de nationella planerna som Länstransportplanen för Stockholms län är att betona att den regionala planen och de nationella planerna utgör ett paket som gemensamt syftar till att genomföra betydande delar av Stockholmsöverenskommelsen.

Inom ramen för åtgärdsplaneringen ryms dock inte hela Stockholmsförhandlingen . Det är för resultatet avgörande att de objekt i förhandlingen som faller utanför ramarna i denna planperiod prioriteras i nästkommande.

Nämnden ser det som allvarligt att både Hamnstrategi- och Kombiterminalsutredningens förslag att ett antal terminaler och hamnar, enligt förslaget till nationell plan, ”skall prioriteras för statlig medfinansiering till anslutande infrastruktur i åtgärdsplaneringen”. Detta är i strid mot regeringens och riksdagens beslut i den transportpolitiska propositionen, som innebar att man slog fast att nackdelarna med ett utpekande övervägde fördelarna.

Därutöver framhålls i planen att hamnarna Västerås och Köping är av särskild betydelse. Dessa godtyckliga utpekanden skapar ytterligare osäkerhet för hur staten och berörda myndigheter verkligen ser på den viktiga resurs som övriga terminaler och hamnar utgör i Sverige. Både Stockholms inre hamnar och Nynäshamn/Norvik är anläggningar som omsätter betydligt större godsmängder, passagerarantal och därmed ekonomiska värden än vad många av de utpekade terminalerna gör. Regering och riksdag bör nu klargöra statens syn på terminalernas framtida betydelse och roll i den proposition som ska reglera dessa frågor.

2 Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Ärendets handling

Miljöförvaltningens, exploateringskontorets, trafikkontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 24 september 2009. Förvaltningen föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt följande:

1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden överlämnar och åberopar tjänsteutlåtandet som svar på remissen från kommunstyrelsen.

2 Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton (M) och tjänstgörande ersättaren Gustav Åkerblom (FP) föreslår att (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Åsa Romson (MP) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden avvisar planen samt anför följande:

Huvudmålen för alla trafiklösningar i Stockholmsregionen måste vara lägre utsläpp, minskade bilköer och bättre kollektivtrafik. Ingenstans i planen ställs 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 strider mot målet att minska trafikens negativa klimatpåverkan och åter upp utrymmet för nödvändiga spårutbyggnader. Storskaliga motorvägsbyggen är gammalmodiga trafiklösningar utan förankring i dagens klimatdebatt, 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.

Angelägna objekt från Stockholmsförhandlingen som nu fallit bort är t.ex Spårväg Syd, Nynäsbanans fortsatta dubbelspårutbyggnad, tunnelbanan mellan Odenplan och Karolinska samt utbyggnad av spårväg mellan Solna och Universitetet.

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 för att minska skevheten mellan norra och södra Stockholm avseende socioekonomiska förhållanden.

Dessa angelägna objekt skulle kunna finansieras om Förbifart Stockholm utgick ur planen.

Vår slutsats blir därför att avvisa planen.

- 3) Ledamoten Stellan F Hamrin (V) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden som svar på remissen från länsstyrelsen i Stockholm om förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur 2010-2021 anför följande:

Länsstyrelsen plan för transportinfrastruktur i Stockholms län kan inte accepteras. Huvudskälet är att den inte kan förenas med EU:s eller Sveriges mål om minskade utsläpp av växthusgaser. Att Förbifart Stockholm och andra motorvägar ingår i planen innebär att bilåkandet kommer att öka. Denna ökning 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 faktiskt användes miljövänliga bränslen.

Länsplanen anses bygga på Stockholmsförhandlingen. 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, Mäljarbanan delen Tomteboda – Barkarby, Nynäsbanans fortsatta dubbelspårutbyggnad, tunnelbanan mellan Odenplan och Karolinska samt utbyggnad av spårväg mellan Solna och Universitetet. Att sträckan Tomteboda – Barkarby faller utanför innebär att de stora investeringarna i Citybanan och i Mäljarbanan Barkarby - Kallhäll inte kan nyttiggöras.

Vi anser vidare 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. Fyrstegsprincipen är viktigt men den genomförs inte alltid 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 Östlig förbindelse (tidigare: Österleden) bör utmönstras ur planerna för Stockholms framtida transporter. Även den kommer 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.

Omröstning

Ordföranden ställer de framlagda förslagen emot varandra och finner att nämnden beslutar enligt Ulla Hamiltons (M) och Gustav Åkerbloms (FP) förslag till beslut.

Reservation

Vice ordföranden Åsa Romson (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

Ledamoten Stellan F Hamrin (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

Röstförklaring

Ledamöterna Malte Sigemalm (S), Ulla Jöhnk (S) och Godfrey Etyang (S) och tjänstgörande ersättare Gerd Sjöberg - Granlund (S) lämnar ärendet utan eget ställningstagande.

Vid protokollet
Maria Stigle

Rätt utdraget intygar:
