



Tid Tisdagen den 25 oktober 2011 kl 17.00 – 19.40

Plats Bolindersalen, Tekniska nämndhuset

Justerat Måndagen den 31 oktober 2011

Per Bolund

Torbjörn Erbe

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Per Bolund (MP), vice ordföranden

Jonas Nilsson (M)

Torbjörn Erbe (M)

Per Ola Bosson (M)

Helena Levy (M)

Nils Ingelström (M)

Karin Karlsbro (FP)

Rana Carlstedt (S)

Katarina Luhr (MP)

Stellan F Hamrin (V)

Tjänstgörande ersättare:

Maria Brogren (C)

Josefin Deiving (S)

Sara Stenudd (V)

för Per Ankersjö (C), ordföranden

för Mikael Magnusson (S)

för Åsa Wester (S)

Ersättare:

Viktor Strååt (M)

Andreas Lundin (M)

Frida Johansson Metso (FP)

Per Johansson (FP)

Rebecka Carlsson (MP)

Charles Berkow (MP)

Tjänstemän:

Tillförordnade förvaltningschefen Gustaf Landahl, Ingrid Mårtenson, Anna Jarl, Anette Jansson §§ 1-14, Christer Edvardsson §§1-11, Daniel Selin, Emily Tjäder, Emma Engström, Håkan Andersson, Louise Englund, Margareta Widell och Pia Winbladh Högfors, samt biträdande borgarrådssekreteraren Albin Ring Broman.

§ 1**Närvarorätt**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att medge närvarorätt vid dagens sammanträde till Daniel Selin från avdelningen för livsmedelskontroll, Anna Jarl från avdelningen för verksamhetsstöd, Anette Jansson och Christer Edvardsson från avdelningen för plan och miljö, samt Louise Englund och Emma Engström, båda från avdelningen för hälsoskydd.

§ 2**Val av justerare och tid för justering****Beslut**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden utser Torbjörn Erbe (M) att tillsammans med tjänstgörande ordföranden Per Bolund (MP) justera dagens protokoll.

Justering sker måndagen den 31 oktober 2011.

§ 3**Anmälan av föregående protokoll**

Protokoll 8/2011 från miljö- och hälsoskyddsnämndens sammanträde den 27 september 2011 anmäls.

§ 4**Anmälan av inkomna skrivelser till miljö- och hälsoskyddsnämnden**

Inkomna skrivelser m.m. till miljö- och hälsoskyddsnämnden enligt förteckningar från den 12 oktober 2011 och den 25 oktober 2011 anmäls.

§ 5**Anmälan av delegationsbeslut fattade inom miljöförvaltningen**

Delegationsbeslut anmäls enligt lista över delegationsbeslut ur ECOS för delegationsperioden 2011-09-03 – 2011-09-30.

§ 6**Anmälan av handikapprådets protokoll**

Protokoll 4/2011 från miljö- och hälsoskyddsnämndens och fastighetsnämndens gemensamma handikappråds sammanträde den 5 september 2011 anmäls.

§ 7**Ändring i delegationsordningen**

Dnr 2011-13680

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

Med ändring och tillägg av tidigare meddelad delegation avseende förelägganden och förbud vid vite och utan vite, kod A1 i delegationsordningen.

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden antar och fastställer förvaltningens förslag till ändringar av delegationsordningen enligt bilaga 1 till tjänsteutlåtandet.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden förordnar att ändringarna i likhet med tidigare delegationer ska omfattas av vidaredelegationsrätt för förvaltningschefen.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 20 september 2011.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund (MP) finner att nämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag.

§ 8**Motion (2011:38) av Jan Valeskog (S) om införande av obligatorisk matavfallsinsamling****Remiss från kommunstyrelsen**

Dnr 2011-10594

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden föreslår kommunstyrelsen att besvara motionen med vad som anförs i förvaltningens tjänsteutlåtande.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 11 oktober 2011.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

- 1) Jonas Nilsson m.fl. (M), Karin Karlsbro (FP) och Maria Brogren (C) föreslår (se beslutet).

- 2) Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att bifalla motionen, samt i övrigt anföra följande:

Miljöpartiet anser att staden ska ha som mål att till år 2014 samla in 70 % av matavfallet för produktion av biogas. För att kunna nå detta mål anser vi att en obligatorisk matavfallsinsamling är en förutsättning. Stockholm har länge släpat efter resten av landet och befinner sig i det absoluta bottenskiktet vad gäller andelen insamlat matavfall trots utmärkta förutsättningar för ett väl utbyggt system för insamling. Exempelvis bor många människor på liten yta och kan därmed producera mycket matavfall på ett litet uppsamlingsområde till skillnad från i glesbygd där man kan behöva köra längre vägsträckor för hämtning av en mindre andel matavfall.

För att införa en obligatorisk matavfallsinsamling i Stockholm kan det vara rimligt att börja i ett antal områden för att under en treårsperiod kunna bygga ut systemet för att täcka hela Stockholm.

Vi anser att insamling av matavfall via avfallskvarnar och avlopp är ett sämre alternativ då energi går förlorat och att den rötade restprodukten blir ett mindre rent gödningsalternativ då innehållet förorenas av ämnen från avlopp och dagvattenledningar. Det finns dock områden som har planerats med avfallskvarnar och det bör bli möjligt för områden där alla använder avfallskvarn att få dispens från den obligatoriska ”torra” matavfallsinsamlingen.

- 3) Rana Carlstedt m.fl. (S) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att föreslå Kommunstyrelsen att bifalla motionen, samt att därutöver anföra:

Socialdemokraterna ser det som självklart att även Stockholm stad ska följa riksdagens beslut och därför vill vi tillstyrka motionen.

Förvaltningen har i sitt svar redovisat alla hinder man ser för en lyckad matavfallsinsamling. Vi anser att Stockholm kan bättre. Insamling av matavfall har i många år fungerat i andra stora städer. Socialdemokratiskt styrda Göteborg är en förebild. De har även en stor produktion av biogas och ett väl utbyggt biogasnät vilket gör att fler göteborgare kan tanka och köra mer miljövänligt. Vi ser fram emot en redovisning från förvaltningen kring hur målet om att 35% av allt matavfall samlas in kan uppnås.

- 4) Stellan F Hamrin m.fl. (V) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt följande:

1. Föreslå Kommunstyrelsen att stödja motionen
2. Därutöver tillägga att V anser att avfallskvarnar kan vara ett bra alternativ för små hushåll och där avståndet till rötningsanläggningen inte är alltför långt.

Beslutsgång

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt Jonas Nilssons m.fl. (M), Karin Karlsbros (FP) och Maria Brogrens (C) förslag.

Reservation

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

Rana Carlstedt m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

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

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Jonas Nilsson m.fl. (M), Karin Karlsbro (FP) och Maria Brogren (C) enligt följande:

Genom förslaget till budget för 2012 höjer staden ambitionen avsevärt när det gäller matavfallsinsamling. Staden har som inriktning att påbörja en utökad insamling från såväl privathushåll som storhushåll och ska sträva efter att nå det nationella målet avseende insamling av matavfall, i nuläget 35 procent. Satsningen kommer att leda till både mer resurseffektiv avfallshantering och en ökad produktion av biogas i regionen. I detta arbete har miljöförvaltningens biogasstrategi en central roll för att finna de bästa och mest ändamålsenliga metoderna för insamling på frivillig väg.

§ 9

Vattenprovtagning vid Stockholms strandbad – resultat från sommaren 2011

Miljöförvaltningens redovisning

Dnr 2011-012439

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens redovisning.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden överlämnar miljöförvaltningens redovisning till berörda stadsdelar, verksamhetsutövare och fastighetskontoret.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 11 oktober 2011.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Jonas Nilsson m.fl. (M), Karin Karlsbro (FP), Maria Brogren (C) och Rana Carlstedt m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt följande:
 1. Godkänna förvaltningens redovisning
 2. Överlämna miljöförvaltningens redovisning till berörda stadsdelar,

- verksamhetsutövare och Fastighetskontoret.
3. Att tillse att anläggningar med oklara avloppslösningar i anslutning till strandbad ska kontrolleras och vid brister åläggas att koppla avlopp till det allmänna avloppsnätet.
 4. Att kartlägga och eliminera potentiella föroreningskällor som kan förhindra att Bellevueparken får ett officiellt strandbad.
 5. I övrigt anföra följande:

Miljöpartiet tycker att Stockholms natur ska tas tillvara och utvecklas, både för dagens, och morgondagens stockholmare. Alla stockholmare ska ha nära till park eller grönområde och tillgång till stadens stränder. Stockholm ska arbeta aktivt för att ha rent vatten, ren luft och skyddade strandområden även i framtiden.

Redovisningen av årets vattenkvalitet från stadens strandbad visar på en försämring av vattenkvaliteten i jämförelse med tidigare år. Ett flertal förklaringar finns till detta, bl.a. fler tillfällen med kraftig nederbörd där brädning av avloppssystem kan leda ut orenat avloppsvatten i närheten av strandbad, ett scenario som även kan öka i klimateffekternas spår då det blir fler tillfällen med häftig nederbörd. Platser med risk för brädning i närheten av badplatser bör åtgärdas så att detta inte sker. Ett annat problem är badplatser och omkringliggande båtklubbar med otillfredsställande avloppslösningar. Vi anser att alla anläggningar i anslutning till Stockholms badstränder med oklara avloppslösningar bör kontrolleras och i de fall där avloppslösningarna brister ska avloppet kopplas till det allmänna avloppsnätet.

En god tillgång till centrala strandbad med god vattenkvalitet ger en ökad livskvalitet för många, och gör så att fler människor kan ställa bilen och istället transportera sig till fots eller med cykel till ett grönområde eller ett strandbad i sin närhet. Vi tycker därför att det är viktigt att omedelbart kartlägga och eliminera potentiella föroreningskällor som kan förhindra att Bellevueparken kan få ett officiellt strandbad.

- 3) Stellan F Hamrin m.fl. (V) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt följande:
 1. Godkänna förvaltningens redovisning
 2. Därutöver begära att Stockholm Vatten och Miljöförvaltningen gemensamt utreder och åtgärdar förekomsten av förorenat vatten som påverkar stadens bad och därvid också undersöker ev. föroreningar från stadens koloniområden.

Beslutsgång

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt Jonas Nilssons m.fl. (M), Karin Karlsbros (FP), Maria Brogrens (C) och Rana Carlstedts m.fl. (S) förslag.

Reservation

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

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

till beslut.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Rana Carlstedt m.fl. (S) enligt följande:

Vi noterar att förvaltningen har en fullständig bild över utsläpp från enskilda avlopp (sid 2) och delar förvaltningens syn att det bör gå att göra något åt detta genom tydligare skrivningar gentemot fastigheter där staden står som ägare men vill därutöver anföra att sådana regler även bör omfatta de privata fastighetsägarna.

Vidare vill vi se att mer kraftfulla åtgärder tas vad gäller fritidsbåtarnas septitanktömning som kan drabba stadens strandbad. Särskilda platser med adekvat rening bör kunna utses.

§ 10

Restauranger registrerade 2010 – Riktad kontroll 2011

Dnr 2011-11205

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner anmälan om rapporten.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden överlämnar beslutet till livsmedelsverket.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 10 oktober 2011.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund (MP) finner att nämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Rana Carlstedt m.fl. (S) enligt följande:

Det är anmärkningsvärt att endast 44 procent av restaurangerna som kontrollerats fått godkänt utan avvikelse vid första inspektionen. Det tyder på stora brister i hygien hos många restauranger. Vi anser också att det är förvånande att man föraviserar sina inspektioner. Varför förvarnas företagen? Med dessa brister i åtanke anser vi att godkännandeprövning för detaljhandelsanläggningar som sysslar med beredning, behandling eller bearbetning av livsmedel bör återinföras. I denna prövning bör ingå en obligatorisk utbildning i livsmedelshygien och mathantering för berörda anställda.

§ 11

Redovisning av ”Utredning om kemikalietillsyn i Stockholms stad – slutrapport”

Dnr 2011-7176

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner redovisningen ”Utredning av kemikalietillsyn i Stockholms stad – slutrapport”.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 11 oktober 2011.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Jonas Nilsson m.fl. (M), Karin Karlsbro (FP), Maria Brogren (C), Rana Carlstedt m.fl. (S) och Stellan F Hamrin m.fl. (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att i huvudsak godkänna förvaltningens redovisning, samt därutöver anföra följande:

Förvaltningens förslag tycks vara underdimensionerat.

Förvaltningen anger att en stor andel av den nuvarande tillgängliga tiden (ca 1 000 av 1 700 timmar per år) nu åtgår till rådgivning m.m. samt att detta bedöms ständigt öka. I takt med att uppmärksamheten kring Reach och dess regler ökar kan också dessa arbetsuppgifter förväntas öka. Ändå förutsätts i samtliga alternativ att dessa uppgifter kan klaras på den tid som nu avsätts. Detta tycks därför vara en underskattning.

Det stämmer, som förvaltningen skriver angående varutillsynen, att Stockholms prioriterade ämnen finns i KemI:s prioriterade varugrupper. Men dessa ämnen kan också finnas i andra varugrupper. Även om textilier och möbler förutsätts ingå i ”byggvaror och inredning” finns andra varugrupper av betydelse för kemikalier, som inte ingår i KemI:s förslag till prioriterade grupper. Ett exempel är produkter som kommer i kontakt med livsmedel. Ett annat exempel är sjukvårdsartiklar. De omdiskuterade kassakvittona med BPA täcks inte in av KemI:s förslag. Det framgår inte hur kemiska ämnen i hud- och hårvårdsprodukter hanteras. Vitvaror brukar inte anses ingå i hemelektronik, ändå kan av Stockholm prioriterade ämnen som silverjoner finnas där.

Även om man begränsar sig till de branscher som KemI pekar ut som prioriterade uppskattas minst 800 objekt finnas. Förvaltningen har själv angett att en effektiv tillsyn som får stort genomslag, måste vara en så komplett genomgång som möjligt av de branscher som de prioriterade varugrupperna finns i. Vid det föreslagna antalet inspektioner på 40-50 per år skulle det ta 16-

20 år att besöka alla objekt. Detta är alldeles för lång tid. Fem år är en rimligare ambitionsnivå, särskilt med tanke på att en del objekt kan behöva återbesök.

Vi anser därför att förvaltningen bör återkomma med ett förslag på kemikalietillsyn på en mer adekvat nivå.

För övrigt vill vi påpeka att Reach nuvarande utformning har tagit för stor hänsyn till tillverkarna av kemikalier. Det är därför regelverket har blivit så tekniskt komplicerat. En för stor del av bördan har lagts på nedströmsanvändarna. Det finns också exempel på att importörer och andra nedströmsanvändare inte klarar det ansvar de förväntas ta. Vi hoppas att det fortsatta arbetet med Reach och det nationella kemikaliearbetet resulterar i ett effektivare regelverk med större ansvar för tillverkare och importörer, och enklare hantering för nedströmsanvändare.

Beslutsgång

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt Jonas Nilssons m.fl. (M), Karin Karlsbros (FP), Maria Brogrens (C), Rana Carlstedts m.fl. (S) och Stellan F Hamrins m.fl. (V) förslag.

Reservation

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Jonas Nilsson m.fl. (M), Karin Karlsbro (FP) och Maria Brogren (C) enligt följande

För andra året i rad höjs miljö- och hälsoskyddsnämndens budget. Vi bedömer därför att det genom denna resursförstärkning finns utrymme för den ökade ambitionsgraden avseende kemikalietillsynen som förvaltningen efterlyser.

I förslaget till budget för 2012 uppdras också nämnden att utveckla informationsarbetet till verksamhetsutövare hur spridningen av giftiga ämnen kan undvikas och att utveckla arbetet med kemikalieforum. Detta är en tydlig signal att arbetet med att minska spridningen av kemikalier och gifter i Stockholm är prioriterat och att förvaltningen uppmuntras att bygga vidare på sitt gedigna arbete på området.

Särskilt uttalande lämnas av Rana Carlstedt m.fl. (S) enligt följande:

Det verkar inte finnas en strategi för att uppnå kemikaliemålen och inte heller ett tydligt uppdrag från regeringen. Vidare synes det saknas resurser (sid 1) och det torde behövas ännu mer resurser om vi i Stockholm ska leda utvecklingen inom området.

Vidare vill vi påkalla att informationen till konsumenterna vad avser kemikalier i varorna inte är tydlig. Det är svårt att som enskild konsument kunna bedöma vilka kemikalier som är mer farliga än andra när vi handlar. Här bör man överväga märkning som kompletteras med något av typen "varningstrianglar".

§ 12**Förslag till detaljplan för Älvsjö 1:1, område vid Gällerstagrand i stadsdelen Hagsätra****Remiss från stadsbyggnadsnämnden, S-Dp 2009-00990-54**

Dnr 2009-3156-251

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker planförslaget under förutsättning att:
 - a. Påverkan på spridningszonen samt kärnområdet minimeras genom att ett antal förstärkningsåtgärder i natur- samt gatumiljön vidtas i samråd med trädrådet.
 - b. Det tydligt redovisas hur dagvattenhanteringen ska lösas inom området.
 - c. Möjligheten ses över att minska antalet p-platser till en plats per kedjehus samt att det sker en redovisning av planområdets koppling till angränsande cykelvägnät och tillgång till cykelparkeringsplatser.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 10 oktober 2011.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

- 1) Jonas Nilsson m.fl. (M), Karin Karlsbro (FP), Maria Brogren (C) och Rana Carlstedt m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt följande:
 1. Avstyrka planförslaget
 2. Omedelbart justera ärendet
 3. Därutöver anföra följande:

Den föreslagna byggnationen är mycket olämplig. Planområdet ligger delvis i Älvsjöskogen som för närvarande står under utredning för att bli naturreservat. Innan reservatsplanerna är klara är det oacceptabelt att bebygga delar av skogsområdet.

Planen gör också allvarligt intrång i en viktig spridningsväg mellan Älvsjöskogen och Rågsveds friområde. Modern ekologisk forskning visar att spridningsvägar mellan kärnområden för biologisk mångfald har mycket stor betydelse och inte får skäras av.

Detaljplanen är ett exempel på en olycklig trend där allt mer av Stockholms grönytor bebyggs i allt snabbare takt. Under senare år har nära hälften av alla byggprojekt skett på grönmark enligt stadsbyggnadskontorets siffror. Det visar på en dålig förståelse från den moderatledda majoriteten för grönstrukturens stora värden i staden och vikten av att spara grönmark till kommande generationer Stockholmare.

- 3) Stellan F Hamrin m.fl. (V) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt följande:
1. Avslå förslaget till detaljplan
 2. Därutöver anföra att bevarandet av de gröna kilar som fortfarande fungerar är nödvändigt för att leva upp till kravet på god miljö i Stockholm. Släpps detta krav är risken överhängande att återstående kilar går samma väg. Enda möjligheten till undantag för denna princip är att staden permanent skyddar alla återstående grönområden av samma karaktär och vidtar omfattande kompensationsåtgärder.

Beslutsgång

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt Jonas Nilssons m.fl. (M), Karin Karlsbros (FP), Maria Brogrens (C) och Rana Carlstedts m.fl. (S) förslag.

Reservation

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

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

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Jonas Nilsson m.fl. (M), Karin Karlsbro (FP) och Maria Brogren (C) enligt följande:

Bebyggelse av förevarande karaktär ligger väl i linje med stadens ambition att förtäta och bygga nya bostäder i kollektivtrafikhöga områden. Området utgör i viss mån en spridningszon mellan Älvsjöskogen och Rågsveds friområde, men med beaktande av förvaltningens synpunkter är ändå den föreslagna byggnationen lämplig.

Ett större invånarantal ökar trycket på stadens parker och grönområden och gör det viktigt att peka ut strategiskt viktiga naturområden. Därför har alliansen två år i rad föreslagit att nya naturreservat inrättas de närmaste åren.

I budgeten för 2011 beslutades att bland annat införa ett naturreservat i Älvsjöskogen. Arbetet med detta är i full gång, men än så länge har ingen föreslagen gränsdragning för naturreservatet presenterats. Vi vill betona vikten av att detta arbete påskyndas så att det blir klart inom vilket område naturreservatet är tänkt att ligga.

Planområdet ligger precis i utkanten av Älvsjöskogen. Vi förutsätter därför att största hänsyn tas till det tilltänkta naturreservatet i den fortsatta hanteringen av planområdet och att dessa parallella processer samkörs så att några konflikter inte uppstår.

Tillsyn över PCB i byggnader, rapport hösten 2011

Dnr 2011-13666

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnamnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnamnden godkänner rapporten.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 29 september 2011.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

- 1) Jonas Nilsson m.fl. (M), Karin Karlsbro (FP), Maria Brogren (C) och Stellan F Hamrin m.fl. (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) och Rana Carlstedt m.fl. (S) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnamnden beslutar enligt följande:
 1. I huvudsak godkänna förvaltningens redovisning
 2. Att ge förvaltningen i uppdrag att återkomma med förslag till att öka takten i inventerings- och saneringsarbetet.

Byggsektorns Kretsloppsrad antog ett handlingsprogram som innebar att PCB-haltiga material som innebär stor risk för hälsa och miljö skulle vara bortsanerade till 2003. Denna tidsfrist har sedan skjutits upp i olika omgångar. Ändå bedöms nu saneringen inte vara klar till de datum som lagen säger att fastigheterna ska ha sanerats. Detta är inte tillfredsställande.

Beslutsgång

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt Jonas Nilssons m.fl. (M), Karin Karlsbros (FP), Maria Brogrens (C) och Stellan F Hamrins m.fl. (V) förslag.

Reservation

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) och Rana Carlstedts m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Stellan F Hamrin m.fl. (V) enligt följande:

Förekomsten av PCB i miljön utgör ett allvarligt problem för både djur och människor och är anledningen till att ex. strömming oftast har så höga gifthalter att konsumtion av strömming är förbjuden inom EU för både människor och djur avsedda för konsumtion. Staden bör därför tillsätta en särskild grupp för att se till at arbetet med sanering av PCB i byggnader sker på ett effektivt sätt.

§ 14**Detaljplan för Förbifart Stockholm, Hanstamotet**

Remiss från stadsbyggnadsnämnden, Dp 2009-18965-54

Dnr 2011-10625

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker planförslaget under förutsättning att:
 1. Det provas om det går att sänka ljudnivån i naturreservatet något vid den försänkta delen av Förbifarten genom att t.ex. förändra vinkeln på försänkningens väggar, förse väggarna med ljudabsorbenter eller växtlighet, eller uppföra skärmar vid väggarnas överkant som vinklas in mot vägen.
 2. Det utreds och redovisas vilken effekt förhöjda bullerskärmar på sträckan som inte är försänkt skulle få.
 3. Planbestämmelsen gällande bullerskydd bör formuleras om så att syftet med den säkerställs. Texten ”Skydden uppförs i den utbredning som stadsbyggnadsnämnden finner lämplig” bör bytas ut mot t.ex. ”Skydden uppförs enligt plankartans illustration eller på sådant sätt att minst motsvarande bullerdämpning erhålls.” Bullerskyddens höjd bör anges på plankartan.
 4. Naturreservatets avgränsning markeras på plankartan.
 5. Planbeskrivningen kompletteras med åtgärder för att säkerställa att Förbifarten inte orsakar ett minskat vattenflöde i Igelbäcken. Om vatten avleds från bäcken är det av största vikt att motsvarande mängd rent vatten tillförs.
 6. Planbeskrivningen kompletteras med en redovisning av lämpliga kompensationsåtgärder för intrånget i Hansta naturreservat.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 10 oktober 2011.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

- 1) Jonas Nilsson m.fl. (M), Karin Karlsbro (FP), Maria Brogren (C) och Rana Carlstedt m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att avslå planförslaget i sin helhet, samt att därutöver anföra följande:

Förbifart Stockholm är inte ett projekt som ligger i linje med modern stadsplanering och miljötanke. Förbifarten kommer inte ens bli en lösning på trafikproblemen, istället beräknas trängseln i Stockholmstrafiken att bli fem gånger så stor som idag med Förbifarten utbyggd. Vägtrafiken kommer att öka och bilköerna bli fler. Hela projektet bör därför avslutas och de 28 miljarder kronor de beräknas kosta bör användas till nödvändiga kollektivtrafikinvesteringar och utbyggt trängselavgiftssystem.

Förbifart Stockholm orsakar både lokala och globala miljöproblem. Vägprojektet kommer att leda till en utglesad stadsstruktur i Stockholmsregionen som ger ökad exploatering av värdefull naturmark, ökad biltrafik och högre

koldioxidutsläpp från trafiken. Stockholmsöverenskommelsen som Förbifart Stockholm är del av beräknas sammantaget öka utsläppen av koldioxid från vägtrafiken med mellan 30 och 80 procent.

Lokalt tas värdefulla grönområden i anspråk och Stockholms grönkilar skärs av. Projektet gör intrång i flera naturreservat. De höga halterna av partiklar i tunnelluften beräknas leda till en ökning av förtida dödsfall med 20-30 personer årligen. Det är enkelt att konstatera att Förbifart Stockholm inte är någon lösning utan istället förvärrar Stockholms problem.

Om förbifart Stockholm ändå byggs får inga intrång göras i befintliga naturreservat. Vattenflödet i Igelbäcken får inte försämrats. Kompensationsåtgärder för förlorade naturvärden måste utföras i samarbete med miljöförvaltningen. Naturreservatets angränsning markeras på plankartan. Kollektivtrafikfält måste anvisas på förbifarten. Bullernivåerna på marknivå får inte överskrida 45 dB (A).

- 3) Stellan F Hamrin m.fl. (V) föreslår att miljö- och hälsoskyddsämnden beslutar enligt följande:
1. Avstyrka planförslaget
 2. Därutöver anföra; Den s.k. Förbifarten, vars trafik endast till runt 5 % ska förbi staden och där endast 5 % kan utgöras av kollektivtrafik, leder totalt sett till ökad bilism och till minst 5 % ökning av klimatgasutsläppen (allt enligt officiella utredningar). Detta i en situation när klimatgasutsläppen måste ner till 0. Ökad bilism leder till försämrade kollektivtrafik p.g.a. bl.a. ökade kostnader per trafikant och innebär dessutom att andra aktörer måste betala priset för ökade utsläpp.
 3. Vi förordar en ny, oberoende utredning om klimat- och miljöeffekter eftersom nuvarande bedömningar baseras på
 - a. Föråldrade uppgifter om energipriser
 - b. Förmodad och orealistisk teknikutveckling
 - c. Bristfällig analys av hälsoeffekter pga dålig tunnelluft och ökad bilism
 - d. Avsaknad av anpassning till klimatmålet om 0-utsläpp 2050
 - e. Orealistisk finansiell analys (jmf SNFs utredning)samtidigt som man helt förbigår egna bedömningar av framtida trafikutveckling (+ 80% privatbilism) och trängsel (ökning 7-8 ggr) och bortser från andra studier som visar att övergång till elbilar inte löser klimat/energi-problemet och att förbifarten påskyndar istället för att bromsa klimatförändringen (SIKA, NV).
 4. Om den s.k. Förbifarten trots allt blir av delar vi förvaltningen synpunkter vad gäller just Hanstamotet. De av Trafikverket föreslagna förbättringarna motsvara på intet sätt försämringarna och skyddet av fornminnen måste stärkas.

Beslutsgång

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt Jonas Nilssons m.fl. (M), Karin Karlsbros (FP), Maria Brogrens (C) och Rana Carlstedts m.fl. (S) förslag.

Reservation

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med

hänvisning till sitt förslag till beslut.

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

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Rana Carlstedt m.fl. (S) enligt följande:

Stockholm växer snabbt och under de kommande decennierna kommer vi att bli hundratusentals fler stockholmare. Bostäder, arbetsplatser, vårdinrättningar etc. etc. kommer att behöva byggas och inrättas i stor omfattning. Även kommunikationsbehovet kommer att öka, vilket innebär att kollektivtrafiken kommer att behöva byggas ut kraftigt. Men också vägnätet kommer att behöva byggas ut. Bilen kommer att fortsätta att ha en viktig plats i det svenska kommunikationssystemet. Att tro något annat är en illusion.

Förbindelserna mellan de norra och södra delarna av länet är redan idag eftersatta och behöver förbättras. Den överbelastade Essingeleden behöver kompletteras med ytterligare förbindelser mellan norr och söder. Stockholmsregionen är i behov av förbifarten, även om denna givetvis bara kommer att vara en del av utbyggnadsbehovet av Stockholms kommunikationsnät. Den viktigaste delen kommer utbyggnaden av kollektivtrafiken att behöva svara för, inklusive en utbyggnad av tunnelbanenätet.

Att förhindra trafikinfarkter kommer att kräva ett offensivt benyttjande av ekonomiska och andra styrmedel. En innovativ användning av trängselavgifter kommer att behöva vara en viktig del

Det globala klimathotet är till väsentlig del orsakat av den nästan uteslutande fossilbaserade vägtrafiken. Bara en global omställning till förnybara drivmedel kommer att kunna desarmera denna del av klimathotet.

Liksom andra stora bygg- och anläggningsprojekt innebär Förbifarten en utmaning för miljö- natur- och kulturvärden. Stränga krav måste ställas på att minimera denna trafikleds negativa påverkan på dessa värden, där partikelhalterna i tunnelsystemet är en av många problem som måste hanteras. Miljöförvaltningen föreslår en lång rad krav som måste uppfyllas för att Förbifarten ska kunna byggas. Vi ställer oss starkt bakom dessa krav.

§ 15

Upphävande av del av generalplan PL 5009A, del av Sätra 2:1 Remiss från stadsbyggnadsnämnden, Dp 2011-03365-54

Dnr 2011-10600

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden har inget att erinra mot upphävande av generalplan PL5009A, del av Sätra 2:1.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 10 oktober 2011.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

- 1) Jonas Nilsson m.fl. (M), Karin Karlsbro (FP), Maria Brogren (C) och Rana Carlstedt m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att avslå förslaget till upphävande av generalplan, samt att därutöver anföra följande:

Förbifart Stockholm är inte ett projekt som ligger i linje med modern stadsplanering och miljötänkande. Förbifarten kommer inte ens bli en lösning på trafikproblemen, istället beräknas trängseln i Stockholmstrafiken att bli fem gånger så stor som idag med Förbifarten utbyggd. Vägtrafiken kommer att öka och bilköerna bli fler. Hela projektet bör därför avslutas och de 28 miljarder kronor de beräknas kosta bör användas till nödvändiga kollektivtrafikinvesteringar och utbyggt trängselavgiftssystem.

Förbifart Stockholm orsakar både lokala och globala miljöproblem. Vägprojektet kommer att leda till en utglesad stadsstruktur i Stockholmsregionen som ger ökad exploatering av värdefull naturmark, ökad biltrafik och högre koldioxidutsläpp från trafiken. Stockholmsöverenskommelsen som Förbifart Stockholm är del av beräknas sammantaget öka utsläppen av koldioxid från vägtrafiken med mellan 30 och 80 procent.

Lokalt tas värdefulla grönområden i anspråk och Stockholms grönkilar skärs av. Projektet gör intrång i flera naturreservat. De höga halterna av partiklar i tunnelluften beräknas leda till en ökning av förtida dödsfall med 20-30 personer årligen. Det är enkelt att konstatera att Förbifart Stockholm inte är någon lösning utan istället förvärrar Stockholms problem.

- 3) Stellan F Hamrin m.fl. (V) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt följande:
 1. Avstyrka planförslaget
 2. Därutöver anföra om den s.k. Förbifarten trots allt blir av; Den s.k. Förbifarten, vars trafik endast till runt 5 % ska förbi staden och där endast 5 % kan utgöras av kollektivtrafik, leder totalt sett till ökad bilism och till minst 5 % ökning av klimatgasutsläppen (allt enligt officiella utredningar). Detta i en situation när klimatgasutsläppen måste ner till 0. Ökad bilism leder till försämrade kollektivtrafik p.g.a. bl.a. ökade kostnader per trafikant och innebär dessutom att andra aktörer måste betala priset för ökade utsläpp.
 3. Vi förordar en ny, oberoende utredning om klimat- och miljöeffekter eftersom nuvarande bedömningar baseras på
 - a. Föråldrade uppgifter om energipriser
 - b. Förmodad och orealistisk teknikutveckling
 - c. Bristfällig analys av hälsoeffekter pga dålig tunnelluft och ökad bilism
 - d. Avsaknad av anpassning till klimatmålet om 0-utsläpp 2050

e. Orealistisk finansiell analys (jmf SNFs utredning) samtidigt som man helt förbigår egna bedömningar av framtida trafikutveckling (+ 80% privatbilism) och trängsel (ökning 7-8 ggr) och bortser från andra studier som visar att övergång till elbilar inte löser klimat/energi-problemet och att förbifarten påskyndar istället för att bromsa klimatförändringen (SIKA, NV).

Beslutsgång

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt Jonas Nilssons m.fl. (M), Karin Karlsbros (FP), Maria Brogrens (C) och Rana Carlstedts m.fl. (S) förslag.

Reservation

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

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

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Rana Carlstedt m.fl. (S) enligt följande:

Stockholm växer snabbt och under de kommande decennierna kommer vi att bli hundratusentals fler stockholmare. Bostäder, arbetsplatser, vårdinrättningar etc. etc. kommer att behöva byggas och inrättas i stor omfattning. Även kommunikationsbehovet kommer att öka, vilket innebär att kollektivtrafiken kommer att behöva byggas ut kraftigt. Men också vägnätet kommer att behöva byggas ut. Bilen kommer att fortsätta att ha en viktig plats i det svenska kommunikationssystemet. Att tro något annat är en illusion.

Förbindelserna mellan de norra och södra delarna av länet är redan idag eftersatta och behöver förbättras. Den överbelastade Essingeleden behöver kompletteras med ytterligare förbindelser mellan norr och söder. Stockholmsregionen är i behov av förbifarten, även om denna givetvis bara kommer att vara en del av utbyggnadsbehovet av Stockholms kommunikationsnät. Den viktigaste delen kommer utbyggnaden av kollektivtrafiken att behöva svara för, inklusive en utbyggnad av tunnelbanenätet.

Att förhindra trafikinfarkter kommer att kräva ett offensivt benyttjande av ekonomiska och andra styrmedel. En innovativ användning av trängselavgifter kommer att behöva vara en viktig del

Det globala klimathotet är till väsentlig del orsakat av den nästan uteslutande fossilbaserade vägtrafiken. Bara en global omställning till förnybara drivmedel kommer att kunna desarmera denna del av klimathotet.

Liksom andra stora bygg- och anläggningsprojekt innebär Förbifarten en utmaning för miljö- natur- och kulturvärden. Stränga krav måste ställas på att minimera denna trafikleds negativa påverkan på dessa värden, där partikelhalterna i tunnelsystemet är en av många problem som måste hanteras. Miljöförvaltningen föreslår en lång rad krav som måste uppfyllas för att

Förbifarten ska kunna byggas. Vi ställer oss starkt bakom dessa krav.

§ 16

Detaljplan för Förbifart Stockholm, Hjulstamotet Remiss från stadsbyggnadsnamnden, Dp 2009-20807-54

Dnr 2011-10619

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnamnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnamnden tillstyrker planförslaget under förutsättning att:
 1. Trafikdagvattendamm bör inte ligga i Igelbäckens kulturresevat. Alternativa lösningar för dagvattenhantering på platsen behöver utredas.
 2. Förorenat dagvatten ska inte tillföras Bällstaån. Alternativa lösningar för dagvattenhantering på platsen måste utredas.
 3. En alternativ trafiklösning till Stockholmsporten utreds som inte förutsätter intrång i kulturresevatet och dess värden.
 4. Akallavägens sträckning justeras så att den värdefulla torrbacken inte skadas.
 5. Föreslagna åtgärder för att begränsa intrång i Igelbäckens kulturresevat kompletteras med en redovisning av lämpliga kompensationsåtgärder för intrånget.
 6. Tillsynsmyndigheten (miljöförvaltningen) bör kontaktas i god tid innan arbete påbörjas som gör intrång i kulturresevatet, t.ex. etableringsytor.
 7. Ytterligare utredningar bör göras för att hitta möjliga bullerskyddsåtgärder för fastigheterna Hörninge 2 och Kippinge 1, så att 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå klaras på större delen av gårdsmiljöerna.
 8. Det utreds om det är möjligt att uppföra bullerskydd längs Akallalänken så att större delen av den planerade kyrkogården i kulturresevatet får under 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå.
 9. Planbestämmelsen gällande bullerskydd formuleras om så att syftet med den säkerställs. Texten ”Skydden uppförs i den utbredning som stadsbyggnadsnamnden finner lämplig” bör bytas ut mot t.ex. ”Skydden uppförs enligt plankartans illustration eller på sådant sätt att minst motsvarande bullerdämpning erhålls.”
 10. Det utreds om det på vissa platser är lämpligt att göra skärmar som visuellt skärmar bort vägen från kulturresevatet och som upplevs som naturliga inslag i resevatet. Till exempel kan bullervallar och vegetationsklädda skärmar användas.
 11. Planhandlingarna bör kompletteras med en överskådlig karta över hur gång- och cykelvägnätet i närområdet kommer att se ut efter Förbifartens utbyggnad. Det bör säkerställas att det finns attraktiva gång- och cykelvägar mellan närliggande stadsdelar samt Barkarbystaden.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 10 oktober 2011.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Jonas Nilsson m.fl. (M), Karin Karlsbro (FP), Maria Brogren (C) och Rana Carlstedt m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att avstyrka planförslaget, samt i övrigt anföra följande:

Förbifart Stockholm är inte ett projekt som ligger i linje med modern stadsplanering och miljötänkande. Förbifarten kommer inte ens bli en lösning på trafikproblemen, istället beräknas trängseln i Stockholmstrafiken att bli fem gånger så stor som idag med Förbifarten utbyggd. Vägtrafiken kommer att öka och bilköerna bli fler. Hela projektet bör därför avslutas och de 28 miljarder kronor de beräknas kosta bör användas till nödvändiga kollektivtrafikinvesteringar och utbyggt trängselavgiftssystem.

Förbifart Stockholm orsakar både lokala och globala miljöproblem. Vägprojektet kommer att leda till en utglesad stadsstruktur i Stockholmsregionen som ger ökad exploatering av värdefull naturmark, ökad biltrafik och högre koldioxidutsläpp från trafiken. Stockholmsöverenskommelsen som Förbifart Stockholm är del av beräknas sammantaget öka utsläppen av koldioxid från vägtrafiken med mellan 30 och 80 procent.

Lokalt tas värdefulla grönområden i anspråk och Stockholms grönkilar skärs av. Projektet gör intrång i flera naturreservat. De höga halterna av partiklar i tunnelluften beräknas leda till en ökning av förtida dödsfall med 20-30 personer årligen. Det är enkelt att konstatera att Förbifart Stockholm inte är någon lösning utan istället förvärrar Stockholms problem. Förvaltningen pekar på sådana allvarliga brister i planförslaget att förslaget bör avstyrkas. Särskilt Hjulsta och dess invånare drabbas av buller och av att luftföroreningar från den långa tunnelsträckan under Mälaröarna som släpps där.

Denna detaljplan, i den delen som avser Bällstaån, tycks vara oförenlig med EU:s vattendirektiv. Förslaget innebär oacceptabla försämringar av Igelbäckens kulturreseptat och dess värden. Reservatet är närturområdet för 10-tusentals invånare i Norra och Södra Järva. Det är redan hårt ansatt av bl.a. buller. Alternativ saknas i närheten. Risker är att försämringen i sig ökar biltrafiken då människor söker sig till lugnare, bättre naturområden längre bort. Planförslaget om genomskinliga bullerskärmar där motorväg dras över kulturreseptatet är ett tydligt exempel på att planen prioriterar bilförarnas bekvämlighet på bekostnad av livskvaliteten för invånarna på Järva. Vi noterar också att De utredningsbehov som förvaltningens förslag till beslut pekar på är av så omfattande och allvarlig art att det är bättre att avstyrka förslaget helt.

- 3) Stellan F Hamrin m.fl. (V) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt följande:
 1. Avstyrka planförslaget
 2. Därutöver anföra; Den s.k. Förbifarten, vars trafik endast till runt 5 % ska förbi staden och där endast 5 % kan utgöras av kollektivtrafik, leder totalt

sett till ökad bilism och till minst 5 % ökning av klimatgasutsläppen (allt enligt officiella utredningar). Detta i en situation när klimatgasutsläppen måste ner till 0. Ökad bilism leder till försämrade kollektivtrafik p.g.a. bl.a. ökade kostnader per trafikant och innebär dessutom att andra aktörer måste betala priset för ökade utsläpp.

3. Vi förordar en ny, oberoende utredning om klimat- och miljöeffekter eftersom nuvarande bedömningar baseras på
 - a. Föråldrade uppgifter om energipriser
 - b. Förmodad och orealistisk teknikutveckling
 - c. Bristfällig analys av hälsoeffekter pga dålig tunnelluft och ökad bilism
 - d. Avsaknad av anpassning till klimatmålet om 0-utsläpp 2050
 - e. Orealistisk finansiell analys (jmf SNFs utredning)samtidigt som man helt förbigår egna bedömningar av framtida trafikutveckling (+ 80% privatbilism) och trängsel (ökning 7-8 ggr) och bortser från andra studier som visar att övergång till elbilar inte löser klimat/energi-problemet och att förbifarten påskyndar istället för att bromsa klimatförändringen (SIKA, NV).
4. Om den s.k. Förbifarten trots allt blir av delar vi vad gäller just Hjulstamotet förvaltningens synpunkter och anser dessutom att det är orimligt att i förväg bygga en så monstruös trafikkarusell. Vid en byggnation bör vägen läggas i tunnel.

Beslutsgång

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt Jonas Nilssons m.fl. (M), Karin Karlsbros (FP), Maria Brogrens (C) och Rana Carlstedts m.fl. (S) förslag.

Reservation

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

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

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Rana Carlstedt m.fl. (S) enligt följande:

Stockholm växer snabbt och under de kommande decennierna kommer vi att bli hundratusentals fler stockholmare. Bostäder, arbetsplatser, vårdinrättningar etc. etc. kommer att behöva byggas och inrättas i stor omfattning. Även kommunikationsbehovet kommer att öka, vilket innebär att kollektivtrafiken kommer att behöva byggas ut kraftigt. Men också vägnätet kommer att behöva byggas ut. Bilen kommer att fortsätta att ha en viktig plats i det svenska kommunikationssystemet. Att tro något annat är en illusion.

Förbindelserna mellan de norra och södra delarna av länet är redan idag eftersatta och behöver förbättras. Den överbelastade Essingeleden behöver kompletteras med ytterligare förbindelser mellan norr och söder. Stockholmsregionen är i behov av förbifarten, även om denna givetvis bara kommer att vara en del av utbyggnadsbehovet av Stockholms kommunikationsnät. Den viktigaste delen kommer utbyggnaden av kollektivtrafiken att behöva svara för, inklusive en utbyggnad av

tunnelbanenätet.

Att förhindra trafikinfarkter kommer att kräva ett offensivt benyttjande av ekonomiska och andra styrmedel. En innovativ användning av trängselavgifter kommer att behöva vara en viktig del

Det globala klimathotet är till väsentlig del orsakat av den nästan uteslutande fossilbaserade vägtrafiken. Bara en global omställning till förnybara drivmedel kommer att kunna desarmera denna del av klimathotet.

Liksom andra stora bygg- och anläggningsprojekt innebär Förbifarten en utmaning för miljö- natur- och kulturvärden. Stränga krav måste ställas på att minimera denna trafikleds negativa påverkan på dessa värden, där partikelhalterna i tunnelsystemet är en av många problem som måste hanteras. Miljöförvaltningen föreslår en lång rad krav som måste uppfyllas för att Förbifarten ska kunna byggas. Vi ställer oss starkt bakom dessa krav.

§ 17

Detaljplan för Förbifart Stockholm, Vinstamotet

Remiss från stadsbyggnadsnämnden, Dp 2009-18963-54

Dnr 2011-10623

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker planförslaget under förutsättning att:
 1. Ytterligare rening eller alternativa lösningar för dagvattnet som planeras föras till Råcksta träsk från planområdet utredas vidare. Det är olämpligt att tillföra förorenat dagvatten till Råcksta träsk.
 2. Det framgår i planhandlingarna att vägarna ska konstrueras på sådant sätt att markvibrationer inte sprids till närliggande bostäder. Vibrationer i byggnaderna bör underskrida komfortriktvärde 0,4 mm/s (Svensk standard SS 460 48 61).
 3. Planbestämmelsen gällande bullerskydd bör formuleras om så att syftet med den säkerställs. Texten ”Skydden uppförs i den utbredning som stadsbyggnadsnämnden finner lämplig” bör bytas ut mot t.ex. ”Skydden uppförs enligt plankartans illustration eller på sådant sätt att minst motsvarande bullerdämpning erhålls.”
 4. Bullerskyddens höjd anges på plankartan.
 5. Bullerskydd uppförs vid Johannelunds tunnelbana så att ljudnivåerna på perongen och torgytan understiger 55 dB(A).
 6. Plats avsätts för cykelparkering vid Johannelunds tunnelbana.
 7. Det prövas om det finns möjlighet att plantera träd inom planområdet. Detta bör ske i samråd med stadens nyinrättade trädråd och berörd stadsdelsförvaltning.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 10 oktober 2011.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Jonas Nilsson m.fl. (M), Karin Karlsbro (FP), Maria Brogren (C) och Rana Carlstedt m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att avstyrka planförslaget, samt i övrigt anföra följande:

Förbifart Stockholm är inte ett projekt som ligger i linje med modern stadsplanering och miljötänkande. Förbifarten kommer inte ens bli en lösning på trafikproblemen, istället beräknas trängseln i Stockholmstrafiken att bli fem gånger så stor som idag med Förbifarten utbyggd. Vägtrafiken kommer att öka och bilköerna bli fler. Hela projektet bör därför avslutas och de 28 miljarder kronor de beräknas kosta bör användas till nödvändiga kollektivtrafikinvesteringar och utbyggt trängselavgiftssystem.

Förbifart Stockholm orsakar både lokala och globala miljöproblem. Vägprojektet kommer att leda till en utglesad stadsstruktur i Stockholmsregionen som ger ökad exploatering av värdefull naturmark, ökad biltrafik och högre koldioxidutsläpp från trafiken. Stockholmsöverenskommelsen som Förbifart Stockholm är del av beräknas sammantaget öka utsläppen av koldioxid från vägtrafiken med mellan 30 och 80 procent.

Lokalt tas värdefulla grönområden i anspråk och Stockholms grönkilar skärs av. Projektet gör intrång i flera naturreservat. De höga halterna av partiklar i tunnelluften beräknas leda till en ökning av förtida dödsfall med 20-30 personer årligen. Det är enkelt att konstatera att Förbifart Stockholm inte är någon lösning utan istället förvärrar Stockholms problem.

Om förbifart Stockholm ändå byggs får förorenat dagvatten inte tillföras Råcksta träsk. Kompensationsåtgärder för förlorade naturvärden måste utföras i samarbete med miljöförvaltningen. Kollektivtrafikfält måste anvisas på förbifarten. Bullernivåerna på marknivå får inte överskrida 45 dB (A).

- 3) Stellan F Hamrin m.fl. (V) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt följande:
 1. Avstyrka planförslaget.
 2. Därutöver anföra; Den s.k. Förbifarten, vars trafik endast till runt 5 % ska förbi staden och där endast 5 % kan utgöras av kollektivtrafik, leder totalt sett till ökad bilism och till minst 5 % ökning av klimatgasutsläppen (allt enligt officiella utredningar). Detta i en situation när klimatgasutsläppen måste ner till 0. Ökad bilism leder till försämrade kollektivtrafik p.g.a. bl.a. ökade kostnader per trafikant och innebär dessutom att andra aktörer måste betala priset för ökade utsläpp.
 3. Vi förordar en ny, oberoende utredning om klimat- och miljöeffekter eftersom nuvarande bedömningar baseras på
 - a. Föråldrade uppgifter om energipriser
 - b. Förmodad och orealistisk teknikutveckling

- c. Bristfällig analys av hälsoeffekter pga dålig tunnelluft och ökad bilism
- d. Avsaknad av anpassning till klimatmålet om 0-utsläpp 2050
- e. Orealistisk finansiell analys (jmf SNFs utredning)

samtidigt som man helt förbigår egna bedömningar av framtida trafikutveckling (+ 80% privatbilism) och trängsel (ökning 7-8 ggr) och bortser från andra studier som visar att övergång till elbilar inte löser klimat/energi-problemet och att förbifarten påskyndar istället för att bromsa klimatförändringen (SIKA, NV).

4. Om den s.k. Förbifarten trots allt blir av delar vi vad gäller just Vinsta-motet delar vi förvaltningens synpunkter och anser dessutom att området som helhet kommer att drabbas mycket hårt och bli svårt att passera. Problemen med Lövsta som omlastningsplats är obeaktade liksom tillgängligheten för alla icke bilburna och behovet av infartsparkering vid Johannelund. Dessutom har hela problematiken vad gäller Bergslagsplan negligerats och vi anser att hela trafikplatsen bör tunnel-läggas.

Beslutsgång

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt Jonas Nilssons m.fl. (M), Karin Karlsbros (FP), Maria Brogrens (C) och Rana Carlstedts m.fl. (S) förslag.

Reservation

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

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

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Rana Carlstedt m.fl. (S) enligt följande:

Stockholm växer snabbt och under de kommande decennierna kommer vi att bli hundratusentals fler stockholmare. Bostäder, arbetsplatser, vårdinrättningar etc. etc. kommer att behöva byggas och inrättas i stor omfattning. Även kommunikationsbehovet kommer att öka, vilket innebär att kollektivtrafiken kommer att behöva byggas ut kraftigt. Men också vägnätet kommer att behöva byggas ut. Bilen kommer att fortsätta att ha en viktig plats i det svenska kommunikationssystemet. Att tro något annat är en illusion.

Förbindelserna mellan de norra och södra delarna av länet är redan idag eftersatta och behöver förbättras. Den överbelastade Essingeleden behöver kompletteras med ytterligare förbindelser mellan norr och söder. Stockholmsregionen är i behov av förbifarten, även om denna givetvis bara kommer att vara en del av utbyggnadsbehovet av Stockholms kommunikationsnät. Den viktigaste delen kommer utbyggnaden av kollektivtrafiken att behöva svara för, inklusive en utbyggnad av tunnelbanenätet.

Att förhindra trafikinfarkter kommer att kräva ett offensivt benyttjande av ekonomiska och andra styrmedel. En innovativ användning av trängselavgifter kommer att behöva vara en viktig del

Det globala klimathotet är till väsentlig del orsakat av den nästan uteslutande fossilbaserade vägtrafiken. Bara en global omställning till förnybara drivmedel kommer att kunna desarmera denna del av klimathotet.

Liksom andra stora bygg- och anläggningsprojekt innebär Förbifarten en utmaning för miljö- natur- och kulturvärden. Stränga krav måste ställas på att minimera denna trafikleds negativa påverkan på dessa värden, där partikelhalterna i tunnelsystemet är en av många problem som måste hanteras. Miljöförvaltningen föreslår en lång rad krav som måste uppfyllas för att Förbifarten ska kunna byggas. Vi ställer oss starkt bakom dessa krav.

§ 18

Detaljplan för Förbifart Stockholm, Tunnel Grimsta

Remiss från stadsbyggnadsnämnden, Dp 2010-00868-54

Dnr 2011-10621

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker planförslaget under förutsättning att:
 1. Naturreservatets avgränsning markeras på plankartan.
 2. Vid anläggning av friskluftsintaget skyddas värdefulla träd längs transportvägen, d.v.s. de bör kläs in och transportvägen ska provköras för att säkerställa att träden inte skadas.
 3. Transportvägen till friskluftsintaget måste förstärkas för att tåla belastningen av tunga fordon.
 4. Tillstånd söks för fällning av träd inom naturreservatet enligt miljöbalken d.v.s. dispens från naturreservatets föreskrifter.
 5. Framkomligheten för reservatsbesökare utmed strandpromenaden säkras under byggtiden för friskluftsintaget.
 6. Planbeskrivningen kompletteras med en redovisning av lämpliga kompensationsåtgärder för intrånget i Grimstaskogens naturreservat.
 7. Planbestämmelserna kompletteras med bestämmelse som reglerar ljudnivåer från installationer.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 10 oktober 2011.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Jonas Nilsson m.fl. (M), Karin Karlsbro (FP), Maria Brogren (C) och Rana Carlstedt m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att avstyrka planförslaget, samt i övrigt anföra följande:

Förbifart Stockholm är inte ett projekt som ligger i linje med modern stadsplanering och miljötanke. Förbifarten kommer inte ens bli en lösning på trafikproblemen, istället beräknas trängseln i Stockholmstrafiken att bli fem gånger så stor som idag med Förbifarten utbyggd. Vägtrafiken kommer att öka och bilköerna bli fler. Hela projektet bör därför avslutas och de 28 miljarder kronor de beräknas kosta bör användas till nödvändiga kollektivtrafikinvesteringar och utbyggt trängselavgiftssystem.

Förbifart Stockholm orsakar både lokala och globala miljöproblem. Vägprojektet kommer att leda till en utglesad stadsstruktur i Stockholmsregionen som ger ökad exploatering av värdefull naturmark, ökad biltrafik och högre koldioxidutsläpp från trafiken. Stockholmsöverenskommelsen som Förbifart Stockholm är del av beräknas sammantaget öka utsläppen av koldioxid från vägtrafiken med mellan 30 och 80 procent.

Lokalt tas värdefulla grönområden i anspråk och Stockholms grönkilar skärs av. Projektet gör intrång i flera naturreservat. De höga halterna av partiklar i tunnelluften beräknas leda till en ökning av förtida dödsfall med 20-30 personer årligen. Det är enkelt att konstatera att Förbifart Stockholm inte är någon lösning utan istället förvärrar Stockholms problem.

Om Förbifart Stockholm ändå byggs får tornet för friskluftsinsläpp inte förläggas vid strandpromenaden utan måste placeras utanför naturreservatet. Igelbäcken måste kompenseras om vatten avleds. Inga giftiga tätningsmedel får användas vid tätning av berg. Medel som innehåller organiska tennföreningar ska inte få användas. Kompensationsåtgärder för förlorade naturvärden ska utföras i samarbete med miljöförvaltningen. Naturreservatets angränsning markeras på plankartan. Kollektivtrafikfält måste anvisas på förbifarten. Bullernivåerna på marknivå får inte överskrida 45 dB (A).

- 3) Stellan F Hamrin m.fl. (V) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt följande:
1. Avstyrka planförslaget
 2. Därutöver anföra; Den s.k. Förbifarten, vars trafik endast till runt 5 % ska förbi staden och där endast 5 % kan utgöras av kollektivtrafik, leder totalt sett till ökad bilism och till minst 5 % ökning av klimatgasutsläppen (allt enligt officiella utredningar). Detta i en situation när klimatgasutsläppen måste ner till 0. Ökad bilism leder till försämrade kollektivtrafik p.g.a. bl.a. ökade kostnader per trafikant och innebär dessutom att andra aktörer måste betala priset för ökade utsläpp.
 3. Vi förordar en ny, oberoende utredning om klimat- och miljöeffekter eftersom nuvarande bedömningar baseras på
 - a. Föråldrade uppgifter om energipriser
 - b. Förmodad och orealistisk teknikutveckling
 - c. Bristfällig analys av hälsoeffekter pga dålig tunnelluft och ökad bilism
 - d. Avsaknad av anpassning till klimatmålet om 0-utsläpp 2050
 - e. Orealistisk finansiell analys (jmf SNFs utredning)samtidigt som man helt förbigår egna bedömningar av framtida trafikutveckling (+ 80% privatbilism) och trängsel (ökning 7-8 ggr) och bortser från andra studier som visar att övergång till elbilar inte löser

klimat/energi-problemet och att förbifarten påskyndar istället för att bromsa klimatförändringen (SIKA, NV).

4. Vad gäller just Grimsta-tunneln delar vi förvaltningens synpunkter och anser dessutom att hela projektet allvarligt påverkar Mälarens roll för dricksvattenförsörjningen och att projektet redan av denna anledning bör avslås. Arbetshamnen vid N. Lovö bör inte komma till stånd pga störning på omgivande områden. Friskluftsschaktet ska pga störningar på omgivningen förläggas utanför reservatet (ex. P-plats vid Maltesholmsvägen). Undersökningarna beträffande grundvattensituationen och påverkan på våtmarker och Råcksta Träsk är helt otillräckliga och delvis irrelevanta och måste göras om.

Beslutsgång

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt Jonas Nilssons m.fl. (M), Karin Karlsbros (FP), Maria Brogrens (C) och Rana Carlstedts m.fl. (S) förslag.

Reservation

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

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

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Rana Carlstedt m.fl. (S) enligt följande:

Stockholm växer snabbt och under de kommande decennierna kommer vi att bli hundratusentals fler stockholmare. Bostäder, arbetsplatser, vårdinrättningar etc. etc. kommer att behöva byggas och inrättas i stor omfattning. Även kommunikationsbehovet kommer att öka, vilket innebär att kollektivtrafiken kommer att behöva byggas ut kraftigt. Men också vägnätet kommer att behöva byggas ut. Bilen kommer att fortsätta att ha en viktig plats i det svenska kommunikationssystemet. Att tro något annat är en illusion.

Förbindelserna mellan de norra och södra delarna av länet är redan idag eftersatta och behöver förbättras. Den överbelastade Essingeleden behöver kompletteras med ytterligare förbindelser mellan norr och söder. Stockholmsregionen är i behov av förbifarten, även om denna givetvis bara kommer att vara en del av utbyggnadsbehovet av Stockholms kommunikationsnät. Den viktigaste delen kommer utbyggnaden av kollektivtrafiken att behöva svara för, inklusive en utbyggnad av tunnelbanenätet.

Att förhindra trafikinfarkter kommer att kräva ett offensivt benyttjande av ekonomiska och andra styrmedel. En innovativ användning av trängselavgifter kommer att behöva vara en viktig del

Det globala klimathotet är till väsentlig del orsakat av den nästan uteslutande fossilbaserade vägtrafiken. Bara en global omställning till förnybara drivmedel kommer att kunna desarmera denna del av klimathotet.

Liksom andra stora bygg- och anläggningsprojekt innebär Förbifarten en utmaning för miljö- natur- och kulturvärden. Stränga krav måste ställas på att minimera denna trafikleds negativa påverkan på dessa värden, där partikelhalterna i tunnelsystemet är en av många problem som måste hanteras. Miljöförvaltningen föreslår en lång rad krav som måste uppfyllas för att Förbifarten ska kunna byggas. Vi ställer oss starkt bakom dessa krav.

§ 19

Detaljplan för Förbifart Stockholm, Tunnel Sätra Remiss från stadsbyggnadsnämnden, Dp 2009-17150-54

Dnr 2011-10627

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker planförslaget under förutsättning att:
 1. Naturreservatets avgränsning markeras på plankartan.
 2. Planbeskrivningen kompletteras med en redovisning av lämpliga kompensationsåtgärder för intrånget i Sätmaskogens naturreservat.
 3. Planbestämmelserna kompletteras med bestämmelse som reglerar ljudnivåer från installationer.
 4. Vid uppförande av friskluftsintag måste uppväxta träd skyddas.
 5. Tillstånd söks för fällning av träd inom naturreservatet enligt miljöbalken d.v.s. dispens från naturreservatets föreskrifter.
 6. Tillstånd söks för anläggningen av arbetsväg enligt miljöbalken d.v.s. dispens från naturreservatets föreskrifter.
 7. Det studeras om arbetsvägen kan samordnas med omdragning av en gångväg vid den nya hamnen.
 8. Placering av rökgasschakt och arbetsvägar bör ske i samråd med ekologer inom Stockholm stad.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 10 oktober 2011.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Jonas Nilsson m.fl. (M), Karin Karlsbro (FP), Maria Brogren (C) och Rana Carlstedt m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att avstyrka planförslaget, samt i övrigt anföra följande:

Förbifart Stockholm är inte ett projekt som ligger i linje med modern stadsplanering och miljötanke. Förbifarten kommer inte ens bli en lösning på trafikproblemen, istället beräknas trängseln i Stockholmstrafiken att bli fem gånger så stor som idag med Förbifarten utbyggd. Vägtrafiken kommer att öka

och bilköerna bli fler. Hela projektet bör därför avslutas och de 28 miljarder kronor de beräknas kosta bör användas till nödvändiga kollektivtrafikinvesteringar och utbyggt trängselavgiftssystem.

Förbifart Stockholm orsakar både lokala och globala miljöproblem. Vägprojektet kommer att leda till en utglesad stadsstruktur i Stockholmsregionen som ger ökad exploatering av värdefull naturmark, ökad biltrafik och högre koldioxidutsläpp från trafiken. Stockholmsöverenskommelsen som Förbifart Stockholm är del av beräknas sammantaget öka utsläppen av koldioxid från vägtrafiken med mellan 30 och 80 procent.

Lokalt tas värdefulla grönområden i anspråk och Stockholms grönkilar skärs av. Projektet gör intrång i flera naturreservat. De höga halterna av partiklar i tunnelluften beräknas leda till en ökning av förtida dödsfall med 20-30 personer årligen. Det är enkelt att konstatera att Förbifart Stockholm inte är någon lösning utan istället förvärrar Stockholms problem.

Förvaltningen pekar på sådana allvarliga brister i detta planförslag att det definitivt bör avstyrkas. Invånare drabbas av buller och av att luftföroreningar från den långa tunnelsträckan under Mälarsearna som släpps ut i området. Sättraån behöver kompenseras vid minskad tillrinning av vatten för att minska påverkan på vattenlevande organismer. Eventuella rökgasschakt och arbetstunnel får ej förläggas inom naturreservatet. Inga giftiga tätningsmedel får användas vid tätning av berg. Medel som innehåller organiska tennföreningar ska inte få användas. Kompensationsåtgärder för förlorade naturvärden måste utföras i samarbete med miljöförvaltningen. Naturreservatets angränsning markeras på plankartan. Kollektivtrafikfält måste anvisas på förbifarten. Bullernivåerna på marknivå får inte överskrida 45 dB (A).

- 3) Stellan F Hamrin m.fl. (V) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt följande:
1. Avstyrka planförslaget
 2. Därutöver anföra; Den s.k. Förbifarten, vars trafik endast till runt 5 % ska förbi staden och där endast 5 % kan utgöras av kollektivtrafik, leder totalt sett till ökad bilism och till minst 5 % ökning av klimatgasutsläppen (allt enligt officiella utredningar). Detta i en situation när klimatgasutsläppen måste ner till 0. Ökad bilism leder till försämrade kollektivtrafik p.g.a. bl.a. ökade kostnader per trafikant och innebär dessutom att andra aktörer måste betala priset för ökade utsläpp.
 3. Vi förordar en ny, oberoende utredning om klimat- och miljöeffekter eftersom nuvarande bedömningar baseras på
 - a. Föråldrade uppgifter om energipriser
 - b. Förmodad och orealistisk teknikutveckling
 - c. Bristfällig analys av hälsoeffekter pga dålig tunnelluft och ökad bilism
 - d. Avsaknad av anpassning till klimatmålet om 0-utsläpp 2050
 - e. Orealistisk finansiell analys (jmf SNFs utredning)samtidigt som man helt förbigår egna bedömningar av framtida trafikutveckling (+ 80% privatbilism) och trängsel (ökning 7-8 ggr) och bortser från andra studier som visar att övergång till elbilar inte löser klimat/energi-problemet och att förbifarten påskyndar istället för att bromsa klimatförändringen (SIKA, NV).

4. Om den s.k. Förbifarten trots allt blir av delar vi förvaltningens synpunkter och anser dessutom att nya anläggningar bör undvikas och hamnen inte förläggas till denna plats. Vi noterar att förvaltningens tidigare synpunkter inte beaktats fullt ut.

Beslutsgång

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt Jonas Nilssons m.fl. (M), Karin Karlsbros (FP), Maria Brogrens (C) och Rana Carlstedts m.fl. (S) förslag.

Reservation

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

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

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Rana Carlstedt m.fl. (S) enligt följande:

Stockholm växer snabbt och under de kommande decennierna kommer vi att bli hundratusentals fler stockholmare. Bostäder, arbetsplatser, vårdinrättningar etc. etc. kommer att behöva byggas och inrättas i stor omfattning. Även kommunikationsbehovet kommer att öka, vilket innebär att kollektivtrafiken kommer att behöva byggas ut kraftigt. Men också vägnätet kommer att behöva byggas ut. Bilen kommer att fortsätta att ha en viktig plats i det svenska kommunikationssystemet. Att tro något annat är en illusion.

Förbindelserna mellan de norra och södra delarna av länet är redan idag eftersatta och behöver förbättras. Den överbelastade Essingeleden behöver kompletteras med ytterligare förbindelser mellan norr och söder. Stockholmsregionen är i behov av förbifarten, även om denna givetvis bara kommer att vara en del av utbyggnadsbehovet av Stockholms kommunikationsnät. Den viktigaste delen kommer utbyggnaden av kollektivtrafiken att behöva svara för, inklusive en utbyggnad av tunnelbanenätet.

Att förhindra trafikinfarkter kommer att kräva ett offensivt benyttjande av ekonomiska och andra styrmedel. En innovativ användning av trängselavgifter kommer att behöva vara en viktig del

Det globala klimathotet är till väsentlig del orsakat av den nästan uteslutande fossilbaserade vägtrafiken. Bara en global omställning till förnybara drivmedel kommer att kunna desarmera denna del av klimathotet.

Liksom andra stora bygg- och anläggningsprojekt innebär Förbifarten en utmaning för miljö- natur- och kulturvärden. Stränga krav måste ställas på att minimera denna trafikleds negativa påverkan på dessa värden, där partikelhalterna i tunnelsystemet är en av många problem som måste hanteras. Miljöförvaltningen föreslår en lång rad krav som måste uppfyllas för att Förbifarten ska kunna byggas. Vi ställer oss starkt bakom dessa krav.

§ 20**Detaljplan för Förbifart Stockholm, Norr om trafikplats Kungens Kurva****Remiss från stadsbyggnadsnämnden, Dp 2009-17149-54**

Dnr 2011-10620

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden har inget att erinra mot planförslaget.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 10 oktober 2011.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

- 1) Jonas Nilsson m.fl. (M), Karin Karlsbro (FP), Maria Brogren (C) och Rana Carlstedt m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att avstyrka planförslaget, samt i övrigt anföra följande:

Förbifart Stockholm är inte ett projekt som ligger i linje med modern stadsplanering och miljötänkande. Förbifarten kommer inte ens bli en lösning på trafikproblemen, istället beräknas trängseln i Stockholmstrafiken att bli fem gånger så stor som idag med Förbifarten utbyggd. Vägtrafiken kommer att öka och bilköerna bli fler. Hela projektet bör därför avslutas och de 28 miljarder kronor de beräknas kosta bör användas till nödvändiga kollektivtrafikinvesteringar och utbyggt trängselavgiftssystem.

Förbifart Stockholm orsakar både lokala och globala miljöproblem. Vägprojektet kommer att leda till en utglesad stadsstruktur i Stockholmsregionen som ger ökad exploatering av värdefull naturmark, ökad biltrafik och högre koldioxidutsläpp från trafiken. Stockholmsöverenskommelsen som Förbifart Stockholm är del av beräknas sammantaget öka utsläppen av koldioxid från vägtrafiken med mellan 30 och 80 procent.

Lokalt tas värdefulla grönområden i anspråk och Stockholms grönkilar skärs av. Projektet gör intrång i flera naturreservat. De höga halterna av partiklar i tunnelluften beräknas leda till en ökning av förtida dödsfall med 20-30 personer årligen. Det är enkelt att konstatera att Förbifart Stockholm inte är någon lösning utan istället förvärrar Stockholms problem.

Om förbifart Stockholm ändå byggs måste kompensationsåtgärder för förlorade naturvärden utföras i samarbete med miljöförvaltningen. Bullernivåerna på marknivå i området får inte överskrida 45 dB (A). Kollektivtrafikfält måste anvisas på förbifarten.

- 3) Stellan F Hamrin m.fl. (V) föreslår att miljö- och hälsoskyddsämnden beslutar enligt följande:
1. Avstyrka planförslaget.
 2. Därutöver anföras; Den s.k. Förbifarten, vars trafik endast till runt 5 % ska förbi staden och där endast 5 % kan utgöras av kollektivtrafik, leder totalt sett till ökad bilism och till minst 5 % ökning av klimatgasutsläppen (allt enligt officiella utredningar). Detta i en situation när klimatgasutsläppen måste ner till 0. Ökad bilism leder till försämrade kollektivtrafik p.g.a. bl.a. ökade kostnader per trafikant och innebär dessutom att andra aktörer måste betala priset för ökade utsläpp.
 3. Vi förordar en ny, oberoende utredning om klimat- och miljöeffekter eftersom nuvarande bedömningar baseras på
 - a. Föråldrade uppgifter om energipriser
 - b. Förmodad och orealistisk teknikutveckling
 - c. Bristfällig analys av hälsoeffekter pga dålig tunnelluft och ökad bilism
 - d. Avsaknad av anpassning till klimatmålet om 0-utsläpp 2050
 - e. Orealistisk finansiell analys (jmf SNFs utredning)samtidigt som man helt förbigår egna bedömningar av framtida trafikutveckling (+ 80% privatbilism) och trängsel (ökning 7-8 ggr) och bortser från andra studier som visar att övergång till elbilar inte löser klimat/energi-problemet och att förbifarten påskyndar istället för att bromsa klimatförändringen (SIKA, NV).
 4. Om den s.k. Förbifarten ändå blir av anser vi att den monstruösa trafikplatsen måste förläggas i tunnel och att direkta anslutningar till kollektivtrafiken ordnas och att riktvärdet för PM10 inte överstiger 300 ug/m³ eller så att överkänsliga eller allergiska personer (sammantaget 20 % av befolkningen) kan utnyttja tunneln utan att drabbas av problem. Tunneln måste konstrueras så att luftkvalitetsnormerna vid tunnelmynningarna inte överskrids.

Beslutsgång

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt Jonas Nilssons m.fl. (M), Karin Karlsbros (FP), Maria Brogrens (C) och Rana Carlstedts m.fl. (S) förslag.

Reservation

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

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

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Rana Carlstedt m.fl. (S) enligt följande:

Stockholm växer snabbt och under de kommande decennierna kommer vi att bli hundratusentals fler stockholmare. Bostäder, arbetsplatser, vårdinrättningar etc. etc. kommer att behöva byggas och inrättas i stor omfattning. Även kommunikationsbehovet kommer att öka, vilket innebär att kollektivtrafiken kommer att behöva byggas ut kraftigt. Men också vägnätet kommer att behöva byggas ut. Bilen kommer att fortsätta att ha en viktig plats i det svenska

kommunikationssystemet. Att tro något annat är en illusion.

Förbindelserna mellan de norra och södra delarna av länet är redan idag eftersatta och behöver förbättras. Den överbelastade Essingeleden behöver kompletteras med ytterligare förbindelser mellan norr och söder. Stockholmsregionen är i behov av förbifarten, även om denna givetvis bara kommer att vara en del av utbyggnadsbehovet av Stockholms kommunikationsnät. Den viktigaste delen kommer utbyggnaden av kollektivtrafiken att behöva svara för, inklusive en utbyggnad av tunnelbanenätet.

Att förhindra trafikinfarkter kommer att kräva ett offensivt benyttjande av ekonomiska och andra styrmedel. En innovativ användning av trängselavgifter kommer att behöva vara en viktig del

Det globala klimathotet är till väsentlig del orsakat av den nästan uteslutande fossilbaserade vägtrafiken. Bara en global omställning till förnybara drivmedel kommer att kunna desarmera denna del av klimathotet.

Liksom andra stora bygg- och anläggningsprojekt innebär Förbifarten en utmaning för miljö- natur- och kulturvärden. Stränga krav måste ställas på att minimera denna trafikleds negativa påverkan på dessa värden, där partikelhalterna i tunnelsystemet är en av många problem som måste hanteras. Miljöförvaltningen föreslår en lång rad krav som måste uppfyllas för att Förbifarten ska kunna byggas. Vi ställer oss starkt bakom dessa krav.

§ 21

Detaljplan för Förbifart Stockholm, anslutning till Skärholmsvägen Remiss från stadsbyggnadsnämnden, Dp 2009-17151-54

Dnr 2011-10624

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsämnden tillstyrker planförslaget under förutsättning att de lokala bullerskärmarna vid kvarteren Lindholmen, Tallholmen och Stävholmen inkluderas i denna detaljplan. Genom att utöka planområdet söderut längs Skärholmsvägen till korsningen med Lindvretsvägen/ Lammholmsbacken, samt upp mot fastigheterna i Stävholmen, Lindholmen och Tallholmen ges möjlighet att säkerställa att nödvändiga bullerskärmar kan uppföras och placeras på lämpligast sätt.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 10 oktober 2011.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Jonas Nilsson m.fl. (M), Karin Karlsbro (FP), Maria Brogren (C) och Rana Carlstedt m.fl. (S) föreslår (se beslutet).

- 2) Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) föreslår att miljö- och hälsoskyddsämnden beslutar att avstyrka planförslaget, samt i övrigt anföra följande:

Förbifart Stockholm är inte ett projekt som ligger i linje med modern stadsplanering och miljötankande. Förbifarten kommer inte ens bli en lösning på trafikproblemen, istället beräknas trängseln i Stockholmstrafiken att bli fem gånger så stor som idag med Förbifarten utbyggd. Vägtrafiken kommer att öka och bilköerna bli fler. Hela projektet bör därför avslutas och de 28 miljarder kronor de beräknas kosta bör användas till nödvändiga kollektivtrafikinvesteringar och utbyggt trängselavgiftssystem.

Förbifart Stockholm orsakar både lokala och globala miljöproblem. Vägprojektet kommer att leda till en utglesad stadsstruktur i Stockholmsregionen som ger ökad exploatering av värdefull naturmark, ökad biltrafik och högre koldioxidutsläpp från trafiken. Stockholmsöverenskommelsen som Förbifart Stockholm är del av beräknas sammantaget öka utsläppen av koldioxid från vägtrafiken med mellan 30 och 80 procent.

Lokalt tas värdefulla grönområden i anspråk och Stockholms grönkilar skärs av. Projektet gör intrång i flera naturreservat. De höga halterna av partiklar i tunnelluften beräknas leda till en ökning av förtida dödsfall med 20-30 personer årligen. Det är enkelt att konstatera att Förbifart Stockholm inte är någon lösning utan istället förvärrar Stockholms problem.

Om förbifart Stockholm ändå byggs måste kompensationsåtgärder för förlorade naturvärden måste utföras i samarbete med miljöförvaltningen. Bullernivåerna på marknivå i området får inte överskrida 45 dB (A). Kollektivtrafikfält måste anvisas på förbifarten.

- 3) Stellan F Hamrin m.fl. (V) föreslår att miljö- och hälsoskyddsämnden beslutar enligt följande:

1. Avstyrka planförslaget
2. Därutöver anföra; Den s.k. Förbifarten, vars trafik endast till runt 5 % ska förbi staden och där endast 5 % kan utgöras av kollektivtrafik, leder totalt sett till ökad bilism och till minst 5 % ökning av klimatgasutsläppen (allt enligt officiella utredningar). Detta i en situation när klimatgasutsläppen måste ner till 0. Ökad bilism leder till försämrade kollektivtrafik p.g.a. bl.a. ökade kostnader per trafikant och innebär dessutom att andra aktörer måste betala priset för ökade utsläpp.
3. Vi förordar en ny, oberoende utredning om klimat- och miljöeffekter eftersom nuvarande bedömningar baseras på
 - a. Föråldrade uppgifter om energipriser
 - b. Förmodad och orealistisk teknikutveckling
 - c. Bristfällig analys av hälsoeffekter pga dålig tunnelluft och ökad bilism
 - d. Avsaknad av anpassning till klimatmålet om 0-utsläpp 2050
 - e. Orealistisk finansiell analys (jmf SNFs utredning)samtidigt som man helt förbigår egna bedömningar av framtida trafikutveckling (+ 80% privatbilism) och trängsel (ökning 7-8 ggr) och bortser från andra studier som visar att övergång till elbilar inte löser

klimat/energi-problemet och att förbifarten påskyndar istället för att bromsa klimatförändringen (SIKA, NV).

4. Som förvaltningen helt riktigt konstaterar har Förbifarten primärt inte byggts för kollektivtrafik utan som transportled och (i mycket ringa mån; Vs synpunkt) förbifart för övrig trafik. Vi anser ändå att om Förbifarten ändå blir av måste det skapas direkta anslutningar till övrig kollektivtrafik.

Beslutsgång

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt Jonas Nilssons m.fl. (M), Karin Karlsbros (FP), Maria Brogrens (C) och Rana Carlstedts m.fl. (S) förslag.

Reservation

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

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

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Rana Carlstedt m.fl. (S) enligt följande:

Stockholm växer snabbt och under de kommande decennierna kommer vi att bli hundratusentals fler stockholmare. Bostäder, arbetsplatser, vårdinrättningar etc. etc. kommer att behöva byggas och inrättas i stor omfattning. Även kommunikationsbehovet kommer att öka, vilket innebär att kollektivtrafiken kommer att behöva byggas ut kraftigt. Men också vägnätet kommer att behöva byggas ut. Bilen kommer att fortsätta att ha en viktig plats i det svenska kommunikationssystemet. Att tro något annat är en illusion.

Förbindelserna mellan de norra och södra delarna av länet är redan idag eftersatta och behöver förbättras. Den överbelastade Essingeleden behöver kompletteras med ytterligare förbindelser mellan norr och söder. Stockholmsregionen är i behov av förbifarten, även om denna givetvis bara kommer att vara en del av utbyggnadsbehovet av Stockholms kommunikationsnät. Den viktigaste delen kommer utbyggnaden av kollektivtrafiken att behöva svara för, inklusive en utbyggnad av tunnelbanenätet.

Att förhindra trafikinfarkter kommer att kräva ett offensivt benyttjande av ekonomiska och andra styrmedel. En innovativ användning av trängselavgifter kommer att behöva vara en viktig del

Det globala klimathotet är till väsentlig del orsakat av den nästan uteslutande fossilbaserade vägtrafiken. Bara en global omställning till förnybara drivmedel kommer att kunna desarmera denna del av klimathotet.

Liksom andra stora bygg- och anläggningsprojekt innebär Förbifarten en utmaning för miljö- natur- och kulturvärden. Stränga krav måste ställas på att minimera denna trafikleds negativa påverkan på dessa värden, där partikelhalterna i tunnelsystemet är en av många problem som måste hanteras. Miljöförvaltningen föreslår en lång rad krav som måste uppfyllas för att

Förbifarten ska kunna byggas. Vi ställer oss starkt bakom dessa krav.

§ 22

Detaljplan för Förbifart Stockholm, tunnel Hästa Remiss från stadsbyggnadsnämnden, Dp 2010-00804-54

Dnr 2011-10626

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker planförslaget under förutsättning att:
 1. Intrång i kulturreseptatet kompenseras i skälig utsträckning.
 2. Kultur- och naturreservatets avgränsning markeras på plankartan.
 3. Planbestämmelserna reglerar att installationer inom reservatet inte får ge upphov till ekvivalenta ljudnivåer över 45 dB(A).

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 4 oktober 2011.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Jonas Nilsson m.fl. (M), Karin Karlsbro (FP), Maria Brogren (C) och Rana Carlstedt m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att avstyrka planförslaget, samt i övrigt anföra följande:

Förbifart Stockholm är inte ett projekt som ligger i linje med modern stadsplanering och miljötankande. Förbifarten kommer inte ens bli en lösning på trafikproblemen, istället beräknas trängseln i Stockholmstrafiken att bli fem gånger så stor som idag med Förbifarten utbyggd. Vägtrafiken kommer att öka och bilköerna bli fler. Hela projektet bör därför avslutas och de 28 miljarder kronor de beräknas kosta bör användas till nödvändiga kollektivtrafikinvesteringar och utbyggt trängselavgiftssystem.

Förbifart Stockholm orsakar både lokala och globala miljöproblem. Vägprojektet kommer att leda till en utglesad stadsstruktur i Stockholmsregionen som ger ökad exploatering av värdefull naturmark, ökad biltrafik och högre koldioxidutsläpp från trafiken. Stockholmsöverenskommelsen som Förbifart Stockholm är del av beräknas sammantaget öka utsläppen av koldioxid från vägtrafiken med mellan 30 och 80 procent.

Lokalt tas värdefulla grönområden i anspråk och Stockholms grönkilar skärs av. Projektet gör intrång i flera naturreservat. De höga halterna av partiklar i tunnelluften beräknas leda till en ökning av förtida dödsfall med 20-30 personer årligen. Det är enkelt att konstatera att Förbifart Stockholm inte är någon lösning utan istället förvärrar Stockholms problem.

Om Förbifarten ändå byggs måste ett tidigt samarbete med miljöförvaltningen inledas för att undvika mer storskalig skada vid intrång i kultur- och naturreservatet än nödvändigt då projektet leder till direkt påverkan på Hästa gårds jordbruksmarker. De områden som tas i anspråk under byggtiden måste minimeras då de ängs- och betesmarker som är tänkta att fungera som byggplats kommer att lida långvarig skada av detta. Inga giftiga tättningsmedel får användas vid tätning av berg. Medel som innehåller organiska tennföreningar ska inte få användas. Kompensationsåtgärder för förlorade naturvärden måste utföras i samarbete med miljöförvaltningen. Naturreservatets angränsning markeras på plankartan. Kollektivtrafikfält måste anvisas på förbifarten. Bullernivåerna på marknivå får inte överskrida 45 dB (A).

3) Stellan F Hamrin m.fl. (V) föreslår att miljö- och hälsoskyddsämnden beslutar enligt följande:

1. Avstyrka planförslaget
2. Därutöver anföras; Den s.k. Förbifarten, vars trafik endast till runt 5 % ska förbi staden och där endast 5 % kan utgöras av kollektivtrafik, leder totalt sett till ökad bilism och till minst 5 % ökning av klimatgasutsläppen (allt enligt officiella utredningar). Detta i en situation när klimatgasutsläppen måste ner till 0. Ökad bilism leder till försämrade kollektivtrafik p.g.a. bl.a. ökade kostnader per trafikant och innebär dessutom att andra aktörer måste betala priset för ökade utsläpp.
3. Vi förordar en ny, oberoende utredning om klimat- och miljöeffekter eftersom nuvarande bedömningar baseras på
 - a. Föråldrade uppgifter om energipriser
 - b. Förmodad och orealistisk teknikutveckling
 - c. Bristfällig analys av hälsoeffekter pga dålig tunnelluft och ökad bilism
 - d. Avsaknad av anpassning till klimatmålet om 0-utsläpp 2050
 - e. Orealistisk finansiell analys (jmf SNFs utredning)samtidigt som man helt förbigår egna bedömningar av framtida trafikutveckling (+ 80% privatbilism) och trängsel (ökning 7-8 ggr) och bortser från andra studier som visar att övergång till elbilar inte löser klimat/energi-problemet och att förbifarten påskyndar istället för att bromsa klimatförändringen (SIKA, NV).
4. Om Förbifarten ändå blir av delar vi förvaltningens synpunkter och instämmer i konstaterandet att så stora markområden kommer att tas i anspråk att betydande naturvärden går förlorade. Vi konstaterar också att förvaltningens synpunkter inte helt tillgodosetts. Beträffande luftföroreningar och kollektivtrafik hänvisar vi till vad som sagts i anslutning till Kungens kurva ovan och att ett Bus Rapid System tas i drift omedelbart. Betongtunneln måste utföras på sådant sätt att de värdefulla natur- och kulturmiljöerna i Igelbäckens kulturresevat och Hansta naturreservat.

Beslutsgång

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt Jonas Nilssons m.fl. (M), Karin Karlsbros (FP), Maria Brogrens (C) och Rana Carlstedts m.fl. (S) förslag.

Reservation

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

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

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Rana Carlstedt m.fl. (S) enligt följande:

Stockholm växer snabbt och under de kommande decennierna kommer vi att bli hundratusentals fler stockholmare. Bostäder, arbetsplatser, vårdinrättningar etc. etc. kommer att behöva byggas och inrättas i stor omfattning. Även kommunikationsbehovet kommer att öka, vilket innebär att kollektivtrafiken kommer att behöva byggas ut kraftigt. Men också vägnätet kommer att behöva byggas ut. Bilen kommer att fortsätta att ha en viktig plats i det svenska kommunikationssystemet. Att tro något annat är en illusion.

Förbindelserna mellan de norra och södra delarna av länet är redan idag eftersatta och behöver förbättras. Den överbelastade Essingeleden behöver kompletteras med ytterligare förbindelser mellan norr och söder. Stockholmsregionen är i behov av förbifarten, även om denna givetvis bara kommer att vara en del av utbyggnadsbehovet av Stockholms kommunikationsnät. Den viktigaste delen kommer utbyggnaden av kollektivtrafiken att behöva svara för, inklusive en utbyggnad av tunnelbanenätet.

Att förhindra trafikinfarkter kommer att kräva ett offensivt benyttjande av ekonomiska och andra styrmedel. En innovativ användning av trängselavgifter kommer att behöva vara en viktig del

Det globala klimathotet är till väsentlig del orsakat av den nästan uteslutande fossilbaserade vägtrafiken. Bara en global omställning till förnybara drivmedel kommer att kunna desarmera denna del av klimathotet.

Liksom andra stora bygg- och anläggningsprojekt innebär Förbifarten en utmaning för miljö- natur- och kulturvärden. Stränga krav måste ställas på att minimera denna trafikleds negativa påverkan på dessa värden, där partikelhalterna i tunnelsystemet är en av många problem som måste hanteras. Miljöförvaltningen föreslår en lång rad krav som måste uppfyllas för att Förbifarten ska kunna byggas. Vi ställer oss starkt bakom dessa krav.

§ 23**Detaljplan för Förbifart Stockholm, tunnel Lunda Hjulsta
Remiss från stadsbyggnadsämnden, Dp 2009-04710-54**

Dnr 2011-10617

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsämnden tillstyrker planförslaget under förutsättning att:

1. Området där betongtunneln byggs återställs.
2. Utredningar om möjliga kompensationsåtgärder för groddjurshabitat i närområdet utförs.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 4 oktober 2011.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Jonas Nilsson m.fl. (M), Karin Karlsbro (FP), Maria Brogren (C) och Rana Carlstedt m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att avstyrka planförslaget, samt i övrigt anför följande:

Förbifart Stockholm är inte ett projekt som ligger i linje med modern stadsplanering och miljötanke. Förbifarten kommer inte ens bli en lösning på trafikproblemen, istället beräknas trängseln i Stockholmstrafiken att bli fem gånger så stor som idag med Förbifarten utbyggd. Vägtrafiken kommer att öka och bilköerna bli fler. Hela projektet bör därför avslutas och de 28 miljarder kronor de beräknas kosta bör användas till nödvändiga kollektivtrafikinvesteringar och utbyggt trängselavgiftssystem.

Förbifart Stockholm orsakar både lokala och globala miljöproblem. Vägprojektet kommer att leda till en utglesad stadsstruktur i Stockholmsregionen som ger ökad exploatering av värdefull naturmark, ökad biltrafik och högre koldioxidutsläpp från trafiken. Stockholmsöverenskommelsen som Förbifart Stockholm är del av beräknas sammantaget öka utsläppen av koldioxid från vägtrafiken med mellan 30 och 80 procent.

Lokalt tas värdefulla grönområden i anspråk och Stockholms grönkilar skärs av. Projektet gör intrång i flera naturreservat. De höga halterna av partiklar i tunnelluften beräknas leda till en ökning av förtida dödsfall med 20-30 personer årligen. Det är enkelt att konstatera att Förbifart Stockholm inte är någon lösning utan istället förvärrar Stockholms problem.

Om Förbifart Stockholm ändå byggs får inga giftiga tätningsmedel användas vid tätning av berg. Medel som innehåller organiska tennföreningar ska inte få användas. Kompensationsåtgärder för förlorade naturvärden måste utföras i samarbete med miljöförvaltningen. Kollektivtrafikfält måste anvisas på förbifarten. Bullernivåerna på marknivå får inte överskrida 45 dB (A).

- 3) Stellan F Hamrin m.fl. (V) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt följande:
 1. Avstyrka planförslaget
 2. Därutöver anför; Den s.k. Förbifarten, vars trafik endast till runt 5 % ska förbi staden och där endast 5 % kan utgöras av kollektivtrafik, leder totalt sett till ökad bilism och till minst 5 % ökning av klimatgasutsläppen (allt

enligt officiella utredningar). Detta i en situation när klimatgasutsläppen måste ner till 0. Ökad bilism leder till försämrade kollektivtrafik p.g.a. bl.a. ökade kostnader per trafikant och innebär dessutom att andra aktörer måste betala priset för ökade utsläpp.

3. Vi förordar en ny, oberoende utredning om klimat- och miljöeffekter eftersom nuvarande bedömningar baseras på
 - a. Föråldrade uppgifter om energipriser
 - b. Förmodad och orealistisk teknikutveckling
 - c. Bristfällig analys av hälsoeffekter pga dålig tunnluft och ökad bilism
 - d. Avsaknad av anpassning till klimatmålet om 0-utsläpp 2050
 - e. Orealistisk finansiell analys (jmf SNFs utredning)samtidigt som man helt förbigår egna bedömningar av framtida trafikutveckling (+ 80% privatbilism) och trängsel (ökning 7-8 ggr) och bortser från andra studier som visar att övergång till elbilar inte löser klimat/energi-problemet och att förbifarten påskyndar istället för att bromsa klimatförändringen (SIKA, NV).
4. Om förbifarten ändå blir av delar vi förvaltningens synpunkter och konstaterar att förvaltningens synpunkter inte helt beaktats. Vad gäller luftkvalité och kollektivtrafik hänvisar vi till vad som sägs under punkten om Kungens kurva. Planområdet består av gammal, grov tallskog av högt värde. Arbetet måste bedrivas så att dessa värden inte skadas.

Beslutsgång

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt Jonas Nilssons m.fl. (M), Karin Karlsbros (FP), Maria Brogrens (C) och Rana Carlstedts m.fl. (S) förslag.

Reservation

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

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

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Rana Carlstedt m.fl. (S) enligt följande:

Stockholm växer snabbt och under de kommande decennierna kommer vi att bli hundratusentals fler stockholmare. Bostäder, arbetsplatser, vårdinrättningar etc. etc. kommer att behöva byggas och inrättas i stor omfattning. Även kommunikationsbehovet kommer att öka, vilket innebär att kollektivtrafiken kommer att behöva byggas ut kraftigt. Men också vägnätet kommer att behöva byggas ut. Bilen kommer att fortsätta att ha en viktig plats i det svenska kommunikationssystemet. Att tro något annat är en illusion.

Förbindelserna mellan de norra och södra delarna av länet är redan idag eftersatta och behöver förbättras. Den överbelastade Essingeleden behöver kompletteras med ytterligare förbindelser mellan norr och söder. Stockholmsregionen är i behov av förbifarten, även om denna givetvis bara kommer att vara en del av utbyggnadsbehovet av Stockholms kommunikationsnät. Den viktigaste delen kommer utbyggnaden av kollektivtrafiken att behöva svara för, inklusive en utbyggnad av

tunnelbanenätet.

Att förhindra trafikinfarkter kommer att kräva ett offensivt benyttjande av ekonomiska och andra styrmedel. En innovativ användning av trängselavgifter kommer att behöva vara en viktig del

Det globala klimathotet är till väsentlig del orsakat av den nästan uteslutande fossilbaserade vägtrafiken. Bara en global omställning till förnybara drivmedel kommer att kunna desarmera denna del av klimathotet.

Liksom andra stora bygg- och anläggningsprojekt innebär Förbifarten en utmaning för miljö- natur- och kulturvärden. Stränga krav måste ställas på att minimera denna trafikleds negativa påverkan på dessa värden, där partikelhalterna i tunnelsystemet är en av många problem som måste hanteras. Miljöförvaltningen föreslår en lång rad krav som måste uppfyllas för att Förbifarten ska kunna byggas. Vi ställer oss starkt bakom dessa krav.

§ 24

Detaljplan för Förbifart Stockholm, tunnel Lunda

Remiss från stadsbyggnadsnämnden, Dp 2010-00733-54

Dnr 2011-10610

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker planförslaget utan erinran.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 4 oktober 2011.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Jonas Nilsson m.fl. (M), Karin Karlsbro (FP), Maria Brogren (C) och Rana Carlstedt m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att avstyrka planförslaget, samt i övrigt anföra följande:

Förbifart Stockholm är inte ett projekt som ligger i linje med modern stadsplanering och miljötänkande. Förbifarten kommer inte ens bli en lösning på trafikproblemen, istället beräknas trängseln i Stockholmstrafiken att bli fem gånger så stor som idag med Förbifarten utbyggd. Vägtrafiken kommer att öka och bilköerna bli fler. Hela projektet bör därför avslutas och de 28 miljarder kronor de beräknas kosta bör användas till nödvändiga kollektivtrafikinvesteringar och utbyggt trängselavgiftssystem.

Förbifart Stockholm orsakar både lokala och globala miljöproblem. Vägprojektet kommer att leda till en utglesad stadsstruktur i Stockholmsregionen som ger

ökad exploatering av värdefull naturmark, ökad biltrafik och högre koldioxidutsläpp från trafiken. Stockholmsöverenskommelsen som Förbifart Stockholm är del av beräknas sammantaget öka utsläppen av koldioxid från vägtrafiken med mellan 30 och 80 procent.

Lokalt tas värdefulla grönområden i anspråk och Stockholms grönkilar skärs av. Projektet gör intrång i flera naturreservat. De höga halterna av partiklar i tunnellen beräknas leda till en ökning av förtida dödsfall med 20-30 personer årligen. Det är enkelt att konstatera att Förbifart Stockholm inte är någon lösning utan istället förvärrar Stockholms problem.

Om Förbifart Stockholm ändå byggs måste den parkmark som tas i anspråk under byggtiden återställas. Inga giftiga tätningsmedel får användas vid tätning av berg. Medel som innehåller organiska tennföreningar ska inte få användas. Kompensationsåtgärder för förlorade naturvärden måste utföras i samarbete med miljöförvaltningen. Kollektivtrafikfält måste anvisas på förbifarten. Bullernivåerna på marknivå får inte överskrida 45 dB (A).

3) Stellan F Hamrin m.fl. (V) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt följande:

1. Avstyrka planförslaget
2. Därutöver anföra; Den s.k. Förbifarten, vars trafik endast till runt 5 % ska förbi staden och där endast 5 % kan utgöras av kollektivtrafik, leder totalt sett till ökad bilism och till minst 5 % ökning av klimatgasutsläppen (allt enligt officiella utredningar). Detta i en situation när klimatgasutsläppen måste ner till 0. Ökad bilism leder till försämrad kollektivtrafik p.g.a. bl.a. ökade kostnader per trafikant och innebär dessutom att andra aktörer måste betala priset för ökade utsläpp.
3. Vi förordar en ny, oberoende utredning om klimat- och miljöeffekter eftersom nuvarande bedömningar baseras på
 - a. Föråldrade uppgifter om energipriser
 - b. Förmodad och orealistisk teknikutveckling
 - c. Bristfällig analys av hälsoeffekter pga dålig tunnelluft och ökad bilism
 - d. Avsaknad av anpassning till klimatmålet om 0-utsläpp 2050
 - e. Orealistisk finansiell analys (jmf SNFs utredning)samtidigt som man helt förbigår egna bedömningar av framtida trafikutveckling (+ 80% privatbilism) och trängsel (ökning 7-8 ggr) och bortser från andra studier som visar att övergång till elbilar inte löser klimat/energi-problemet och att förbifarten påskyndar istället för att bromsa klimatförändringen (SIKA, NV).
4. Om förbifarten ändå blir av delar vi förvaltningens synpunkter och konstaterar att förvaltningens synpunkter inte helt beaktats. Vad gäller luftkvalité och kollektivtrafik hänvisar vi till vad som sägs under punkten om Kungens kurva. Arbetet måste bedrivas på sådant sätt att naturmark inte permanent skadas och att markföroreningar i Lunda industriområde hanteras korrekt. Vi vill också påpeka det allvarliga i att upp- och nedfarten vid Lunda strukits i planerna, vilket inte är acceptabelt.

Beslutsgång

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt Jonas Nilssons m.fl. (M), Karin Karlsbros (FP), Maria

Brogrens (C) och Rana Carlstedts m.fl. (S) förslag.

Reservation

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

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

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Rana Carlstedt m.fl. (S) enligt följande:

Stockholm växer snabbt och under de kommande decennierna kommer vi att bli hundratusentals fler stockholmare. Bostäder, arbetsplatser, vårdinrättningar etc. etc. kommer att behöva byggas och inrättas i stor omfattning. Även kommunikationsbehovet kommer att öka, vilket innebär att kollektivtrafiken kommer att behöva byggas ut kraftigt. Men också vägnätet kommer att behöva byggas ut. Bilen kommer att fortsätta att ha en viktig plats i det svenska kommunikationssystemet. Att tro något annat är en illusion.

Förbindelserna mellan de norra och södra delarna av länet är redan idag eftersatta och behöver förbättras. Den överbelastade Essingeleden behöver kompletteras med ytterligare förbindelser mellan norr och söder. Stockholmsregionen är i behov av förbifarten, även om denna givetvis bara kommer att vara en del av utbyggnadsbehovet av Stockholms kommunikationsnät. Den viktigaste delen kommer utbyggnaden av kollektivtrafiken att behöva svara för, inklusive en utbyggnad av tunnelbanenätet.

Att förhindra trafikinfarkter kommer att kräva ett offensivt benyttjande av ekonomiska och andra styrmedel. En innovativ användning av trängselavgifter kommer att behöva vara en viktig del

Det globala klimathotet är till väsentlig del orsakat av den nästan uteslutande fossilbaserade vägtrafiken. Bara en global omställning till förnybara drivmedel kommer att kunna desarmera denna del av klimathotet.

Liksom andra stora bygg- och anläggningsprojekt innebär Förbifarten en utmaning för miljö- natur- och kulturvärden. Stränga krav måste ställas på att minimera denna trafikleds negativa påverkan på dessa värden, där partikelhalterna i tunnelsystemet är en av många problem som måste hanteras. Miljöförvaltningen föreslår en lång rad krav som måste uppfyllas för att Förbifarten ska kunna byggas. Vi ställer oss starkt bakom dessa krav.

§ 25

Detaljplan för Förbifart Stockholm, tunnel Kälvesta

Remiss från stadsbyggnadsnämnden, Dp 2010-00866-54

Dnr 2011-10612

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker planförslaget under förutsättning att planbestämmelserna reglerar att vibrationer från vägtrafiken i bostäder inte får överstiga 0,4 mm/s.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 4 oktober 2011.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Jonas Nilsson m.fl. (M), Karin Karlsbro (FP), Maria Brogren (C) och Rana Carlstedt m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att avstyrka planförslaget, samt i övrigt anföra följande:

Förbifart Stockholm är inte ett projekt som ligger i linje med modern stadsplanering och miljötankande. Förbifarten kommer inte ens bli en lösning på trafikproblemen, istället beräknas trängseln i Stockholmstrafiken att bli fem gånger så stor som idag med Förbifarten utbyggd. Vägtrafiken kommer att öka och bilköerna bli fler. Hela projektet bör därför avslutas och de 28 miljarder kronor de beräknas kosta bör användas till nödvändiga kollektivtrafikinvesteringar och utbyggt trängselavgiftssystem.

Förbifart Stockholm orsakar både lokala och globala miljöproblem. Vägprojektet kommer att leda till en utglesad stadsstruktur i Stockholmsregionen som ger ökad exploatering av värdefull naturmark, ökad biltrafik och högre koldioxidutsläpp från trafiken. Stockholmsöverenskommelsen som Förbifart Stockholm är del av beräknas sammantaget öka utsläppen av koldioxid från vägtrafiken med mellan 30 och 80 procent.

Lokalt tas värdefulla grönområden i anspråk och Stockholms grönkilar skärs av. Projektet gör intrång i flera naturreservat. De höga halterna av partiklar i tunnelluften beräknas leda till en ökning av förtida dödsfall med 20-30 personer årligen. Det är enkelt att konstatera att Förbifart Stockholm inte är någon lösning utan istället förvärrar Stockholms problem.

Om projektet ändå genomförs måste eventuella förluster av bergvärme för bostäder med befintliga bergvärmepumpar inte bara kompenseras ekonomiskt utan även med byte till andra koldioxidreducerande uppvärmningsalternativ. Inga giftiga tätningsmedel får användas vid tätning av tunneln. Medel som innehåller organiska tennföreningar ska inte få användas. Kompensationsåtgärder för förlorade naturvärden ska utföras i samarbete med miljöförvaltningen. Kollektivtrafikfält måste anvisas på förbifarten. Bullernivåerna i marknivå får inte överskrida 45 dB (A).

- 3) Stellan F Hamrin m.fl. (V) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt följande:
 1. Avstyrka planförslaget

2. Därutöver anföras; Den s.k. Förbifarten, vars trafik endast till runt 5 % ska förbi staden och där endast 5 % kan utgöras av kollektivtrafik, leder totalt sett till ökad bilism och till minst 5 % ökning av klimatgasutsläppen (allt enligt officiella utredningar). Detta i en situation när klimatgasutsläppen måste ner till 0. Ökad bilism leder till försämrad kollektivtrafik p.g.a. bl.a. ökade kostnader per trafikant och innebär dessutom att andra aktörer måste betala priset för ökade utsläpp.
3. Vi förordar en ny, oberoende utredning om klimat- och miljöeffekter eftersom nuvarande bedömningar baseras på
 - a. Föråldrade uppgifter om energipriser
 - b. Förmodad och orealistisk teknikutveckling
 - c. Bristfällig analys av hälsoeffekter pga dålig tunnelluft och ökad bilism
 - d. Avsaknad av anpassning till klimatmålet om 0-utsläpp 2050
 - e. Orealistisk finansiell analys (jmf SNFs utredning)samtidigt som man helt förbigår egna bedömningar av framtida trafikutveckling (+ 80% privatbilism) och trängsel (ökning 7-8 ggr) och bortser från andra studier som visar att övergång till elbilar inte löser klimat/energi-problemet och att förbifarten påskyndar istället för att bromsa klimatförändringen (SIKA, NV).
4. Om förbifarten ändå blir av delar vi förvaltningens synpunkter och konstaterar att förvaltningens tidigare synpunkter inte helt beaktats. Vi vill understryka kravet på att vibrationerna vid bostäder understiger 0,4 mm/s och att överliggande bostäder inte påverkas. Vad gäller luftkvalité och kollektivtrafik hänvisar vi till vad som sägs under punkten om Kungens kurva. Dessutom måste existerande och potentiell bergvärmeproduktion kompenseras både gentemot ägarna och vad gäller produktionen totalt sett.

Beslutsgång

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt Jonas Nilssons m.fl. (M), Karin Karlsbros (FP), Maria Brogrens (C) och Rana Carlstedts m.fl. (S) förslag.

Reservation

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

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

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Rana Carlstedt m.fl. (S) enligt följande:

Stockholm växer snabbt och under de kommande decennierna kommer vi att bli hundratusentals fler stockholmare. Bostäder, arbetsplatser, vårdinrättningar etc. etc. kommer att behöva byggas och inrättas i stor omfattning. Även kommunikationsbehovet kommer att öka, vilket innebär att kollektivtrafiken kommer att behöva byggas ut kraftigt. Men också vägnätet kommer att behöva byggas ut. Bilen kommer att fortsätta att ha en viktig plats i det svenska kommunikationssystemet. Att tro något annat är en illusion.

Förbindelserna mellan de norra och södra delarna av länet är redan idag

eftersatta och behöver förbättras. Den överbelastade Essingeleden behöver kompletteras med ytterligare förbindelser mellan norr och söder. Stockholmsregionen är i behov av förbifarten, även om denna givetvis bara kommer att vara en del av utbyggnadsbehovet av Stockholms kommunikationsnät. Den viktigaste delen kommer utbyggnaden av kollektivtrafiken att behöva svara för, inklusive en utbyggnad av tunnelbanenätet.

Att förhindra trafikinfarkter kommer att kräva ett offensivt benyttjande av ekonomiska och andra styrmedel. En innovativ användning av trängselavgifter kommer att behöva vara en viktig del

Det globala klimathotet är till väsentlig del orsakat av den nästan uteslutande fossilbaserade vägtrafiken. Bara en global omställning till förnybara drivmedel kommer att kunna desarmera denna del av klimathotet.

Liksom andra stora bygg- och anläggningsprojekt innebär Förbifarten en utmaning för miljö- natur- och kulturvärden. Stränga krav måste ställas på att minimera denna trafikleds negativa påverkan på dessa värden, där partikelhalterna i tunnelsystemet är en av många problem som måste hanteras. Miljöförvaltningen föreslår en lång rad krav som måste uppfyllas för att Förbifarten ska kunna byggas. Vi ställer oss starkt bakom dessa krav.

§ 26

Detaljplan för Förbifart Stockholm, tunnel Vinsta

Remiss från stadsbyggnadsnämnden, Dp 2010-00870-54

Dnr 2011-10614

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker planförslaget under förutsättning att:
 1. Planbestämmelserna reglerar att vibrationer från vägtrafiken inte får överstiga 0,4 mm/s i bostäder.
 2. Utredningar om möjliga kompensationsåtgärder för groddjurshabitat i närområdet utförs.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 4 oktober 2011.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Jonas Nilsson m.fl. (M), Karin Karlsbro (FP), Maria Brogren (C) och Rana Carlstedt m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att avstyrka planförslaget, samt i övrigt anföra följande:

Förbifart Stockholm är inte ett projekt som ligger i linje med modern stadsplanering och miljötanke. Förbifarten kommer inte ens bli en lösning på trafikproblemen, istället beräknas trängseln i Stockholmstrafiken att bli fem gånger så stor som idag med Förbifarten utbyggd. Vägtrafiken kommer att öka och bilköerna bli fler. Hela projektet bör därför avslutas och de 28 miljarder kronor de beräknas kosta bör användas till nödvändiga kollektivtrafikinvesteringar och utbyggt trängselavgiftssystem.

Förbifart Stockholm orsakar både lokala och globala miljöproblem. Vägprojektet kommer att leda till en utglesad stadsstruktur i Stockholmsregionen som ger ökad exploatering av värdefull naturmark, ökad biltrafik och högre koldioxidutsläpp från trafiken. Stockholmsöverenskommelsen som Förbifart Stockholm är del av beräknas sammantaget öka utsläppen av koldioxid från vägtrafiken med mellan 30 och 80 procent.

Lokalt tas värdefulla grönområden i anspråk och Stockholms grönkilar skärs av. Projektet gör intrång i flera naturreservat. De höga halterna av partiklar i tunnelluften beräknas leda till en ökning av förtida dödsfall med 20-30 personer årligen. Det är enkelt att konstatera att Förbifart Stockholm inte är någon lösning utan istället förvärrar Stockholms problem.

Om projektet ändå genomförs måste en utredning genomföras för hur grodhabitatet i området kommer påverkas och hur detta kan kompenseras innan byggnation av vägområdet påbörjas. Inga giftiga tätningsmedel får användas vid tätning av tunneln. Medel som innehåller organiska tennföreningar ska inte få användas. Kompensationsåtgärder för förlorade naturvärden måste utföras i samarbete med miljöförvaltningen. Bullernivåerna i marknivå får inte överskrida 45 dB (A).

- 3) Stellan F Hamrin m.fl. (V) föreslår att miljö- och hälsoskyddsämnden beslutar enligt följande:
1. Avstyrka planförslaget
 2. Därutöver anföra; Den s.k. Förbifarten, vars trafik endast till runt 5 % ska förbi staden och där endast 5 % kan utgöras av kollektivtrafik, leder totalt sett till ökad bilism och till minst 5 % ökning av klimatgasutsläppen (allt enligt officiella utredningar). Detta i en situation när klimatgasutsläppen måste ner till 0. Ökad bilism leder till försämrade kollektivtrafik p.g.a. bl.a. ökade kostnader per trafikant och innebär dessutom att andra aktörer måste betala priset för ökade utsläpp.
 3. Vi förordar en ny, oberoende utredning om klimat- och miljöeffekter eftersom nuvarande bedömningar baseras på
 - a. Föråldrade uppgifter om energipriser
 - b. Förmodad och orealistisk teknikutveckling
 - c. Bristfällig analys av hälsoeffekter pga dålig tunnelluft och ökad bilism
 - d. Avsaknad av anpassning till klimatmålet om 0-utsläpp 2050
 - e. Orealistisk finansiell analys (jmf SNFs utredning)samtidigt som man helt förbigår egna bedömningar av framtida trafikutveckling (+ 80% privatbilism) och trängsel (ökning 7-8 ggr) och bortser från andra studier som visar att övergång till elbilar inte löser klimat/energi-problemet och att förbifarten påskyndar istället för att bromsa

klimatförändringen (SIKA, NV).

- Om förbifarten ändå blir av delar vi förvaltningens synpunkter och konstaterar att förvaltningens tidigare synpunkter inte helt beaktats. Vad gäller luftkvalité, kollektivtrafik, vibrationer och naturmark hänvisar vi till vad som sägs under punkt 24 och 25 ovan.

Beslutsgång

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt Jonas Nilssons m.fl. (M), Karin Karlsbros (FP), Maria Brogrens (C) och Rana Carlstedts m.fl. (S) förslag.

Reservation

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

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

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Rana Carlstedt m.fl. (S) enligt följande:

Stockholm växer snabbt och under de kommande decennierna kommer vi att bli hundratusentals fler stockholmare. Bostäder, arbetsplatser, vårdinrättningar etc. etc. kommer att behöva byggas och inrättas i stor omfattning. Även kommunikationsbehovet kommer att öka, vilket innebär att kollektivtrafiken kommer att behöva byggas ut kraftigt. Men också vägnätet kommer att behöva byggas ut. Bilen kommer att fortsätta att ha en viktig plats i det svenska kommunikationssystemet. Att tro något annat är en illusion.

Förbindelserna mellan de norra och södra delarna av länet är redan idag eftersatta och behöver förbättras. Den överbelastade Essingeleden behöver kompletteras med ytterligare förbindelser mellan norr och söder. Stockholmsregionen är i behov av förbifarten, även om denna givetvis bara kommer att vara en del av utbyggnadsbehovet av Stockholms kommunikationsnät. Den viktigaste delen kommer utbyggnaden av kollektivtrafiken att behöva svara för, inklusive en utbyggnad av tunnelbanenätet.

Att förhindra trafikinfarkter kommer att kräva ett offensivt benyttjande av ekonomiska och andra styrmedel. En innovativ användning av trängselavgifter kommer att behöva vara en viktig del

Det globala klimathotet är till väsentlig del orsakat av den nästan uteslutande fossilbaserade vägtrafiken. Bara en global omställning till förnybara drivmedel kommer att kunna desarmera denna del av klimathotet.

Liksom andra stora bygg- och anläggningsprojekt innebär Förbifarten en utmaning för miljö- natur- och kulturvärden. Stränga krav måste ställas på att minimera denna trafikleds negativa påverkan på dessa värden, där partikelhalterna i tunnelsystemet är en av många problem som måste hanteras. Miljöförvaltningen föreslår en lång rad krav som måste uppfyllas för att Förbifarten ska kunna byggas. Vi ställer oss starkt bakom dessa krav.

§ 27**Förslag till detaljplan för del av Gubbängen 1:1 inom stadsdelen Tallkrogen****Remiss från stadsbyggnadsnämnden, S-Dp 2009-11146-54**

Dnr 2009-9747

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker förslaget.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden föreslår att antalet bostäder utökas genom att ytterligare våningsplan byggs.
- 3 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 10 oktober 2011.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

- 1) Jonas Nilsson m.fl. (M), Karin Karlsbro (FP), Maria Brogren (C), Rana Carlstedt m.fl. (S) och Stellan F Hamrin m.fl. (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt följande:
 1. I huvudsak godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande.
 2. Anföra att byggnationen ska göras med högsta ambition vad gäller energieffektivt byggande.
 3. Ianspråktagen grönmark kompenseras, exempelvis genom gröna tak.
 4. I övrigt anföra följande:

Det finns många exempel på studentbostäder med energiförbrukning på 39 kWh/m², vilket kan jämföras med EU-standarden om 70-110 kWh/m². Stora energieffektiviseringar är en förutsättning för att Sverige skall kunna minska sin klimatpåverkan i tillräcklig omfattning och takt. Energieffektiviseringsutredningen framhåller särskilt potentialen i bostadssektorn och påpekar även att det är åtgärder som är ekonomiskt lönsamma, både för samhället och privatekonomiskt. Gubbängen 1:1 kan bidra till ett modernt och klimatsmart Stockholm med energieffektiva byggnader. Vi förordar därför att energikraven sätts mycket högt i detta projekt.

Ianspråktagen grönyta bör kompenseras, till exempel genom gröna tak som underlättar artspridning, minskar energiåtgången och fördröjer dagvatten vilket minskar risken för översvämningar och bräddning av avlopp.

Beslutsgång

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt Jonas Nilssons m.fl. (M), Karin Karlsbros (FP), Maria Brogrens (C), Rana Carlstedts m.fl. (S) och Stellan F Hamrins m.fl. (V) förslag.

Reservation

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Stellan F Hamrin m.fl. (V) enligt följande:

Vi accepterar bebyggelse på grönområden i detta fall förutsatt att omgivande, större grönområden inte bebyggs i framtiden. Vi förutsätter också att byggnation sker på sådant sätt att klimatmålet om 0-utsläpp senast 2050 kan uppnås.

§ 28

Ändrat datum för nämndens möte med handikapprådet 2011

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att bjuda in handikapprådet i samband med nämndens sammanträde den 13 december 2011.

§ 29

Skrivelse om havsytans stigning från Stellan F Hamrin (V)

Dnr 2011-017479

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt sitt förslag:

- 1 Skrivelse från Stellan F Hamrin (V) anmäls och överlämnas till miljöförvaltningen för beredning.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Tjänstgörande ordföranden Per Bolund (MP) finner att nämnden beslutar enligt sitt förslag.

§ 30

Tillförordnade förvaltningschefens information

Tillförordnade förvaltningschefen Gustaf Landahl informerar om aktuella rättsfall. Avdelningschefer Pia Winbladh Högfors och Margareta Widell informerar om aktuella händelser inom sina respektive verksamhetsområden.

Vid protokollet

Ingrid Mårtenson