



Tid Tisdagen den 18 maj 2010 kl 16.35 – 17.45

Plats Bråvallasalen, Stadshuset

Justerat 18 maj 2010

Ulla Hamilton

Jan Valeskog

Närvarande

Ledamöter:

Ulla Hamilton (M), ordförande

Jan Valeskog (S) vice ordförande

Tord Bergstedt (M)

Anna C Kullendorff (M)

Annika Davidsson (M)

Inge-Britt Lundin (FP)

Annika Ödebrink (S)

Jimmy Lindgren (S)

Birgit Marklund Beijer (S)

Mats Lindqvist (MP)

Kajsa Stenfelt (V)

Ersättare:

Bo Arkelsten (M)

tjänstgörande

Christoffer Kuckowski (M)

tjänstgörande

Anna Manhag (M)

Inga-Lill Larsson (M)

Per Johansson (FP)

Milly Namiro Darlsson (S)

Margareta Stavling (S)

Jonas Larsson (S)

Hampus Rubaszkin (MP)

Sebastian Wiklund (V)

Förhinder har anmälts av ledamöterna Berthold Gustavsson (M) och Anders Broberg (KD) samt ersättarna Lars Bengtson (M), Datevig Mardirossian Lönn (M) och Lars Randerz (S).

Tjänstemän:

Trafikdirektör Magdalena Bosson och nämndsekreteraren Åse Geschwind.

Vidare tjänstemännen vid kontoret Birgitta Björk, Ted Ell, Staffan Forsell, Karin

Hebel, Lars Jolerus, Erica Lawesson, Ulla Ritzén och Marita Söderqvist samt

biträdande borgarrädssekreteraren Magnus Thulin från roteln.

§ 16

Förstudie för Spårväg City. Svar på remiss

Dnr T2008-330-04093

Protokollsutdrag

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Ulla Hamilton m fl (M) och Inge-Britt Lundin (FP):

- 1 Kontorets förslag godkänns i huvudsak.
- 2 Sträckningen för Spårväg City ska även inkludera gasverkstomten samt att en eventuell koppling söderut, av grenen som trafikerar nordvästra Kungsholmen, ska utredas vidare i enlighet med det uppdrag trafikkontoret redan fått att tillsammans med SL, utifrån ett helhetsperspektiv, utreda vägnätets bästa förutsättningar utifrån trafikströmmarna hos samtliga trafikantgrupper.
- 3 Därutöver anføres följande:

Spårväg City är ett viktigt tillskott och en omfattande kapacitetsförstärkning av kollektivtrafiken i innerstaden. Stockholm har en internationellt sett hög andel resenärer som använder kollektivtrafik till och från arbetet. En fortsatt utbyggd och väl fungerande kollektivtrafik är en viktig faktor för Stockholms fortsatta utveckling som hållbar och växande stad. Stockholm har utsetts till Europas första miljöhuvudstad av EU-kommissionen. Den höga kollektivtrafikandelen tillmättes stor betydelse när Stockholm tilldelades utmärkelsen.

När projektet är färdigställt kommer Spårväg City knyta ihop de nya stadsutvecklingsområdena i Norra Djurgårdsstaden, Hjorthagen och Värtan med city och nya stadsutvecklingsområdet på nordvästra Kungsholmen. Även Stockholms mest besökta turistområde, Djurgården, kommer att kopplas ihop med övriga nämnda områden i och med cityspårvägen. Spårväg City bidrar till att öka kapaciteten i innerstadens gatunät genom att erbjuda kollektivtrafik med täta avgångar och högre kapacitet än busstrafik samt att förbättra tvärförbindelsen genom Stockholm. Projektet drivs av Storstockholms Lokaltrafik (SL) i samarbete med Stockholms stad.

Cityspårvägens byggnation och drift kommer innebära stor och genomgripande förändring av trafiksituationen i Stockholm. Cityspårvägen innebär ett nytt trafikslag som kommer ställa nya krav samverkan med andra trafikslag. Det är därför av största vikt att trafiksäkerheten beaktas och prioriteras så att tillräckliga åtgärder vidtas för gångtrafikanter, passagerare och cyklister. Det är vidare självklart att det nya kollektivtrafikslaget ska vara tillgängligt för funktionshindrade. Spårvägen medför goda komfort- och tillgänglighetskvaliteter med sina låga insteg och det är viktigt att denna potential fullt ut kan tas tillvara.

På grund av de genomgripande förändringar som detta nya trafikslag innebär bedömer den borgerliga majoriteten det som realistiskt att projektet i sin helhet ska kunna vara klart till 2014, samtidigt som det är viktigt att de nya stadsutvecklingsområdena så snabbt som möjligt kan förse med kollektivtrafik. För att etablera positiva resmönster med kollektivtrafik i nya bostadsområden kan det även bli aktuellt med tillfälliga kollektivtrafiklösningar på motsvarande sträckningar som den fullt utbyggda

spårvagnslinjen kommer att ha.

Många stockholmare och näringsidkare kommer att ha nytta av spårvägen när den är färdigbyggd, men de kommer också att påverkas under byggtiden. Framkomligheten kommer att vara en stor utmaning under de kommande åren mot bakgrund av alla stora infrastrukturprojekt som är på gång inom staden bl.a. Citybanan och Norra Länken. Därför är det av största vikt att planeringen av den fortsatta utbyggnaden sker med beaktande av alla andra stora projekt. Ett helhetsperspektiv är angeläget, inte minst utifrån det faktum att stockholmarnas tålamod kommer att prövas under byggtiden. Tidsplanen måste mot bakgrund av detta utformas så att alla aktörer kan känna en så stor trygghet med genomförandet som möjligt. Kommunikationen om cityspårvägen är också mycket viktig under hela genomförandetiden.

Mot bakgrund av vad som ovan anförts ges trafikkontoret i uppdrag, att tillsammans med SL, gemensamt arbeta vidare för att ta fram en ny, reviderad tidsplan.

Ärendets handling

Trafikkontorets, exploateringskontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 7 maj 2010. I utlåtandet föreslås följande:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och återoppar kontorens gemensamma utlåtande som stadens yttrande över Förstudie Spårväg City från SL.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner för sin del delgenomförandebeslut om 31,5 miljoner kronor för nödvändiga utredningar för fortsatt utbyggnad av Spårväg City och hemställer att kommunfullmäktige utökar nämndens investeringsramar för 2011-2013 med sammanlagt 16,5 miljoner kronor.
- 3 Trafik- och renhållningsnämnden tillsänder ärendet till kommunfullmäktige för godkännande.
- 4 Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m fl (M), Inge-Britt Lundin (FP), Mats Lindqvist (MP) och Kajsa Stenfelt (V) föreslår att ärendet avgörs vid dagens sammanträde.
- 2) Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (S) föreslår återremiss enligt följande:
 - 1 Ärendet återremitteras för beredning av grundläggande stadsbyggnads- trafiksäkerhets- framkomlighets- och tillgänglighetsfrågor innan kommunfullmäktige får ta ställning till ärendet och remissen besvaras

Beslutsgång i delen om återremiss

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer det framlagda förslaget om att återremittera ärendet mot förslaget att avgöra ärendet i dag och finner att nämnden beslutar att avgöra ärendet vid dagens sammanträde.

Reservation i delen om återremiss

Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag om återremiss.

Därefter framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m fl (M) och Inge-Britt Lundin (FP) ställer sig bakom ett eget förslag till beslut. (se beslutet)
- 2) Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (S) föreslår följande:
 - 1 Nämnden uttalar att mot bakgrund av mycket låga resandetal och allvarliga konsekvenser för stadsbilden avstyra den föreslagna spårvagnsdragningen på Kungsholmen.
 - 2 Nämnden uttalar att en utbyggnad av hela sträckan Centralen – Ropsten kan motiveras om och när andra etappen i Djurgårdsstaden börjar bli färdigställd, dvs efter 2025.
 - 3 Nämnden uttalar att buss 47 av tillgänglighetsskäl måste fortsätta att gå via centralen till och från Djurgården
 - 4 Därutöver anförs följande:

Hanteringen av förslaget om spårväg City har hanterats på ett för staden historiskt uselt sätt för att vara ett sådan kostsam och så stark påverkande projekt för stadsbilden som den är. I samtliga ärenden, inklusive detta, saknas grundläggande beskrivningar på effekter av stadsbyggnadsfrågor, av trafiksäkerhetsfrågor, av framkomlighetsfrågor, av tillgänglighetsfrågor för rörelsehindrade samt inte minst stadens kostnader och de samhällsekonomiska kostnaderna.

Material om trafiksäkerhetsfrågor för den första etappen har hemlighållits för nämnden, beskrivning av framkomlighetsproblemen med den första etappen kom ett år efter (!) att beslutet om utbyggnad togs. Tiotals miljoner kronor har pga usel projektledning och dålig upphandling i landstinget slösats bort på första etappen, vilket också revisorerna i starka ordalag kritiserat.

Den politiska styrningen av projektet påminner om rent ”ryska” metoder där inte fakta presenteras för beslutsfattare och allmänhet, demokratiska beslutsprocesser och dialog åsidosätts, fakta och prognoser fabuleras. Det sistnämnda kan illustreras av påståendet att 70 000 dagligen från år 2014 kommer att åka med banan. Idag åker mellan 15-20 000 med bussarna via centralen till Djurgården och ett förhållandevis litet fåtal med motsvarande bussar på aktuell sträcka på Kungsholmen. År 2014 kommer ytters få nya bostäder stå klara i norra Djurgårdsstaden. Dessutom på en plats där tunnelbanan är mer tillgänglig och snabbare. Den redovisade prognossiffran är således mer än fördubblad mot verkligheten, vilket visar att projektet inte längre bygger på en saklig grund utan utsatt för en oacceptabel politisk styrning på landstinget.

Att dra in buss 47 visar också på att grundläggande tillgänglighet till goda transporter till Djurgården är underordnat behovet av tvinga resande till längre restider med en spårvagn. De flesta besökare till Djurgården kommer via tåg från centralen och tusentals resenärer som kommer med tåg eller pendeltåg tvingas nu ta en annan (okänd) buss från centralen till NK, för därefter byta till spårvagn. Skall man vidare till Waldermarsudde får man byta en ytterligare gång, sammanlagt två gånger! Restiderna och kvaliteten på resandet för barnfamiljer, rörelsehindrade och stora mängder besökare från övriga länet kommer att fördröjas och försvåras. Detta är mycket upprörande.

Slutsatsen är att Stockholmarna på undermåligt beslutsunderlag fortsätter att föras

bakom ljust och att ett stort antal frågeställningar inte är besvarade som måste få svar. För denna undermåliga hantering har den borgerliga landstings- och kommunledning det fulla ansvaret.

3) Mats Lindqvist (MP) och Kajsa Stenfelt (V) ställer sig bakom kontorets förslag.

Beslutsgång

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer de framlagda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Ulla Hamilton m fl (M) och Inge-Britt Lundin (FP).

Reservation

Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Mats Lindqvist (MP) och Kajsa Stenfelt (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till kontorets förslag.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Kajsa Stenfelt (V) enligt följande:

Spårväg City är tyvärr på väg att genomföras, trots att det finns många, mycket mer angelägna projekt som borde prioriteras före denna innerstadssatsning. När man nu ändå lägger ner så mycket resurser på detta projekt borde man också studera möjligheten att göra spårväggsgatan från Värtan till Kungsholmen bilfri. Detta skulle innebära ökat utrymme för cyklister, gående och kollektiv- och nyttotrafik, fler skulle nyttja spårvägen som därmed också skulle bli ett ekonomiskt mer motiverat projekt. Bilfria delar i staden är befrämjande för handel, stadsliv och kultur, men framförallt bidrar det till en bättre luftkvalitet, och är helt i linje med den trafik och miljöpolitik som ansvarsfulla politiker måste föra i Stockholm för att inte belasta framtida generationer med vår miljöskuld.

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:
