



Tid Tisdagen den 26 oktober 2010 kl 16.30 – 17.10

Plats Bråvallasalen, Stadshuset

Justerat Tisdagen den 26 oktober 2010

Ulla Hamilton

Jan Valeskog

Närvarande

Ledamöter:

Ulla Hamilton (M), ordföranden

Jan Valeskog (S) vice ordföranden

Berthold Gustavsson (M)

Tord Bergstedt (M)

Annika Davidsson (M)

Inge-Britt Lundin (FP)

Anders Broberg (KD)

Jimmy Lindgren (S)

Birgit Marklund Beijer (S)

Mats Lindqvist (MP)

§§ 1-10, 12-19

Kajsa Stenfelt (V)

Ersättare:

Bo Arkelsten (M)

Tjänstgörande

Datevig Mardirossian Lönn (M)

Christoffer Kuckowski (M)

Anna Manhag (M)

Inga-Lill Larsson (M)

Per Johansson (FP)

Lars Randerz (S)

Tjänstgörande

Milly Namiro Darlsson (S)

Margareta Stavling (S)

Hampus Rubaszkin (MP)

Tjänstgörande § 11

Sebastian Wiklund (V)

Förhinder har anmälts av ledamöterna Anna C Kullendorff (M) och Annika Ödebrink (S) samt av ersättarna Lars Bengtson (M) och Jonas Larsson (S).

Tjänstemän:

Trafikdirektör Magdalena Bosson och nämndsekreteraren Åse Geschwind.

Vidare tjänstemännen vid kontoret Fredrik Alfredsson, Louise Bill, Ted Ell, Lars Jolerus, Erica Lawesson, Ulla Ritzén och Marita Söderqvist samt biträdande borgarrådssekreteraren Magnus Thulin från roteln.

§ 8

Spårväg City genom Värtan. Yttrande över utredning från SL

Dnr T2008-330-04093

Protokollsutdrag

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och åberopar kontorens gemensamma tjänsteutlåtande som stadens yttrande över rapporten "Spårväg City genom Värtan", vilket innebär att nämnderna och Hamnens styrelse beslutar följande:

- 1 Utifrån föreliggande utredning förordas förslaget till permanent linjesträckning.
- 2 Trafikkontoret får i uppdrag att fortsätta med Spårväg City i samverkan med SL, bl a gällande detaljerad utformning av spårsträckningen, utformningen av Ropsten och studie av möjligt läge för provisorisk depå.
- 3 Trafikkontoret får i uppdrag att ha en fortsatt dialog med SL gällande tidplanen för projektet.
- 4 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Ärendets handling

Trafikkontorets, stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens, Stockholms Hamn AB:s och Östermalms stadsdelsförvaltnings gemensamma tjänsteutlåtande från den 6 oktober 2010.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m fl (M), Inge-Britt Lundin (FP), Anders Broberg (KD) och Mats Lindqvist (MP) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (S) föreslår följande:
 - 1 Förvaltningarnas redovisning godkänns.
 - 2 I enlighet med förvaltningarna avstyrks föreslagen tidsplan om färdigställandetid till år 2014.
 - 3 Därutöver anförs följande:

Av ärendet framgår att det är helt orealistiskt att klara en utbyggnad av spårväg city genom Värtan redan till år 2014. Att bygga provisoriska och tillfälliga spårdragningar genom området på flera delsträckor, som sedan några år senare måste rivas upp och etableras på andra avsnitt, kommer kosta många miljoner kronor helt i onödan. På samma sätt som spårväg city på Hamngatan, med sina extra 250 meter kostar lika mycket att bygga i antal miljoner kronor, och om några år rivs upp igen till en tredjedel, vore det fullständigt ansvarslöst att göra om samma misstag i Värtan.

Dessutom bör spåranslutningen till Centralen vara klar i samband med att anslutningen till Ropsten är färdigbyggd. Enligt trafikkontoret kommer detta ta minst tio år på grund av omfattande arbeten med Sergels torg.

Utöver de argument som anförs i ärendet finns det flera frågetecken att lösa, innan byggnationen av spårväg city kan påbörjas genom detta nya bostadsområde. Möjligheterna att bygga bostäder nära omfattande industribuller från hamnverksamheten måste klargöras. Industribuller har skarpare riktvärden än trafikbuller och dessutom finns inga möjligheter till så kallade "avsteg" från sådant buller.

Dessutom förutsätter en stor del av bostadsprojektet att Loudden kan läggas ned till år 2019, vilket i sin tur enligt staten förutsätter att en ny ersättnings-terminal finns klar och i funktion, rimligtvis i norra Stockholms län. Någon sådan plats finns inte utpekad och än mindre beslutad, projekterad, tillstånds-prövad eller påbörjad. Liknande sådana nya projekt visa att det tar ca 10 år.

Kommunledningen i Stockholm har varit obegripligt försiktiga i sin dialog med SL och dess omdömeslösa ordförande. Även om kostnaderna för förgävesprojekteringar, tillfälliga spårdragningar, förseningar för norra länken, Värtan projektet, Fortums nya anläggningar och Cementa, mm, kommer kosta hundratals miljoner kronor i onödan, om tidsplanen för spårvägen till år 2014 skall gälla, så blir det skattebetalarna i länet som får stå för detta. Det kan självklart inte accepteras.

3) Kajsa Stenfelt (V) föreslår följande:

- 1 Delvis bifalla kontorens och hamnens förslag till beslut.
- 2 Därutöver anförs följande:

Vi i Vänsterpartiet är positiva till en utbyggd spårtrafik i Stockholms innerstad och vi anser att spårväg City är ett bra och angeläget projekt. Projektet är dock behäftat med avsevärda problem. Det största problemet är att man idag inte vet om gatunätet håller för att dra fram spåren hela vägen till T-centralen och Centralen som det varit tänkt. Om inte spårväg City ska bli en förgävesinvestering måste spårvägen förlängas till både Ropsten (via Värtan) och till Centralen/T-centralen. Om man inte lyckas få till stånd en anslutning till Centralen riskerar investeringen att bli mycket olönsam och i praktiken kommer spårvägen att ge en försämrad trafik jämfört med tidigare busstrafik.

Alliansen i Stockholm stad måste därför ta ett tydligare ansvar för sin del av projektet och se till att nödvändiga förstärknings- och tätningsarbeten vid Sergels torg genomförs. Fokus för den Moderatledda alliansen i SL:s styrelse har varit att få klippa band innan valet. Det har inneburit att första etappen av Spårväg City hastats fram. Projektet har därför kommit att präglas av brister i såväl utredningar, underlag som i affärsmässighet. Bristerna i hanteringen har fördyrat projektet avsevärt. I praktiken har Stockholm fått ett par hundra meter ny spårväg för en kostnad av en miljon per meter. Det är inte den kapacitetsförstärkning av kollektivtrafiken som Stockholm behöver.

Spårväg Citys dragning genom Värtan är komplicerad eftersom området är under utbyggnad, nuvarande verksamheter ska fungera under byggtiden och nya verksamheter planeras in. Vi vill att de första som flyttar till in i området ska ha tillgång till bra kollektivtrafik, vanor är svåra att ändra och i ett miljöprofilsområde är det grundläggande att de som bor reser energisnålt och kollektivt. Samtidigt innebär en öppning för trafik 2014 att provisoriska dragningar för Spårväg City tvingas fram då gatunätet inte är färdigplanerat.

Vi anser att staden och SL måste hushålla med resurser och förorda en sträckning med minimalt antal provisoriska etapper genom Värtan. Vi anser att i ett miljöprofilsområde som Norra Djurgårdsstaden är det viktigt att kollektivtrafiken får utrymme men att det inte sker på bekostnad av gående eller cyklisterna. Utrymmet för bilar och parkering bör däremot begränsas och de boende erbjudas bilpool som incitament för att inte äga egen bil.

Tillgängligheten till den del av Spårväg City som är färdig har kritiserats av handikappsreformen, vi förutsätter att SL och staden tar till sig av kritiken och förbättrar tillgängligheten till Spårväg City på samtliga delsträckor.

Beslutsgång

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer de framlagda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Reservation

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

Kajsa Stenfelt (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Mats Lindqvist (MP) enligt följande:

Vi anser att ifrågavarande spårvägsdragning är viktig för stadens framtid och utvecklingsmöjligheter. Den innehåller viktiga möjliga sammankopplingar med den tidigare avsnörpta Lidingöbanan, samt möjliggör framtida spårvägsdragningar ända till Östra station. Men det är viktigt att man från stadens sida får ett professionellare förhållningssätt till hur planprocesserna runt denna spårvägsdragning ska bedrivas. En tydlig tidsplan måste skapas. Samrådet kring placeringen av depåerna för denna spårvägssträcka får inte hanteras lika undermåligt så som skedde vid Ulvsunda.

Slutligen måste de för staden faktiska kostnaderna för Spårväg city genom Värtan, både permanenta och provisoriska, bättre redovisas och uppvisa en högre transparens än vad som hittills förevarit rörande andra delar av Spårväg City.

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:
