



Tid Måndagen den 25 oktober 2010 kl 17.00 – 18.15

Plats Bolindersalen, Tekniska nämndhuset

Justerat Måndag den 25 oktober 2010

Ulla Hamilton

Åsa Romson

Närvarande

Ledamöter:

Ulla Hamilton (M) ordföranden

Åsa Romson (MP) vice ordföranden

Hugo Nordenfelt (M)

Lena Bring (M)

Torbjörn Erbe (M)

Daniel Valiollahi (M)

Per Ola Bosson (M)

Karin Karlsbro (FP)

Malte Sigemalm (S)

Godfrey Etyang (S)

Ersättare:

Helena Levy (M)

Nils Ingelström (M)

Björn Gülich (M)

Christian Carlsson (KD)

Gerd Sjöberg-Granlund (S) Tjänstgörande

Hassan Said Mahamed (S) Tjänstgörande

Fredrik Canerstam (S)

Charles Berkow (MP)

Tina Kratz (V) Tjänstgörande

Förhinder har anmälts av ledamöterna Ulla Jöhnk (S), Karin Wanngård (S) och Stellan F Hamrin (V) samt av ersättarna Aysin Hartzell (M), Harald Eriksson (M), Gustav Åkerblom (FP) och Maria Östberg-Svanelind (S)

Föredragande vid sammanträdet var direktör Gunnar Söderholm.

Närvarande var också nämndsekreterare Maria Stigle, föredragande tjänstemän och miljöförvaltningens avdelningschefer.

§ 28

Spårväg City genom Värtan

Yttrande över utredning från SL

Dnr 2010-16625

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden överlämnar och åberopar kontorens gemensamma tjänsteutlåtande som stadens yttrande över rapporten ”Spårväg City genom Värtan”, vilket innebär att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar följande:
 - a. Utifrån föreliggande utredning förordas förslaget till permanent linjesträckning.
 - b. Miljökontoret får i uppdrag att fortsätta arbetet med Spårväg City i samverkan med SL, bl. a. gällande detaljerad utformning av spårsträckningen, utformning av Ropsten och studie av möjligt läge för provisorisk depå.
 - c. Miljökontoret får i uppdrag att ha en fortsatt dialog med SL gällande tidplanen för projektet.
 - d. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Ärendets handling

Miljöförvaltningens, stadsledningskontorets, trafikkontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, 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), vice ordföranden Åsa Romson (MP) och Karin Karlsbro (FP) föreslår (se beslutet).
- 2) Malte Sigemalm m.fl. (S) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Godkänna förvaltningarnas redovisning
 - 2 I enlighet med förvaltningarna avstyrka föreslagen tidsplan om färdigställandetid till år 2014
 - 3 Därutöver anföra 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 som att bygga tunnelbana, för att om några år rivas upp igen till en tredjedel, vore det fullständigt ansvarslost 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 det 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 bostadsprojektet (vid etapp 5) att Loudden kan läggas ned till år 2019, vilket i sin tur enligt staten förutsätter att en ny ersättningsterminal finns klar och i funktion, rimligtvis i norra Stockholms län. Någon sådan plats finns inte utpekad och än mindre beslutad, projekterad, tillståndsprövad eller påbörjad. Liknande projekt visa att sådant 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 och Värtan projektet, Fortums nya anläggningar, Cementa, mm, kommer kosta hundratals miljoner kronor i onödan, om tidsplanen till år 2014 skall gälla, så blir det skattebetalarna i länet som får stå för detta. Det kan självklart inte accepteras.

- 2) Tina Kratz (V) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att delvis bifalla kontorens och hamnens förslag till beslut, samt att därutöver anföra 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 spårvägen 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 så innebär en öppning för trafik 2014 att provisoriska dragningar för Spårväg City är nödvändiga då gatunätet inte är klart och kommer att ändras. 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 kontorens gemensamma förslag.

Reservation

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

Tina Kratz (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av vice ordföranden Åsa Romson (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. Samrådet kring placeringen av depån 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 bättre redovisas och uppvisa en högre transparens än vad som hittills förevarit rörande andra delar av Spårväg City.

Vid protokollet
Maria Stigle

Rätt utdraget intygar:
