



Tid Onsdag 30 oktober 2013 kl. 16:30 – 16:45

Plats Bråvallasalen, Stadshuset

Justerat Onsdag 30 oktober 2013

Ulla Hamilton

Daniel Helldén

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Ulla Hamilton (M), ordföranden

Daniel Helldén (MP), vice ordföranden

Bo Arkelsten (M)

Datevig Tjärnberg (M)

Mark Klamberg (FP)

Jonas Naddebo (C)

Malte Sigemalm (S)

Oskar Levin (S)

Martin Hansson (MP)

Tobias Johansson (V)

Tjänstgörande ersättare:

Inga-Lill Larsson (M)

Christer Swärd (M)

Margareta Stavling (S)

för Daniel Valiollahi (M)

för Marie Agmén (M)

för Annika Ödebrink (S)

Ersättare:

Ole-Jörgen Persson (M)

Charlotta Schenholm (FP)

Jesper Svensson (FP)

Göran Oljeqvist (KD)

Jimmy Lindgren (S)

Hampus Rubaszkin (MP)

Petra Schagerholm (MP)

Johanna Granbom (V)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Per Anders Hedkvist, Fredrik Alfredsson, Louise Bill, Åse Geschwind, Inga-Lill Hultin, Elisabet Munters och Marita Söderqvist samt personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-7 och biträdande borgarrådssekreteraren Shashika Sellgren.

§ 8

Trafikverkets utställning av järnvägsplan för förlängning av Spårväg City från Djurgårdsbron till Frihamnen. Svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2013-330-04619

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att godkänna kontorens gemensamma tjänsteutlåtande som svar på remissen.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens och fastighetskontorets gemensamma tjänsteutlåtande från den 27 september 2013.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Ulla Hamilton (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP) och Jonas Naddebo (C) enligt följande:

Genom utbyggnaden av spårvägsnätet utökas den kapacitetsstarka och miljövänliga spårbundna kollektivtrafiken i Stockholm. Såväl tunnelbana som spårväg är attraktiva trafikslag och kan medverka till att fler stockholmare väljer att åka kollektivt i stället för att ta bilen.

Till skillnad från tunnelbana så blir spårväg ett nytt inslag i stadsbilden. Det är därför angeläget att spårvägen får en genomtänkt utformning av exempelvis tekniska installationer och hållplatser. Det är positivt att Trafikkontoret och landstingets trafikförvaltning samverkar kring dessa frågor.

Säkerhet är viktigt när spårvägen planeras, men det är också angeläget att man i möjligaste mån undviker de barriäreffekter som kan uppstå om hållplatser och liknande omgärdas av alltför mycket stängsel och staket. I andra europeiska storstäder har man ofta valt mindre barriärskapande lösningar. Där är det ofta möjligt att röra sig friare mellan plattformarna. Ett alternativ kan vara att använda pollare i stället för heldragna staket i syfte att minska barriäreffekten samtidigt som ett gott skydd mot oavsiktlig passage erhålls.

I arbetet med utformningen av Spårväg citys förlängning bör Trafikkontoret och Trafikförvaltningen vinnlägga sig om att inte onödiga barriäreffekter uppstår i staden.

Särskilt uttalande lämnas av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande:

Spårväg city är ett angeläget kollektivtrafikprojekt. Vi är positiva till att det byggs spårväg på den aktuella sträckan, men det måste göras på bästa möjliga sätt.

Ianspråktagen naturmark ska kompenseras, träd ska bevaras i största möjliga utsträckning och måste kompenseras med fullvärdig ersättning om eventuella borttagningar sker. Det är också viktigt att se till att bullerdämpande åtgärder utförs så långt det är tekniskt möjligt.

Det är tveksamt om de boende i den del av Norra Djurgårdsstaden som ligger norr om Hjorthagen får särskilt stor nytta av den aktuella sträckningen då avståndet till närmaste hållplats (Ropsten) blir mycket långt. Då Norra Djurgårdsstaden är ett område med hög miljöprofil är det av extra stor vikt att området har god kollektivtrafikförsörjning. En förlängning av Spårväg city till de nya bostadsområdena bör planeras och genomföras för att skapa hållbara resmönster. Dessutom bör staden utreda stödåtgärder för att förbättra de boendes tillgång till kollektivtrafik, t.ex. utnyttjande av Värtabanan mot Albano.

Vidare föreslår vi en utredning av möjligheten att ta med cykeln på spårvagnen, exempelvis i en separat del. Kollektivtrafik i kombination med cykelresa möjliggör en lösning som bidrar till att fler kan kombinera dessa transportmedel för att ta sig till mer eller mindre otillgängliga platser i staden utan att matcha avgångar med andra trafikslag. Cykelstråket längs med spårvägen måste redan nu planeras för att bli ett fullvärdigt pendlarstråk, och eventuella problemområden för att kunna bygga högklassig cykelväg bör utredas omgående.

Särskilt uttalande lämnas av Malte Sigemalm m.fl. (S) enligt följande:

Spårväg city har redan från första början skötts illa.

Tillfälliga lösningar har forcerats fram till mycket höga kostnader, utan att ge nämnvärt högre andel kollektivtrafikresenärer. Hantering av Spårväg city har mötts av kritik från opposition i både landstinget och staden såväl som media och inte minst landstingets revisorer.

Det är uppenbart att risken för förseningar av den tidtabell rörande utbyggnad av Spårväg City etapp 2 som man nu lägger fram är stor. Det ska till detaljplaneförändringar längs vägen, ny bro till Lidingö och en mycket komplicerad passage av hamnområdet. Vi har tidigare hävdat att inte bygga en tillfällig lösning.

Nu står det dessutom klart att sammankopplingen med Lidingöbanan kan ske tidigast 2020, inte som tidigare beräknat 2018. Återigen ser vi alltså hur stora investeringar, med högst oklara förutsättningar, stressas fram av den borgerliga majoriteten i landstinget. Basala fakta saknas, kostnader kan med all sannolikhet tillkomma och flera avgörande ekonomiska uppgifter saknas. Detta är ett väldigt oäktsamt sätt att hantera skattebetalarnas pengar på.

Mot bakgrund av de stora osäkerhetsfaktorerna och risken för omfattande fördyringar bör vidare projekteringar av Spårväg city i sin nuvarande form avbrytas för att invänta klargörande av grundläggande förutsättningar,

sträckning, tidsplan, kostnader och samhällsnytta.

Särskilt uttalande lämnas av Tobias Johansson (V) enligt följande:

Behovet av utbyggd kollektivtrafik är mycket stort. Vi är positiva till en utbyggd trafik. I framtiden ser vi dock behovet av att andra alternativ än spårtrafik övervägs i framtiden när kollektivtrafiken ska byggas ut. Eldrivna trådbussar är ett alternativ som många gånger kan tas i drift betydligt snabbare och billigare än spårtrafik.

Vi vill därutöver understryka nödvändigheten av att ingreppen i Nationalstadsparken begränsas till ett absolut minimum.

Ersättaryttrande

Göran Oljeqvist (KD) instämmer i särskilt uttalande av ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M) och Mark Klamberg (FP) och Jonas Naddebo (C).

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:
