



Tid: 24 september 2009 kl 16.30 – 17.30

Plats: Bråvallasalen, Stadshuset

Justerat: 24 september 2009

Ulla Hamilton

Jan Valeskog

Närvarande

Ledamöter:

Ulla Hamilton (M), ordförande
Jan Valeskog (S) vice ordförande

Berthold Gustavsson (M)
Tord Bergstedt (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:

Lars Bengtson (M) tjänstgörande
Bo Arkelsten (M) tjänstgörande
Datevig Mardirossian Lönn (M)
Christoffer Kuckowski (M)
Anna Manhag (M)
Lars Randerz (S)
Milly Namiro Darlsson (S)
Margareta Stavling (S)
Jonas Larsson (S)
Hampus Rubaszkin (MP)
Sebastian Wiklund (V)

Tjänstemän:

Trafikdirektör Magdalena Bosson och nämndsekreteraren Åse Geschwind.
Vidare tjänstemännen vid kontoret Fredrik Alfredsson, Louise Bill, Staffan Forsell,
Lars Jolerus, Pia Krensler, Ulla Ritzén, Anette Scheibe samt borgarrådssekreteraren
Katarina Larsson och biträdande borgarrådssekreteraren Magnus Thulin från roteln.

§ 2

Spårväg City. Genomförandebeslut etapp I

Dnr T2008-330-04093

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att fatta genomförandebeslut för Spårväg City etapp 1.
- 2 Nämnden godkänner genomförandeavtal för Spårväg City etapp 1.
- 3 Nämnden överlämnar ärendet till kommunfullmäktige för godkännande.
- 4 Beslutet förklaras omedelbart justerat.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m fl (M), ledamoten Inge-Britt Lundin (FP) och ledamoten Mats Lindqvist (MP) föreslår att nämnden beslutar att avgöra ärendet vid dagens sammanträde.
- 2) Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (S) och ledamoten Kajsa Stenfelt (V) föreslår återremiss enligt följande:
 - 1 Ärendet återremitteras.
 - 2 Kontoret får i uppdrag att tillsammans med SL påbörja projekteringen och byggandet av tunnelbana till norra stationsområdet, spårväg syd och spårvagn på 4:ans busslinje.
 - 3 Nämnden hemställer hos kommunstyrelsen att en uppvaktning sker av regeringen med krav på ytterligare investeringsmedel, genom främst statlig lånefinansiering, så att fler spårprojekt kan påbörjas i Stockholmsregionen.
- 4 Därutöver anförs följande:

Spårväg City och dess kostnader på mellan 2,5 – 3,0 Mkr har inte prioriterats varken i Stockholmsberedningen (Cederschiöldsöverenskommelsen), ”En bättre sitys projektet”(Mälardalsrådet), i förslaget till Länsplan för Stockholms Län eller i förslaget till Nationell plan. Det är ingen tillfällighet. Det finns andra viktiga spårprojekt i Stockholm som har betydligt större samhällsnytta och som dessa fyra tunga expertgrupper/organisationer tydligt förespråkar.

Det finns många frågetecken i detta förslag till beslut.

- 1/ Hur ser den samhällsekonomiska utvärdering ut av att endast bygga ett par hundra meter spårväg för omkring 200 mkr, utan att resten av spårvägen är garanterad och finansierad ?
- 2/ Hur många kommer att utnyttja denna spårväg efter denna korta utbyggnadssträcka?
- 3/ Hur stora blir försämringarna för gångtrafikanternas framkomlighet ?
- 4/ Hur stora blir försämringarna för cyklisternas framkomlighet ?
- 5/ Hur stor andel utgör nyttotrafiken i detta område och hur kommer deras framkomlighet att försämrars med endast ett körfält i vardera riktning på Hamngatan?
- 6/ Vad innebär det för trafiksäkerheten att en spårvagn i blandtrafik, med

betydligt större trafiksäkerhetsrisk än en buss pga längre bromssträcka och med avsaknad av väjningsmöjlighet, går i en extremt belastad miljö med tiotusentals människor som går och cyklar?

7/ Om spårväg City nu skall prioriteras före ett stort antal andra mer samhällsekonomiskt lönsamma spårprojekt, varför föreslås just denna del bli etapp 1 ? Detta avsnitt av spårvägen blir endast en "blindtarm" utan större resandeunderlag (busstrafiken fortsätter som vanligt) samtidigt som Hamngatan helt i onödan under flera års tid förlorar närmare hälften av sin kapacitet för fordonstrafik/nyttotrafik, cykelbanor försvinner och situationen för gångtrafikanterna försämras.

Nuvärdeskvotsanalyser visar att övriga spårprojekt har högre samhällsnytta än detta. Alla ovan nämnda projekt har omkring tre gånger så många passagerare som den nu föreslagna linjen. Mellan centralen och Djurgården kommer spårväg City ha mellan 15-20000 personer per dag. Detta när berörda busslinjer har lagts ned vilket inte kommer att ske nu. Övriga spårprojekt har ungefär 60 000 passagerare varje dag och kostar var och en ungefär lika mycket att bygga som spårväg city. På Hamngatan rör sig ca 24 000 fordon per dag. Varje dygn rör det sig dessutom om ca 40 000 gångtrafikanter.

Vi utesluter inte att spårväg city i en framtid kan fylla ett behov. Det förutsätter dock att finansieringen inte sker genom att andra mer samhällsekonomiskt viktiga projekt stoppas till förmån för cityspårvägen samt även att alla obesvarade frågor som finns kring projektet får acceptabla svar och lösningar. Bägge dessa förutsättningar saknas idag och därför bör ärendet återremitteras och de betydligt mer samhällsekonomiska spårprojekt som berör fler resenärer igångsättas snarast möjligt.

Härefter framläggs följande förslag:

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m fl (M), ledamoten Inge-Britt Lundin (FP) och ledamoten Mats Lindqvist (MP) ställer sig bakom kontorets förslag. (se beslutet)
- 2) Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (S) och ledamoten Kajsa Stenfelt (V) föreslår att nämnden avslår ärendet.

Omröstning

Ordföranden ställer först de framlagda förslaget om att återremittera ärendet mot förslaget att avgöra ärendet i dag. Nämnden beslutar att avgöra ärendet i dag.

Därefter ställer ordföranden det övriga framlagda förslagen mot varandra och nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Reservation

Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (S) och ledamoten Kajsa Stenfelt (V) med hänvisning till sitt förslag om återremiss.

Särskilt uttalande

Ledamoten Kajsa Stenfelt (V) enligt följande:

Vi ser generellt positivt på genomförandet av Spårväg City, men vi tycker att det

just nu finns andra spårsatsningar som skulle behöva genomföras först. Det känns lite konstigt att prioritera trafikförsörjningen av Hamngatan och Strandvägen och skjuta mer angelägna projekt, såsom t.ex. Snabbspårväg Syd på framtiden. Vidare finns också oklarheter när det gäller finansiering och vidare drift. Det är viktigt att landstinget behåller rådigheten över trafiken, och inte överlåter driften på privat aktör.

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:
