



Tid: 8 oktober 2009 kl 16.00 – 16.15

Plats: Bråvallasalen, Stadshuset

Justerat: 8 oktober 2009

Petter Lindfors

Mirja Räihä Järvinen

Närvarande

Ledamöter:

Petter Lindfors (M), ordförande

Mirja Räihä Järvinen (S), vice ordförande

Helena Bonnier (M)

Ingvar Snees (M)

Katharina Gratschew (M)

Gulan Avci (FP)

Kenneth Nilsson (S)

Jari Visshed (S)

Emilia Hagberg (MP)

Ann-Margarethe Livh (V)

Ersättare:

Sebastian Carlsson (M)

tjänstgörande

Anders Alvebäck (M)

tjänstgörande

Claes Fleming (FP)

Christer Mellstrand (C)

Bo Holmberg (S)

tjänstgörande

Gunnar Sandell (S)

Tjänstemän:

Exploateringsdirektör Krister Schultz och nämndsekreteraren Åse Geschwind.

Vidare tjänstemännen vid kontoret Peter Granström, Gunnar Jensen och Petra Nieto,
samt biträdande borgarrådssekreteraren Thord Swedenhammar från roteln.

§ 2

Spårväg City. Genomförandeavtal för etapp 1

Dnr E2008-330-01927

Beslut

Exploateringsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Exploateringsnämnden godkänner för sin del genomförandeavtal för Spårväg City etapp 1.
- 2 Nämnden överlämnar ärendet till kommunfullmäktige för godkännande.
- 3 Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Ärendets handling

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 30 september 2009.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Petter Lindfors m fl (M), Gulan Avci (FP) och Emilia Hagberg (MP) föreslår att nämnden avgör ärendet vid dagens sammanträde.
- 2) Vice ordföranden Mirja Räihä Järvinen m fl (S) och Ann-Margarethe Livh (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 6,0 – 7,0 Mdkr har inte prioriterats varken i Stockolmsberedningen (Cederschiöldsöverenskommelsen), ”En bättre sats 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/organsisationer 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 försämrats 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 försämrats.

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.

Beslutsgång i delen om återremiss

Ordföranden Petter Lindfors (M) ställer förslagen emot varandra och finner att nämnden beslutar att avgöra ärendet vid dagens sammanträde.

Därefter framlagda förslag till beslut

1) Ordföranden Petter Lindfors m fl (M), Gulan Avci (FP) och ledamoten Emilia Hagb

Beslutsgång

Nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Reservation

Vice ordföranden Mirja Räihä Järvinen m fl (S) och Ann-Margarethe Livh (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag om återremiss.

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:
