

Utlåtande 2017:138 RVII (Dnr 106-834/2016)

Utträde ur föreningen Spårvagnsstäderna

Motion (2016:57) av Bo Arkelsten (M)

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.
Motion (2016:57) av Bo Arkelsten (M) om utträde ur föreningen
Spårvagnsstäderna anses besvarad med hänvisning till vad som anförs i
utlåtandet.

Föredragande borgarrådet Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

Bo Arkelsten (M) har lämnat in en motion till kommunfullmäktige där han vill att staden begär utträde ur föreningen Spårvagnsstäderna. Detta med hänvisning till att Stockholms läns landsting under år 2015 beslutade att göra detsamma med motiveringen att inte stödja specifika kollektivtrafikslag.

Motionären anser att ovanstående argument tillsammans med att staden inte är huvudman för kollektivtrafiken talar för att även staden ska lämna föreningen och föreslår därför att kommunfullmäktige beslutar att:

uppdra åt kommunstyrelsen att begära Stockholms stad utträde ur föreningen Spårvagnsstäderna

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden, föreningen Spårvagnsstäderna och Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting.

Stadsledningskontoret anser att det är rimligt att regelbundet pröva stadens olika medlemskap och stöd. I samband med kommunstyrelsens budget för 2017 beslutades att medlemskapet skulle fortgå under 2017.

Trafiknämnden konstaterar att staden har varit och är medlem i ett antal olika föreningar, nätverk och organisationer. Nämnden kan konstatera att det liksom för internationella åtaganden främst är kommunstyrelsen som fattar beslut i dessa frågor.

Föreningen Spårvagnsstäderna ser självfallet en förlust i att Stockholms stad skulle lämna föreningen och avstyrker motionen.

Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting beslutade den 12 mars 2015 att avsluta medlemskapet i föreningen Spårvagnsstäderna.

Mina synpunkter

Stockholm är en spårvagnsstad. Vi har sedan länge Tvärbanan med karaktär av snabbspårväg som byggs ut i detta nu samtidigt som avtal om Spårväg Syd nyligen slutits inom ramen för Sverigeförhandlingen. Vi har Nockebybanan genom gamla Bromma trädgårdsstad som rullat sedan år 1914. Vi har Spårväg City i form av en stadsspårväg och tillsammans har Stockholm fler spårvagnsresenärer och mer spårvagnsräls än Norrköping och är därmed Sveriges andra spårvagnsstad efter Göteborg.

Genom Sverigeförhandlingen kommer det att byggas ut spårväg i flera svenska städer och Stockholm kommer att ha nytta av ett forum för att kunna hämta in kunskaper och erfarenheter från dessa stadsprojekt samtidigt som dessa städer inhämtar kunskap och lärdomar från Stockholm i den kommande utvecklingen.

Bilaga

Motionen

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden Anna König Jerlmyr och Cecilia Brinck (båda M) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Motion (2016:17) av Bo Arkelsten om utträde ur föreningen Spårvagnsstäderna bifalls.
2. Därutöver anfördes följande

Det är viktigt att Stockholms stad har en fungerande, tillgänglig, flexibel och effektiv kollektivtrafik. Stockholms stad bör dock inte låsa sig vid ett specifikt kollektivtrafikslag, särskilt givet att vi inte är kollektivtrafikhuvudman, utan snarare förespråka en variation av lösningar som uppnår målet om en fungerande, tillgänglig, flexibel och effektiv kollektivtrafik. Fokus bör istället ligga på att hitta kapacitetsstarka lösningar för kollektivtrafiken. I vissa delar sker detta genom spårväg, men i andra delar sker det genom buss eller andra spårtrafiklösningar.

Stockholms stad gick med i föreningen Spårvagnsstäderna i en tid då staden stod inför en omfattande utbyggnad av spårväg. Tillsammans med Stockholms läns landsting önskade staden att hitta ett forum för erfarenhetsutbyte och samarbete kring dessa specifika frågor. Idag är dock situationen en annan och Stockholms läns landsting, som är kollektivtrafikhuvudman i såväl staden som regionen, har beslutat att lämna föreningen. Det är märkligt att Stockholms stad inte har följt efter eftersom stadens vinning i detta är begränsad, särskilt mot bakgrund av att staden inte ens ansvarar för kollektivtrafikutbyggnaden annat än genom medfinansiering.

Det är inte rimligt att Stockholms stad betalar medlemsavgift när Stockholms läns landsting som trots allt bär huvudansvaret för att planera kollektivtrafikutbyggnaden i regionen inte gör det.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Motion (2016:57) av Bo Arkelsten (M) om utträde ur föreningen Spårvagnsstäderna anses besvarad med hänvisning till vad som anförs i utlåtandet.

Stockholm den 17 maj 2017

På kommunstyrelsens vägnar:
K A R I N W A N N G Å R D

Daniel Helldén

Ulrika Gunnarsson

Reservation anfördes av Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson, Cecilia Brinck, Dennis Wedin och Jonas Nilsson (alla M) med hänvisning till Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av Karin Ernlund (C) med hänvisning till Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

Bo Arkelsten (M) har lämnat in en motion till kommunfullmäktige där han vill att staden begär utträde ur föreningen Spårvagnsstäderna. Detta med hänvisning till att Stockholms läns landsting under år 2015 beslutade att göra detsamma med motiveringen att inte stödja specifika kollektivtrafikslag.

Motionären anser att ovanstående argument tillsammans med att staden inte är huvudman för kollektivtrafiken talar för att även staden ska lämna föreningen och föreslår därför att kommunfullmäktige beslutar att:

uppdra åt kommunstyrelsen att begära Stockholms stad utträde ur föreningen Spårvagnsstäderna

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden, föreningen Spårvagnsstäderna och Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 13 mars 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Våren 2009 startades ett nätverk för att organisera samarbetet mellan inblandade aktörer gällande spårvagnsutbyggnad i städer. Nätverket blev en förening och den 18 september 2009 bildades Spårvagnsstäderna vid ett möte på Landstingshuset i Stockholm, där Stockholms stad blev en av medlemmarna.

En styrelse tillsattes med representanter för Sveriges största kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter, däribland Stockholms stad. Även företag och intresseorganisationer är välkomna att delta i föreningens arbete. Verksamheten finansieras av medlemsavgifter. Staden betalar i nuläget 100 000 kr per år i medlemsavgift.

Staden har spårväg på flera platser inom kommunen, dels Spårväg City i form av stadsspårväg och dels Tvärbanan med mer karaktär av snabbspårväg. Spårvägstrafik i Stockholm innebär särskilda krav och utmaningar för att fungera i trafik- och gatumiljön.

Stockholms läns landsting lämnade föreningen inför 2016.

Stadsledningskontoret anser att det är rimligt att regelbundet pröva stadens olika medlemskap och stöd. I princip görs detta årligen i samband med beslut om budget. I

samband med kommunstyrelsens budget för 2017 beslutades att medlemskapet skulle fortgå under 2017.

Stadsledningskontoret konstaterar därmed att medlemskapet fortgår under 2017.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige anse motionen besvarad med vad som anförts i tjänsteutlåtandet.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 oktober 2016 följande.

1. Trafiknämnden överlämnar och återoppar kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av Cecilia Brinck m.fl. (M) och Karin Ernlund (C), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 22 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret kan konstatera att staden har varit och är medlem av ett antal olika föreningar, nätverk och organisationer. Grunder och motiv för att vara med respektive träda ur samverkan och samarbeten kan skilja sig över tid. Kontoret kan konstatera att det liksom för internationella åtaganden främst är kommunstyrelsen som fattar beslut i dessa frågor. Kontoret har därför inte något att invända på aktuellt medlemskap i sak. Stockholm är därtill en stad med spårvagn. Kontoret har dock inte deltagit i några aktiviteter arrangerade av Spårvagnsstäderna på senare tid utan för Stockholms del har kanske medlemskapet framförallt varit en plattform för utbyte på politisk nivå. Generellt anser kontoret att det, likt vad som föreslås i den internationella strategin, kan vara motiverat att staden omprövar sina aktuella medlemskap regelbundet, exempelvis vart fjärde år.

Föreningen Spårvagnsstäderna

Föreningen Spårvagnsstädernas yttrande daterat den 30 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Spårvagnsstäderna tog innan sommaren emot en remiss från Stockholms stad angående utträde ur föreningen. Det är nyttigt att då och utvärdera och se över de medlemskap som staden använder sig av. Medlemskapet i Spårvagnsstäderna ger möjlighet för samtliga av Stockholms stads anställda och förtroendevalda att delta i föreningens verksamhet och styrelseplatsen som staden disponerar ger möjlighet att

påverka föreningen i den riktning man önskar.

Sedan föreningen startades 2009 för ska ett kunskapsutbyte och samarbete mellan de städer som planerar eller utreder spårvägsbyggnad och de som redan har en spårväg har föreningen utvecklats. Föreningen har idag 15 medlemmar bestående av kommuner och landsting, samt ett 40-tal associerade medlemmar som på olika sätt har kompetens inom spårvägsområdet.

Medlemsunderlaget är viktigt inte bara för föreningen, utan även för medlemmarna. Att bygga ny modern spårväg, eller göra andra kollektivtrafiksatsningar, är inget som sker i ett vakuum utan påverkas av andra processer som pågår i staden och det finns mycket att lära av varandra. Det kan handla om exempelvis bostadsbyggande, trafikåtgärder eller effektivisering av kollektivtrafiken generellt. Och medan det i regel är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som driver trafiken, så är det inte de ensamma om att planera nya dragningar och upplägg. Städer, stadsdelar och i slutändan invånare har stort inflytande över hur linjer dras, hur uppehåll planeras och hur staden ska utvecklas runt kollektivtrafiken. Därför är det viktigt att Stockholms stad förblir medlemmar i föreningen, för att på effektivast sätt kunna maximera vinsterna med såväl framtida spårväg som befintlig.

Hur man bäst kan dra nytta av de synergieffekter som uppstår vid spårvägsbyggande är bara en av de frågor som kontinuerligt diskuteras i föreningen, och Spårvagnsstäderna är den enda aktören som erbjuder en arena och plattform för just den sortens diskussioner fokuserad på spårväg. Det finns andra forum för att diskutera andra former av kollektivtrafik, som exempelvis buss, järnväg och cykel.

Nyttorna för Stockholms stad slutar dock inte vid kunskapsutbytet städer och landsting emellan utan föreningen gör bland annat även följande, vilket direkt eller indirekt gagnar staden och hade varit ineffektivt och dyrt för staden att driva själva. Nedan följer några exempel på det arbete som föreningen utför:

- Referensgrupper för tjänstemän, tekniker och kommunikatörer där mer specifika frågor inom respektive fält kan diskuteras.
- Årliga konferenser med olika teman och internationella utblickar arrangeras. Här har Stockholm haft möjlighet att lära av sina kollegor i andra nordiska städer kring hur stadsutrymmet best utformas för att dra nytta av en spårväg.
- Föreningen deltar i Transportstyrelsens och Trafikverkets olika grupper för säkerhetsfrågor och standarder. De frågor som diskuteras här påverkar i stor utsträckning spårvägars utformning och säkerhetskrav, vilket i sin tur påverkar utformningen av exempelvis nya gator. Aktuellt för Stockholm i arbetet med Klarabergsgatan och kringliggande område och Tvärbanans nya Kistagren exempelvis.
- Deltar i arbetet med SIS standardiseringsgrupp TK583. Genom denna grupp

påverkas även arbetet med standardiseringar på EU-nivå.

- Arrangerar studieresor och studiebesök såväl inom Sverige som i utlandet.
- Publicerar nyhetsbrev, artiklar och bedriver omvärldsbevakning inom spårvägsområdet.
- Tar fram riktlinjer för hur attraktiv spårväg byggs. Ger stöd för utformningen av exempelvis hållplatser, torg, linjedragningar och liknande. Riktlinjer med samma syfte finns för andra transportslag, men fanns inte för spårväg tidigare vilket efterfrågats.
- Faktagranskar spårvägsrelaterade rapporter och debattartiklar.
- Deltar i utformningen av Trafikverksskolans spårvägsutbildning.

Spårvagnsstäderna ser självfallet en förlust i att Stockholms stad skulle lämna föreningen, men framförallt blir det svårare för stadens tjänstemän och politiker att använda gjorda och planerade infrastruktursatsningar på bästa sätt eftersom de blir utestängda från att delta i föreningens verksamhet. Det är också viktigt att lyfta fram att ett medlemskap i Spårvagnsstäderna inte innebär att staden på något sätt låser sig till ett transportsätt, utan föreningen förespråkar att varje trafikslag ska vara på rätt ställe, vid rätt tidpunkt, för rätt syfte och rätt kostnad. Alla olika transportslag fyller en funktion, och det viktiga oavsett transportslag är hur en stad kan dra nytta av de olika transportslagens nyttor och minimera svagheter. Det är det som Spårvagnsstäderna hjälper till med, vi förespråkar inte spårväg som universallösning till varje pris överallt.

Med bakgrund i ovanstående avstyrker Spårvagnsstäderna motionen.

Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting

Trafikförvaltningen, Stockholms läns landstings yttrande daterat den 27 juni 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Trafiknämnden i Stockholms läns landsting beslutade den 12 mars 2015 att avsluta medlemskapet i föreningen Spårvagnsstäderna. Protokollsutdrag från sammanträdet samt tjänsteutlåtandet bifogas detta yttrande. Stockholms läns landsting har därutöver inget att tillägga.

Reservationer m.m.

Trafiknämnden

Reservation anfördes av Cecilia Brinck m.fl. (M) och Karin Ernlund (C) enligt följande.

Att nämnden beslutar att tillstyrka motionen och därutöver anföra följande:

Det är viktigt att Stockholms stad har en fungerande, tillgänglig, flexibel och effektiv kollektivtrafik. Stockholms stad bör dock inte, särskilt givet att vi inte är kollektivtrafikhuvudman, låsa sig vid en specifik kollektivtrafikslag utan snarare förespråka en variation av lösningar som uppnår målet om en fungerande, tillgänglig, flexibel och effektiv kollektivtrafik. Fokus bör istället ligga på att hitta kapacitetsstarka lösningar för kollektivtrafiken, i vissa delar sker detta genom spårväg, i andra delar sker det genom buss eller andra spårtrafiklösningar.

Stockholms stad gick med i föreningen Spårvagnsstäderna i en tid då staden stod inför en omfattande utbyggnad av spårväg. Tillsammans med Stockholms läns landsting önskade staden att hitta ett forum för erfarenhetsutbyte och samarbete kring dessa specifika frågor. Idag är dock situationen en annan och Stockholms läns landsting, som är kollektivtrafikhuvudman i såväl staden som regionen, har beslutat att lämna föreningen. Det är märkligt att Stockholms stad inte följt efter då stadens vinning i detta är begränsad, särskilt mot bakgrund av att staden inte ens ansvarar för kollektivtrafikutbyggnaden.

Det är inte rimligt att Stockholms stad betalar medlemsavgift när Stockholms läns landsting som trots allt finansierar kollektivtrafikutbyggnaden i regionen inte gör det.