

Protokoll 5/2025

Tid Torsdagen den 12 juni 2025 kl. 16.45-17.10

Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset

Justering Onsdagen den 18 juni 2025, §§ 1-15, 17-23

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 12 juni 2025, §§ 16, 24

Lars Strömgren

Torbjörn Erbe

Närvarande

Beslutande ledamöter

Lars Strömgren (MP), ordföranden

Johan Heinonen (S)

Berit Nyberg (S)

Jimmy Lindgren (S)

Irene Dolk Castellanos (S)

Maria Mustonen (V)

Katja Jassey (V)

Anders Lindman (SD)

Sara Svanström (L)

Hamid Ershad Sarabi (C)

Tjänstgörande ersättare

Torbjörn Erbe (M) för Dennis Wedin (M)

Ann-Sofie Söderberg (M) för Jonas Nilsson (M)

Louise Grabo (C) för Svante Linusson (C)

Ersättare:

Karin Jordås (S)

Lars Arell (S)

Björn Erdal (S)

Abdiaziz Serar (S)

Lisa Diaz Cardenas (S)

Joel Höglund (V)

Agneta Sundberg (V)

Robert Westerlund (SD)

Tjänstemän

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Marie Aktö, Sara Bergendorff, Niklas Domeij, Ulrika Falk, Peter Granström, Anna Green, Philip Hall, Lena Lien, nämndsekreteraren Lykke Ask, personalföreträdarna Luis Lopez och Tomas Nitzelius §§ 1-13 samt borgarrådssekreteraren Emil Frodlund.

§ 16**Detaljplan för Centralstaden. Svar på remiss från stadsbyggnadskontoret**

Dnr T2025-00892

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Lars Strömgren (MP), Johan Heinonen m.fl. (S) och Maria Mustonen m.fl. (V):

1. Trafiknämnden beslutar att överlämna trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen samt att därutöver anföra följande:

Centralstationen är en del av Sveriges största bytespunkt för kollektivtrafik, och har betydelse för hela landets och Stockholms transportsystem. Bytespunkten omfattar som helhet flera tunga spårtrafikfunktioner med stora flöden av resenärer; Centralstationen, pendeltågsstationen Stockholms City, T-Centralens blå, röda och gröna linjer, och därtill Spårväg City samt anslutande bussar för lokal, regional och fjärtrafik.

I framtiden kommer resenärsflödena mellan de olika funktionerna att förändras när blå linje öppnar mot Nacka och grenas av som en del av Hagsätragrenen. Resenärer som idag ankommer till T-Centralen via tunnelbanans röda och gröna linje kommer i stor utsträckning att förflytta sig mellan blå linjes uppgång vid Vasagatan/Bryggargatan till Centralstationen. I och med Roslagsbanans framtida förlängning till City, kommer även resenärer från nord-ostsektorn, som idag anländer med röd t-bana, istället använda den nya underjordiska ändstationen för Roslagsbanan under blå linje. Detta kommer att innebära att en stor andel av SL:s resenärer som ska till och från Centralstationen kommer att ledas upp via Vasagatans västra trottoar.

Trots att ett av huvudsyftena med planförslaget har varit att förbättra för resenärer riskerar planen att skapa längre gångvägar för dem som byter mellan de olika trafikslagen jämfört med idag. Någon samhällsekonomisk analys kring hur planförslaget påverkar restiderna för resenärerna saknas.

En möjlig lösning skulle kunna vara att skapa en direktkoppling mellan Centralstationens nya stationsnav och

Citybanans södra mellanplan, vilken är belägen under Vasagatan. Resenärer skulle då kunna nå Centralstationens samtliga plattformar via den nya gångtunneln under spåren och få en smidig anslutning till förbindelsegången mellan Citybanan och tunnelbanan.

Ett annat alternativ skulle kunna vara att öppna upp en entré till Centralstationen från Östra Järnväggsgatan, vilket skulle minska trängseln längs Vasagatan. En sådan lösning skulle också möjliggöra en bättre entrépunkt för cyklar till och från det nya cykelgaraget. Enligt planförslaget kommer cyklister från Vasagatan att behöva korsa det stora gångflödet vid den norra delen av Centralplan, och ingen cykelväg skapas hela vägen fram.

Planförslaget innebär att Centralstationens tyngdpunkt förflyttas norrut, vilket möjliggörs genom att Klarabergsviadukten smalnas av för att bereda plats för det nya stationsnavet i Centralhallens förlängning.

Klarabergsviadukten, som ursprungligen var utformad för fyra körfält, planeras att bli en ren bussgata med två körfält samt få intilliggande gång- och cykelbanor.

Trafikförvaltningen har i sin långsiktiga planering övervägt att omforma Klarabergsgatan till en ren spårväggsgata för att möjliggöra utökad kapacitet för Spårväg City. I ett sådant scenario behöver lokalbusstrafiken ledas om, vilket skulle innebära att Klarabergsviadukten överdimensioneras enligt nuvarande utformning i planförslaget. En för bred bro resulterar i att det nya stationsnavet inte kan ge tillräckligt med utrymme för resenärsflödena i stationens viktigaste punkt.

2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation

Samtliga ledamöter för Moderaterna reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Anders Lindman (SD) och samtliga ledamöter för Centerpartiet reserverar sig mot beslutet med hänvisning till kontorets förslag.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 24 mars 2025.

Kontoret föreslår att nämnden beslutar följande:

1. Trafiknämnden beslutar att överlämna trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

1. Ordföranden Lars Strömgren (MP), Johan Heinonen m.fl. (S) och Maria Mustonen m.fl. (V) föreslår (se beslutet).
2. Torbjörn Erbe m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar att avstyrka förslag till detaljplan Centralstaden samt att därutöver anföra följande:

Vi är positiva till att det tillskapas en grönare och mer mänsklig miljö i området runt Stockholms centralstation. Dock har planförslaget missat de behov som resenärer, kontor, boenden och butiker har i området. Det behöver vara enkelt att ta sig till och från Centralen samtidigt som leveranser av varor och tjänster till och från butiker och restauranger behöver fungera. Likaså kommer de många arbetsplatser som planeras i området behöva service, underhåll, leveranser. Vi saknar tillräckliga förslag om hur detta ska hanteras i planförslaget. Vi vill därför understryka vikten av att alla stockholmare och trafikslag enkelt ska kunna ta sig runt i området.

Stockholm har flera viktiga trafikleder som separerar fordonstrafik och människor och så även i området runt Centralen. Vi är mycket oroliga över att den styrande majoriteten fortsätter försvåra tillgängligheten till dessa trafikleder. Dessutom föreslås det i planförslaget att Klarabergsviadukten skall stängas helt, vilket skulle komplicera vardagen ytterligare för många stockholmare.

Stängs en väg av kommer andra alternativ användas även om detta betyder att bilar, servicefordon och lastbilar i allt större utsträckning tvingas in i bostadskvarteren. Det innebär försämrad trafiksäkerhet samt mer avgaser och buller för boenden i området. Utan en genomtänkt plan hur taxi, servicefordon och lastbilar skall kunna angöra, lasta och lossa eller genomföra sina serviceuppdrag kommer möjligheten att leva och verka i området kraftigt begränsas. Från Klaratunneln har in- och utfart till Tegelbacken och Kungsholmen redan stängts. På Söderleden planeras fyra av- och påfarter tas bort och trafiken kommer istället hänvisas till Fleminggatan och mindre gator sidogator. När större trafikleder försvinner och tillgängligheten begränsas riskerar

det att skapa längre bilköer när transporttrafik leds in på mindre gator.

3. Anders Lindman (SD) och Hamid Ershad Sarabi m.fl. (C) föreslår att nämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag.

Beslutsgång

Ordföranden Lars Strömgren (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Lars Strömgren (MP), Johan Heinonen m.fl. (S) och Maria Mustonen m.fl. (V).

Vid protokollet

Lykke Ask