



Tid Tisdagen den 10 november 2009 kl 16.30 – 17.00
Plats Bråvallasalen, Stadshuset
Justerat 19 november 2009

Ulla Hamilton

Jan Valeskog

Närvarande

Ledamöter:

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

Berthold Gustavsson (M)
Anna C Kullendorff (M)
Annika Davidsson (M)
Inge-Britt Lundin (FP)
Anders Broberg (KD)
Annika Ödebrink (S)
Jimmy Lindgren (S)
Mats Lindqvist (MP)
Kajsa Stenfelt (V)

Ersättare:

Lars Bengtson (M)
Bo Arkelsten (M) tjänstgörande
Christoffer Kuckowski (M)
Inga-Lill Larsson (M)
Per Johansson (FP)
Lars Randerz (S) tjänstgörande
Milly Namiro Darlsson (S)
Margareta Stavling (S)
Jonas Larsson (S)
Sebastian Wiklund (V)

Tjänstemän:

Trafikdirektör Magdalena Bosson och nämndsekreteraren Åse Geschwind.
Vidare tjänstemännen vid kontoret Fredrik Alfredsson, Louise Bill, Ted Ell, Staffan Forsell, Ann Kemmler, Erica Lawesson, Ulla Ritzén och Marita Söderqvist samt borgarrådssekreteraren Katarina Larsson och biträdande borgarrådssekreteraren Magnus Thulin från roteln.

§ 13

Framkomlighetsåtgärder för biltrafiken i relationen Östermalm-söderut/västerut i samband med ombyggnad av Hamngatan för Spårväg City. Genomförandebeslut

Dnr T2008-330-04093

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Ulla Hamilton m fl (M), Inge-Britt Lundin (FP), Anders Broberg (KD) och Mats Lindqvist (MP):

- 1 Kontorets förslag godkänns i huvudsak.
- 2 Därutöver anføres följande:

Spårvägens återkomst till Stockholms innerstad är mycket glädjande och möjliggör i en förlängning bättre kollektivtrafik mellan City och Nordvästra Kungsholmen respektive Norra Djurgårdsstaden, samt innebär en avlastning av den redan idag överbelastade tunnelbanan.

Nämnden ser positivt på kontorets förslag till framkomlighetsåtgärder i samband med ombyggnad av Hamngatan för Spårväg City, men vill ändå påtala vikten av att ytterligare åtgärder måste göras om föreslagna förändringar inte är tillräckliga.

Nämnden anser att Mäster Samulesgatan är en lämplig gata att öppna upp för trafik under byggtiden om föreslagna åtgärder inte skulle vara tillräckliga. Även om en öppning av Mäster Samulesgatan skulle medföra olägenheter för gående på Biblioteksgatan så handlar det om en begränsad tid, vilket nämnden anser är acceptabelt. Vid en eventuell öppning av Mäster Samuelsgatan är det enligt nämnden även viktigt att kontoret beaktar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 26 oktober 2009. I utlåtandet föreslås följande:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att öppna Sturegatan mellan Linnégatan och Birger Jarlsgatan för allmän trafik.
- 2 Nämnden beslutar att ge trafikkontoret i uppdrag att utvärdera de konsekvenser öppnandet av Sturegatan samt åtgärderna på Hamngatan medför för övrig trafik och därefter återkomma till nämnden med en förnyad redovisning i ärendet.
- 3 Nämnden beslutar att ge trafikkontoret i uppdrag att initialt utföra utökad trafikövervakning på Hamngatan.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m fl (M), Inge-Britt Lundin (FP), Anders Broberg (KD) och Mats Lindqvist (MP) ställer sig bakom ett eget förslag till beslut. (se beslutet)
- 2) Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (S) föreslår följande:
 - 1 Ärendet avslås.
 - 2 Nämnden uttalar att: Bygga en mycket dyr spårväg som innebär en kraftig

överkapacitet, framför andra mer angelägna spårprojekt i länet, är direkt ansvarigt.
3 Därutöver anförs följande:

Detta ärende gör listan på invändningar mot projektet ännu längre. Köerna för nyttofordon och bilister kommer bli 2,3 km lång! (på bl.a Strandvägen) Alla butiker i NK och närliggande, samt restauranger på Kungsträdgården och inte minst Taxi, kommer allvarligt att påverkas av att all angöring på Hamngatan försvinner! Tidigare har vi konstaterat att:

- Projektets totala kostnad är helt okänd men handlar om många miljarder
- Projektet är enligt SL kraftig samhällsekonomiskt olönsamt, för varje krona som investeras går ytterligare en krona i soppåsen.
- Resandetalen blir mycket låga, långt under vad som motiverar en spårväg på denna sträcka. Endast omkring 2025-2030 när andra etappen av bostadsområdet i Värtan blir klar, kan en spårvagn vara motiverad av kapacitetsskäl.
- Tunnelbanan kommer avseende resetider bli 4-5 gånger snabbare från de nya bostadsområdena i Hjorthagen och Västra Kungsholmen till centrum, jämfört med föreslagen spårväg
- Det finns ett stort antal projekt i länet som är mer motiverade av samhällsekonomiska skäl än detta, att länets politiker i slutändan skulle lägga ut miljardbelopp av landstingets pengar på ett avsnitt i innerstaden där kollektivtrafiken redan är relativt sett mycket god, är inte troligt.
- Konsekvenser för andra viktiga trafikgrupper som cyklisterna, gångtrafikanter och det stora antalet sk nyttofordon (ca 50% av all trafik) kommer generellt sett att drabbas hårt
- Antalet allvarliga olyckor i trafiken kommer öka med denna spårvagnslösning på Hamngatan där omkring 30 000 gångtrafikanter rör sig dagligen. Detta pga de objektivt sett betydande svårigheter som en spårvagn har att bromsa på kort sträcka samt väja undan, jämfört med en buss, i en miljö med väldigt många gångtrafikanter.
- Spårvägen blir extremt störningskänslig då inga ledningsomdragningar under spåren hinns med av tidsskäl. (Wennerholm vill klippa bandet under våren) Det innebär att alla vatten, gas, el, tele ledningar som det sker avbrott på invid eller under spårvägen, resulterar i att spårvägen måste grävas om och då under en längre tid ersättas med buss till stora kostnader.
- I princip samtliga experter på SL, Trafikkontoret, Stockholmsberedningen, En Bättre Sits (Mälardalsrådet), berörda entreprenörer som Bombardier, näringslivet genom Handelskammaren, tar tydligt avstånd från denna, eller vill ej prioritera projektet. Dessutom finns den inte prioriterad eller framhållen i Länsplanen eller den Nationella planen.

Risken är stor att detta samhällsekonomiskt olönsamma projekt kommer att misslyckas och skapa ett generellt motstånd mot utbyggnad av spårvägar i Stockholm. Det vore beklagligt.

Med ovanstående motiv bör projektet avbrytas och ärendet därför avslås.

3) Kajsa Stenfelt (V) föreslår följande:

1 I samband med genomförandet av Spårväg City planeras för en bilfri spårväggsgata från Värtan till Kungsholmen

2 Därutöver anförs:

Spårväg City är tyvärr på väg att genomföras, trots att det finns många, mycket mer angelägna projekt som borde prioriterats före denna innerstadssatsning.

För oss känns det konstigt att ha invändningar mot en satsning på kollektivtrafik, men vi tror

att budskapet når fram att det är prioriteringen vi vänder oss emot.
Vi är övertygade om, att de trafikproblem som kommer att uppstå vid Hamngatan, i slutändan kommer att betalas av cyklister och gående.

Därför vill vi nu passa på tillfället att våga ta steget att göra som flera storstäder i Europa redan gjort, och göra spårväggsgatan från Värtan till Kungsholmen bilfri.
Detta skulle innebära ökat utrymme för cyklister, gående och kollektiv- och nyttotrafik, fler skulle nyttja spårvägen som därmed också skulle bli ett ekonomiskt mer motiverat projekt.
Bilfria delar i staden är befrämjande för handel, stadsliv och kultur, men framförallt bidrar det till en bättre luftkvalitet, och är helt i linje med den trafik och miljöpolitik som ansvarsfulla politiker måste föra i Stockholm för att inte belasta framtida generationer med vår miljöskuld.

Beslutsgång

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer de framlagda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Ulla Hamilton m fl (M), Inge-Britt Lundin (FP), Anders Broberg (KD) och Mats Lindqvist (MP).

Reservation

Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.
Kajsa Stenfelt (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:
