



§ 13 Remiss - förlängning av Spårväg City från Kungsträdgården till Sergels Torg/T-Centralen.

Diarienummer 1.5.1.-380/2013

Stadsdelsnämndens beslut

1. Remissen besvaras med stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Vice ordförande Anita Lindskog (S) och ledamöterna Shadi Larsson och Barbro Borg (MP) lämnade särskilda uttalanden.

Ärendet

Stadsdelsförvaltningen hade redovisat ärendet i ett tjänsteutlåtande daterat den 1 augusti 2013.

Kommunstyrelsen har begärt yttrande från bl.a. Norrmalms stadsdelsnämnd med anledning av en remiss från Trafikförvaltningen (SL), om förlängning av Spårväg City från Kungsträdgården till Sergels torg/T-centralen.

Fullt utbyggd blir Spårväg City en kapacitetsstark förbindelse mellan City, nya Norra Djurgårdsstaden och Lidingö. Den ska utgöra ett attraktivt alternativ till att åka med bil.

Förvaltningen ställer sig positiv till förslaget om utbyggnad och förlängning av Spårväg City som enligt förvaltningen bidrar till att uppnå målen enligt Stockholms stads framkomlighetsstrategi.

Förvaltningen anser att det är angeläget att möjligheten att göra delar av Klarabergsgatan bilfri utreds vidare i det fortsatta arbetet.

Förslag till beslut

Ordföranden Alexandra Östback (M) föreslog att stadsdelsnämnden skulle besluta i enlighet med stadsdelsförvaltningens förslag.

Vice ordförande Anita Lindskog (S) lämnade följande särskilda uttalande:

Vi socialdemokrater har varit väldigt engagerade när det gäller att försöka skapa attraktiva möjligheter till kollektivresande med hänsyn till kostnaderna för skattebetalarna. Därför har vi varit mycket kritiska såväl i Norrmalms Stadsdelsnämnd som i Stockholms kommunfullmäktige till hela hanteringen av kommunikationen mellan centrala Stockholm och Djurgården som vi ansett vara skandalöst hanterad. 380 mkr kostade det att mycket skyndsamt före valet bygga ett par hundra meter spårväg till Sergels torg samt rusta upp spåren till Djurgården. Detta skedde fast det enligt SL inte fanns ett sådant upprustningsbehov av museispårvägen. Spårvägen blev därmed dyrare att bygga än det är att bygga tunnelbana motsvarande sträcka. Dessutom måste cirka 100 meter spårväg rivas upp ånyo, för att bygga om Sergels torg, om spårvägen ska dras fram till Centralen. Därutöver lades busslinje 47 ned för att få upp resandetalen till dagens relativt låga 7 000 per dag på spårvagnen, trots att tillgängligheten därigenom försämrades väsentligt för de många personer som kommer via pendeltåg och fjärrtåg dagligen och ska ut till Djurgården. Vi har vid ett flertal tillfällen tagit upp det orimliga att turisterna, våra äldre och handikappade samt övriga trafikanter ska tvingas gå nästan en kilometer till spårvagnen vid Sergels Torg/NK från Centralen alternativt först ta buss för att sen byta till spårvagn vilket uppenbarligen är en klar försämring gentemot tidigare.

Även om det nu tar ytterligare tid innan spårvagnslinjen kan tas i bruk mellan Centralen och Djurgården måste man beakta de mycket kostsamma investeringar som redan gjorts i spårvägen. Stockholms attraktionskraft påverkas negativt av att man inte kan erbjuda en förbindelse mellan Djurgårdens attraktioner och Centralen under de år det tar att färdigställa spårvägen. De för resenärernas negativa omständigheter enligt ovan av alliansens förda politik bör reduceras via en tillfällig bussförbindelse till sträckan färdigställts. Därför bör SL under tiden det tar till den extra sträckan färdigställs upprätta en direkt förbindelse mellan Centralen och södra Djurgården

som, om inte annat, är i bruk under de perioder av året då antalet besökande i området är särskilt omfattande.

Det innebär att vi trots att vi anser att frågan är skandalöst handlagd såväl ur resenärernas synpunkt som skattebetalarnas synpunkt, så kan vi inte bara säga ”vad var det vi sa” utan vi agerar ansvarsfullt m h t rådande nedlagda kostnader och accepterar att man utreder vad den extra kostnaden för att bygga ut nu befintlig spårväg mellan Sergels Torg och Centralen blir. Det är dock anmärkningsvärt att det saknas någon som helst kostnadsredogörelse i materialet som vi har att yttra oss om! För övrigt tycker vi att det är viktigt att man i möjligaste mån försöker separera trafikslagen (gående, biltrafikanter, spårväg, bilar, cyklister). Detta är viktigt inte minst ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Ledamöterna Shadi Larsson och Barbro Borg (MP) lämnade följande särskilda uttalande:

Vi ställer oss mycket positiva till förslaget om förlängning av Spårväg City. Spårvagnar har högre kapacitet än bussar i förhållande till utrymmesbehovet. Eldrift och energisnålhet är andra bra egenskaper. Bilister i gemen visar också större respekt för spårvagnar, vilket förbättrar framkomligheten ännu mer.

Möjligheten att göra delar av Klarabergsgatan bilfri måste förstås utredas. En bilfri passage för gångtrafikanter mellan affärsstråken norr och söder om Klarabergsgatan vid Åhléns skulle binda ihop dessa viktiga stråk i den mest folkfyllda delen av Norrmalm.

Miljöpartiet har tidigare påtalat vikten av att få direkta och bekväma förbindelser mellan Centralen och de stora turistmålen på Djurgården. Den föreslagna spårvagnssträckningen kan bli en dellösning i detta. Men vi vill också i det här sammanhanget påpeka det önskvärda i att en utredning kommer igång om förutsättningarna för en ytterligare förlängning av spårvagnslinjen västerut, från Klarabergsgatan till Västra Kungsholmen, med syfte att få en sammanhängande tvärförbindelse med stor kapacitet genom hela centrala staden. Och då är det väsentligt att inga beslut tas nu, i samband med den föreslagna förlängningen av linjen till Sergels Torg/T-centralen, som kan försvåra en senare utbyggnad västerut.