

Tid Torsdagen den 17 november 2022 kl. 16.05 – 16:20

Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset

Justering Måndagen den 28 november 2022, §§.1-13.

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 17 november 2022, § 14.

Lars Strömgren

Ulla Hamilton

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Lars Strömgren (MP), ordföranden

Ulla Hamilton (M), vice ordföranden

Inger Edvardsson (S)

Emmelie Renlund (S)

Ulf Walther (S)

Rikard Warlenius (V)

Jan Tigerström (M)

Eva Ekmehag (M)

Peter Wallmark (-)

Åsa Nilsson Söderström (L)

Johan Fälldin (C)

Mikael Valier (KD)

§§ 11-14

Tjänstgörande ersättare:

Joel Höglund (V)

för Katja Jassey (V)

Tomas Tetzell (M)

för Mikael Valier (KD) §§ 1-10

Ersättare:

Bengt Ohlsson (S)

Camilla Kylanfelt (MP)

Tomas Tetzell (M)

§§ 11-14

Bo Arkelsten (M)

Bo Lindner (M)

Svante Linusson (C)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Jenny Carlsson, Mikaela Dahlberg, Ulrika Falk, Peter Granström, Anna Green, Philip Hall, Alva Matsdotter och personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-11 samt borgarrådssekreteraren Elin Hylander.

§ 12**Förbud mot vänstersväng från Strandvägen vid Nybroplan. Svar på uppdrag från trafiknämnden**

Dnr T2021-02705

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag.

- 1 Trafiknämnden godkänner redovisningen av uppdraget och beslutar att förbudet mot vänstersväng från Strandvägen vid Nybroplan ska permanentas.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 21 januari 2022.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Rikard Warlenius (V), Åsa Nilsson Söderström (L) och Johan Fälldin (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordförande Ulla Hamilton m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar:
 - 1 Att avslå kontorets förslag till beslut.
 - 2 Att återgå till tillåten vänstersväng vid Nybroplan.
 - 3 Att därutöver anföra:

Nybroplan är ett nav i Stockholms innerstad, där trafikanter av alla sorter korsar varann och behöver samsas. En sådan mötesplats ska vara lättillgänglig och säker för alla stockholmare. Med detta som utgångspunkt ställde vi oss redan från början skeptiska till en förbjuden vänstersväng för bilar i slutet av Strandvägen. Kompromissen blev att tillfälligt införa detta på test och nu har vi fått tillbaka en utvärdering som lämnar mycket att önska.

Vi vill att fler trafiklösningar faktiskt tar hänsyn till hur stadens invånare upplever dem och detta är ett typexempel på

ett försök som skapat missnöje hos boende i området, såväl som många resenärer längs sträckan. Att tvinga bilister till omvägar, som förslaget innebär, anser vi inte vara förenligt med ambitionen om framkomlighet i staden.

Det är också anmärkningsvärt att ärendet slår fast att utvärderingens grund inte kan anses helt tillförlitlig med tanke på att testperioden genomförts under pandemin, vilken påverkade resandet. Allt fler valde bort kollektivtrafik för att undvika smittspridningen och man kan anta att många då istället tog bilen, vilket förstås då lett till en ökad biltrafik och därmed restid för bilister.

Vidare konstaterar utvärderingen att bussprioriteringen fungerade väl redan innan testperioden och, i motsats till ärendet, anser vi att de ytterligare vinster som gjorts för busstrafiken inte är tillräckligt stora för att väga tyngre än de försämringar som testet resulterat i för bilister, avseende såväl restid som upplevelse.

3) Peter Wallmark (-) föreslår att nämnden beslutar:

- 1 Att kontorets förslag till beslut avslås.
- 2 Att därutöver anföra följande:

I en levande stad måste alla trafikslag ges plats, men eftersom ytan är begränsad är det nödvändigt med prioriteringar. Olika majoriteters ensidiga prioriteringar av cykeltrafik har i vissa fall skapat problem för andra trafikslag i högre grad än det har skapat nytta för det trafikslag man vill prioritera — kollektiv- och cykeltrafik.

Förbjuden vänstersväng från Strandvägen till Nybroplan är en, miljözoner på Hornsgatan en annan. Bägge dessa förbud har skapat en sämre luftkvalitet på gator i förbudets närområde samt trängsel och ibland köbildningar. Det har också varit svårt för att inte säga omöjligt att parkera för att göra ärenden i affärerna längs nämnda gator.

På sikt är alltför långtgående begränsningar för privat biltrafik liksom undandragande av parkeringsplatser och avstängda gator skadligt för stadens affärs- och näringsidkare. Det är en långsam process som inte blir uppenbar förrän det är försent. Att åter göra innerstaden attraktiv för den gruppen kanske inte ens är möjligt när den försvunnit.

Det låter bra att göra plats för gående och cyklister för att uppnå vinster för miljön, men med alltfler elbilar kommer det

inte längre vara ett argument. Vi måste se saken i ett längre och bredare perspektiv om innerstaden även i fortsättningen ska kunna erbjuda sina invånare och besökare en attraktiv och levande stadskärna.

Det är oroväckande att Miljöpartiet återigen får makt att förstöra trafikinfrastrukturen i Stockholms stad. Det spelar ingen roll vilken konstellation som har majoritet, prioriteten är densamma. Den fulla konsekvensen kommer att bli uppenbar över tid.

Beslutsgång

Ordföranden Lars Strömgren (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av Ulf Walther m.fl. (S), Rikard Warlenius (V), Åsa Nilsson Söderström (L) och Johan Fälldin (C).

Reservation

Vice ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Peter Wallmark (-) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Vid protokollet
Alva Matsdotter