

Bilaga 2 till kommunfullmäktiges protokoll 2008-02-11 § 4

Svar på interpellation (2007:56) från Jan Valeskog (s) om majoritetens nonchalanta hantering av Gustav Adolfs torg och Strömkajen/Södra Blasieholmskajen

1. vad är de konkreta skälen till att förslaget från förvaltningen på ombyggnad av Gustav Adolfs inte kan accepteras av trafikborgarrådet?
2. Enligt både stadsbyggnadskontoret och trafikkontorets tjänstemän är ombyggnadsförslaget för Gustav Adolfs torg från början av 90-talet inte är möjligt att genomföra rent praktiskt, delar borgarrådet denna uppfattning
3. Tycker borgarrådet det är en ansvarig hantering att utan begriplig beslutsmotivering avstyrka en i tiden angelägen ombyggnation och samtidigt därmed kasta omkring 3,5 mkr i papperskorgen?
4. Spelar det enligt borgarrådets uppfattning någon roll att projektet Gustav Adolfs torg med denna olyckliga hantering skjuts upp till tidigast omkring 2012?
5. Varför undersöker inte borgarrådet med berörda näringsidkare, parkeringsbolag och trafikexperter om förslagets konsekvenser för framkomlighet och parkering innan beslutet om att stoppa ombyggnationen vid Strömkajen/Södra Blasieholmskajen togs?
6. Tycker borgarrådet att den lösningen som nu beslutats med mycket negativa konsekvenser för framkomlighet, tillgänglighet och estetisk utförande vid Strömkajen kommer bli lyckad?
7. Är borgarrådet beredd att ompröva besluten att stoppa ombyggnationen av Gustav Adolfs torg och Strömkajen om samtliga intressenter i dessa bägge områden förespråkar detta?

Som svar vill jag anföra följande:

Gustav Adolfs Torg har sedan medeltiden varit en central plats i Stockholm. Torget har i alla tider varit entré till Norrmalm och en viktig trafikfördelare oavsett om man kommit per fot, med häst och vagn eller med mer moderna motordrivna fordon. Torget har också kantats av varierande och mer eller mindre publika verksamheter. Från sandtag, via basarer, palats och hotell till dagens operahus och officiella ej allmänt öppna verksamheter.

Det har varit naturligt att torget alltid inneburit en fokuspunkt för stadsplanerare och arkitekter. Genom seklen har otaliga känt sig kallade att markera torgets centrala läge och potential. Med varierande resultat. Dagens Gustav Adolfs Torg har inte den attraktionskraft eller funktion det skulle kunna ha och återigen har torget under ett par år planerats för förändringar.

Det finns dock flera starka skäl till att projektet inte ska genomföras just nu.

Verksamheterna i flera av de närmast belägna byggnaderna är under utvärdering. Operan, riksdagen och departementsbyggnaderna har i dag verksamheter som står inför förändringar. Statens fastighetsverk har generellt uttalat att man önskar öppna upp sina bottenvåningar till mer publika lokaler. Riksdagen planerar för en utbyggnad på den s.k. Puckeln och Operan utvärderar sina lokaler. Samtliga dessa utredningar kommer att leda till beslut som bör tillåtas att påverka utformningen av Gustav Adolfs Torg.

Ytterligare skäl till att avvakta med genomförandet är den överhettade anläggningsmarknaden som kommer att anstränga trafikkontorets och stadens ekonomi i de redan avtalade och beslutade projekten. En omdaning av Gustav Adolfs Torg förtjänar att genomföras utan överhängande hot om stora begränsningar i budgeten.

Det arbete som hittills är nedlagt på planering och projektering är inte på något sätt förgäves. Mycket bra bakgrundsmaterial och många utredningar har genomförts som kan användas vid ett återupptagande av projektet.

Vad gäller Strömkajen/Södra Blaiseholmskajen skall trafikkontoret genomföra de åtgärder som är i direkt koppling till Stockholms hamns nödvändiga reovering av kajen. De övriga åtgärderna i gatumiljön kommer enligt min bedömning påverka framkomligheten och parkeringssituationen i stor grad även efter genomförandeskedet och de kompenserande åtgärderna är alltför osäkra. Parkeringsgaraget på Blasieholmen är behäftat med stora risker både ekonomiskt och tekniskt och kan inte anses vara en garant för att parkeringsplatserna. Gatorna vid Grand Hotel är i dag del av trafikföringen mellan Östermalm och Norrmalm och bör inte begränsas.

Till sist vill jag poängtera att Stockholm genomgår en historisk expansion och staden kommer under en lång tid framöver att se ut som en stor arbetsplats. Åtgärder som borde ha genomförts för länge sedan förverkligas nu i rask takt. Stockholmstrafiken kommer under många år framöver präglas av de olägenheter som följer av att ett extremt eftersatt underhåll av gatu- och vägnätet nu åtgärdas samt genomförandet av mycket stora nyinvesteringar. I detta skede måste staden minimera olägenheterna för alla trafikslag. Det måste därför finnas en prioriteringsordning där vissa projekt får stryka på foten till förmån för mer angelägna åtgärder.

Stockholm 2008-02-06

Mikael Söderlund
Stadsbyggnads- och trafikborgarråd.