



Tid Torsdagen den 10 december 2009 kl 16.35 – 17.00

Plats Sessionssal A och B, Tekniska Nämndhuset

Justerat 17 december 2009

Ulla Hamilton

Jan Valeskog

Närvarande

Ledamöter:

Ulla Hamilton (M), ordförande

Jan Valeskog (S) vice ordförande

Berthold Gustavsson (M)

Tord Bergstedt (M)

Annika Davidsson (M)

Inge-Britt Lundin (FP)

Annika Ödebrink (S)

Jimmy Lindgren (S)

Birgit Marklund Beijer (S)

Mats Lindqvist (MP)

Kajsa Stenfelt (V)

Ersättare:

Christoffer Kuckowski (M)

tjänstgörande

Inga-Lill Larsson (M)

tjänstgörande

Per Johansson (FP)

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 Birgitta Björk, Ted Ell, Staffan Forsell, Karin

Hebel, Lars Jolerus, Ulla Ritzén och Marita Söderqvist samt biträdande

borgarrådssekreteraren Magnus Thulin från roteln.

§ 17

Utställning av detaljplan Norra Station. Anmälan av svar på remiss

Dnr T2009-512-01473

Protokollsutdrag

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets anmälan.

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 18 november 2009.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Ordföranden Ulla Hamilton m fl (M), Inge-Britt Lundin (FP) och Mats Lindqvist (MP) ställer sig bakom kontorets förslag. (se beslutet)

- 2) Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (S) föreslår följande:
 - 1 Kontorets yttrande godkänns i huvudsak.
 - 2 Nämnden avstyrker byggande av spårvagn till förmån för tunnelbana, med hänsyn till betydligt längre resandetider för 30 000 resenärer/dag med spårvagn samt cirka 10% sämre framkomlighet på gatorna i Norra Vasastan
 - 3 Kontoret får i uppdrag att öka parkeringstalet för boende, kontor och handel.
 - 4 Kontoret får i uppdrag att pröva frågan om minskad exploateringsgrad samt öka andelen parkmark i området
 - 5 därutöver anføres följande:

Det är mycket allvarligt, vilket också förvaltningen tydligt uppmärksammar, att ett införande av spårvagn istället för tunnelbana kraftigt skulle komma att försämra framkomligheten, men även resandetiderna i trafiksystemet i hela norra Vasastan.

Istället för att byta till en tunnelbaneskyttel under jord måste 30 000 resanden varje dag förflytta sig upp ovan jord till Odenplan och där ta en spårvagn för en jämförelsevis långsam färd till Karolinska. Denna resa kommer ta 2x15 minuter längre *tid* per dag eller motsvarande 4,5 dygns längre restid per år, för minst 30 000 resenärer.

Dessutom skulle framkomligheten på gatorna i norra Vasastan helt i onödan stoppas upp av långsamma spårvagnar som har lägre kapacitet, sämre tillförlitlighet, fler hållplatser och flerkollektivtrafikfordon. De boende i Vasastan och många andra skulle få en försämring av framkomligheten som kan bli så stor som 10 % i området! Det är mycket allvarligt om så sker.

Parkeringsstalen för boende, kontor och handel är för låga. För boende bör den som lägst vara 0,8 och då skall ytor för bilpooler räknas in. Låga parkeringstal innebär att staden fysiskt förhindrar människor att ha bil i området, vilket istället kommer belasta redan högt utnyttjade närområden.

Då området ligger väl till i förhållande till stora vägar kommer också attraktiviteten i lokalytorna bli beroende av tillgänglighet till parkering både för handel och kontor. Den bör således vara högre. I detta område är det dessutom tekniskt möjligt att enkelt under jord ordna bra parkeringsytor med god tillgänglighet för boende, kontor och handel.

I framtiden drivs fordon med miljövänliga bränslen eller olika varianter av elfordon och att i dag inte planera för ett tillräckligt antal parkeringsplatser är kortsynt.

Slutligen anser vi att det är ett stort problem med den höga exploateringsgraden och mycket små ytor utomhus för de boende, inte minst barnen, som föreslås för området. Det bör ytterligare prövas om möjligheten att minska exploateringsgraden och i likhet med förvaltningen anser vi att parkmarksytorna måste bli större.

- 2) Kajsa Stenfelt (V) föreslår följande:
 - 1 Kontorets förslag till remissvar godkänns i huvudsak.
 - 2 Därutöver anförs följande:

Den planerade tunnelbanegrenen Odenplan- Karolinska måste planeras in i byggandet av bostäderna vid Norra station. Det gäller alla stadsutvecklingsområden i Stockholm - utbyggnad av kollektivtrafik och bostäder måste ske parallellt för att inte bygga in området i ett bilberoende. De som flyttar till Norra station ska inte behöva vara beroende av bil. Parkeringsstalen ska hållas låga, bilpooler ska initieras och områdets planering ska främja gång- cykel och kollektivt resande.

Omröstning

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer de framlagda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

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.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av ordföranden Ulla Hamilton m fl (M) och Inge-Britt Lundin (FP) enligt följande:

Nämnden instämmer i kontorets synpunkter och vill samtidigt understryka vikten av att berörda förvaltningar arbetar vidare tillsammans med att lösa de brister som kontoret påtalar i detta tjänsteutlåtande. Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning måste förbättras, kapaciteten för kollektivtrafiken samt övrig trafik måste analyseras djupare, konsekvenser för

de halverade nivåerna för angöring och parkering måste utredas, gatuträden i stadsmiljön måste få en tydligare roll. Det är även viktigt att gatumiljön utformas så att driften av densamma i framtiden inte försvåras och fördryas i onödan.

Särskilt uttalande lämnas av Mats Lindqvist (MP) enligt följande:

Trafikkontorets synpunkter i denna fråga är i huvudsak rimliga och riktiga. Utöver detta, så anför vi att tydligare kontaktmöjligheter behöver skapas till grönområdena i öster, Bellebvueparken/Hagaparken och väster, Karlbergs slottspark. Rörande kollektivtrafik så anser vi att tunnelbana är det bästa alternativet. Denna bör då skapas så att en förlängning i framtiden är möjlig till Solna pendeltågsstation, så att en effektiv omstigningspunkt mellan gröna linjen och pendeltågen kan skapas där. Om detta i dagsläget inte är möjligt så bör det förberedas plats i konstruktionen av Norra stationsområdets överdäckning för en framtida tunnelbanelinje. Vidare är i så fall spårvagn det näst bästa alternativet, men denna spårvagn behöver koppling till ett större innerstadsnät av spårvagnslinjer, för att öka attraktionskraften för en sådan spårvagnslinje. Utefter Värtanbanan, mellan Centralen och Värtan, under den kommande överdäckningen, så bör plats förberedas för en eventuell framtida pendeltågsstation, antingen för ett framtida nordostligt pendeltåg ner till Centralen, eller för en eventuell framtida vändning av Roslagsbanan, bort från Östra station, som kan läggas ner, med en ny fortsättning av Roslagsbanan fram till Centralen, med en ny station under Norra station. En eventuell pionjärbana av spårbilar mellan Universitetscampus och Karolinska sjukhuset påverkar rimligtvis även kollektivtrafiksituationen i Norra stationsområdet.

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:
