

Utlåtande Rotel VIII (Dnr KS 2023/1236)

Motion om att använda Stockholms tunnlar

Motion av Dennis Wedin och Torbjörn Erbe (båda M)

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.
Motionen besvaras med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

Sammanfattning av ärendet

Dennis Wedin och Torbjörn Erbe (båda M) har väckt en motion i kommunfullmäktige. Motionärerna föreslår att uppdra åt trafiknämnden att redovisa en konsekvensanalys av hur stängningar av några av stadens tunnlar påverkar trafiksituationen för biltrafiken samt att uppdra åt trafiknämnden att återkomma med en fördjupad utredning om hur trafiken i Söderledstunneln kan öppnas upp.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden, Norra innerstadens stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd, M Sverige och Visita Stockholm. M Sverige och Visita Stockholm har inte inkommit med svar.

Stadsledningskontoret anser att tunnelarna idag används på ett sätt som styr mot stadens mål om minskad biltrafik och ökad framkomlighet för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer.

Trafiknämnden framför att de i motionen efterfrågade analyserna redan genomförts inom ramen för tidigare ärenden samt att frågan även berörs av uppdrag om trafiklösning för Gamla stan samt om Trafik- och Gatumiljöplan för City.

Norra innerstadens stadsdelsnämnd anser att en analys av konsekvenserna av att tunnelarna inte nyttjas kan vara användbar för att förstå trafiksituationen i Stockholm.

Södermalms stadsdelsnämnd framför att de saknar kunskap och kompetens att analysera hur trafiken och framkomligheten påverkas.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Trafikkontoret har i ett flertal ärenden som beslutats i trafiknämnden under nuvarande mandatperiod redovisat konsekvenser och effekter för de tunnlar som motionen handlar om. Dessa tidigare genomförda analyser svarar på de frågor som lyfts i motionen om trafikföringens konsekvenser och effekter.

Trafiknämnden har uppdrag i budget 2024 att redovisa en trafiklösning för Gamla stan samt ett uppdrag att ta fram en Trafik- och Gatumiljöplan för City. I bägge dessa ärenden kommer frågor om trafikföring kopplat till City och Södermalm att belysas ytterligare .

Bilaga

Motion om att använda Stockholms tunnlar, dnr KS 2023/1236-1

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation av borgarråden Christofer Fjellner och Dennis Wedin (båda M) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att bifalla motionen
2. Att därutöver anföra

Stockholm ska vara en växande och hållbar storstad där det är enkelt att ta sig fram – oavsett om man går, cyklar, åker kollektivt eller tar bilen. Alla ser att Stockholmstrafiken är under förändring. Till stor del beror dessa förändringar på att stockholmarnas vardag och behov förändrats, men till viss del är förändringarna pådrivna av politiska beslut. Ibland till det sämre. Moderaterna oroar sig exempelvis för hur den försämrade tillgången till kollektivtrafik, inte minst i innerstan, riskerar både livspusslet för många stockholmare och stadens klimat- och miljömål.

På samma sätt ser vi risker med att hastigt införda begränsningar vad gäller biltrafiken kommer att försämra framkomligheten för stockholmarna. Moderaternas trafikpolitik tar sikte på att underlätta för stockholmarna att ta sig fram i sin stad. Lösningar som underlättar framkomligheten måste därför alltid få gå före politiska prestigeprojekt.

På Södermalm och Norrmalm blir det särskilt tydligt, när gatuförändringar och stränga miljözoner leder till att biltrafik flyttas till omkringliggande bostadskvarter. Att i detta läge begränsa användningen av biltunnlarna tjänar varken framkomligheten, trafiksäkerheten, luftkvaliteten eller stockholmarna.

Vi vill särskilt understryka vad Norra Innerstadens stadsdelsförvaltning uttrycker: ”Vad gäller motionärernas förslag tror förvaltningen att en konsekvensanalys av hur

trafiksituationen påverkas av att tunnarna inte kan nyttjas på samma sätt som tidigare kan vara användbar för att bättre kunna veta vilka effekter det får på trafiksituationen i Stockholm.”

Motionen handlar om att analysera konsekvenserna av de politiska beslut som tas och möjliggöra för bättre användning av i första hand Söderledstunneln. Det handlar om att skapa en bättre förståelse för vilka effekter för politik får på Stockholm och stockholmarnas vardag, samt vad vi som politiker kan göra för att våra gemensamma ytor ska kunna användas bättre.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt föredragande borgarråds förslag.

Stockholm den 29 maj 2024

Karin Wanngård
Kommunstyrelsens ordförande

Reservation av Annika Friberg, Jonas Nilsson och Johan Paccamonti (alla M) som är likalydande med Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

Ersätтарыttrande av Nike Örbrink (KD) som är likalydande med Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

Ärendet

Dennis Wedin och Torbjörn Erbe (båda M) har väckt en motion i kommunfullmäktige. I motionen framförs att bilar i innerstaden måste kunna röra sig i stadens tunnlar, vilket anses vara bättre ur såväl framkomlighets-, klimat- och stadsmiljöperspektiv. Motionärerna föreslår att fler kopplingar som tidigare funnits till tunnlar i innerstan öppnas upp, för att på så sätt använda befintlig väginfrastruktur mer effektivt. Motionärerna nämner Söderledstunneln, som trafiknämnden nyligen tagit beslut om att stänga på- och avfarterna mot Hornsgatan och Folkungagatan permanent. Motionen tar även upp beslutet om att inkludera Klaratunnelns östra mynning på Mäster Samuelsgatan i miljözon klass 3 som planeras införas den 31 december 2024. Miljözonen påverkar vilken typ av fordon som kan använda tunneln.

Med bakgrund av detta föreslår motionärerna att uppdra åt trafiknämnden att redovisa en konsekvensanalys av hur stängningarna kommer påverka trafiksituationen för biltrafiken i Stockholm. Samt att uppdra åt trafiknämnden att återkomma med en fördjupad utredning om hur man kan öppna upp trafiken på Söderledstunneln på bästa sätt, och att de tunnlar som finns i innerstaden ska komma trafikanterna bättre till del.

Remissammanställning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden, Norra innerstadens stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd, M Sverige och Visita Stockholm. M Sverige och Visita Stockholm har inte inkommit med svar.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 21 mars 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Stadens målsättning är att fram till år 2030 minska utsläppen från transportsektorn med 80 % jämfört med år 2010 och minska biltrafikarbetet med 30 % från 2017 års nivå. Trafikplaneringen ska utgå från dessa mål och åtgärder som krävs för att nå målen ska vidtas. Biltrafiken behöver också minska för att öka framkomligheten och för att skapa en tryggare och mer levande stad med mer plats för människor istället för bilar.

De åtgärder med mittbarriärer i Söderledstunneln som trafikkontoret permanenterat under hösten 2023 har lett till större genomströmning av trafik i tunneln och gjort att fler fordon kan passera tunneln i maxtimmarna. Detta har haft en gynnsam effekt på restiden för de stora antalet citybussar som trafikerar Söderledstunneln. Mittbarriären har även gjort att framkomligheten för stombusstrafiken på framförallt Skeppsbron har kunnat säkerställas. Avstängningen i Söderledstunneln minskar tillgängligheten för motorfordonstrafiken samtidigt som busstrafikens framkomlighet kan säkerställas och gång- och cykeltrafik prioriteras.

Bedömningen är att införandet av miljözon klass 3 i City kommer att ge en trafikminskning och förbättrad framkomlighet i området. Det finns i det korta perspektivet risk att trafikflöden ökar på huvudgatorna som omger miljözonen. Samtidigt bedöms det totala trafikflödet genom City minska till följd av ändrade färdvägar samt genom byte till alternativa färdmedel. Tidigare erfarenheter av trafikbegränsningar i City har visat att trafikmängderna i hela området runt begränsningen har minskat och att förväntade ökningarna på angränsande länkar har överdrivits i prognoser. I vissa fall har förväntade ökningarna helt uteblivit.

Den sammantagna bedömningen är att tunnelarna används på ett effektivt sätt för att styra mot målet om en minskad biltrafik och ökad framkomlighet för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att Motion om att använda Stockholms tunnlar av Dennis Wedin (M) och Torbjörn Erbe (M) besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 14 mars 2024 följande.

Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation av Torbjörn Erbe m.fl. (M), se Reservationer m.m.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 15 februari 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret har inom tidigare ärenden redovisat konsekvenser och effekter för berörda vägavsnitt. Både inom framkomlighet på norra Södermalm (Dnr T2023-01631) och Miljözon klass 3 (Dnr T2023-01293). Trafikkontoret bedömer att dessa tidigare genomförda analyser svarar på frågan om trafikföringens konsekvenser och effekter.

Trafikkontoret har uppdrag i budget 2024 att redovisa en trafiklösning för Gamla stan samt har ett pågående uppdrag ta fram en Trafik- och Gatumiljöplan för City. I bägge dessa ärenden kommer frågorna att belysas ytterligare och redovisas för trafiknämnden.

Söderledstunneln

Vad avser permanentandet av åtgärden med mittbarriärer i Söderledstunneln hänvisar trafikkontoret till den analys som angavs i tjänsteutlåtande "Framkomlighet Norra Södermalm. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige och trafiknämnden" och som beslutades av Trafiknämnden 2023-11-09.

För att sammanfatta har trafikeffekterna av regleringen varit en större genomströmning av trafik i Söderledstunneln och därmed en framkomlighetsförbättring för huvudflödet i tunneln. De har även medfört minskade

trafikflöden i snittet mellan Slussen, Gamla stan och City och därmed förbättrade förutsättningar för prioriterade trafikslags framkomlighet i stråket. Detta är särskilt betydelsefullt för busstrafikens framkomlighet.

Klaratunnelns östra gren

Avseende synpunkten om Klaratunnelns östra gren hänvisar kontoret till konsekvensbeskrivningarna i ärendet om Miljözon klass 3 (Dnr T2023-01293) som Trafiknämnden beslutade om 2023-12-24.

Kontorets bedömning är att det inom området för miljözonen kommer bli trafikminskningar och förbättrad framkomlighet. Det finns i det korta perspektivet risk att trafikflöden ökar på huvudgatorna som omger miljözonen, exempelvis Hamngatan och Kungsgatan. Samtidigt bedöms det totala trafikflödet genom City minska till följd av ändrade färdvägar samt genom byte till alternativa färdmedel. Tidigare erfarenheter av trafikbegränsningar i city har visat att trafikmängderna i hela området runt begränsningen har minskat och att förväntade ökning på angränsande länkar har överdrivits i prognoserna. I vissa fall har förväntade ökning helt uteblivit.

Fordonsbegränsningen i Klaratunnelns östra gren bedöms framförallt ge förändrade resmönster i city. Initialt bedöms effekterna bli mer utspridd biltrafik över dygnet, överflyttning till övriga vägnätet och byte av färdmedel från bil till annat alternativ. Vidare kommer Klaratunnelns östra gren fortsatt vara öppen för den fordonstrafik som klarar miljözonens reglering. Under 2023 stod elbilar för 38,7% av nyregistreringarna i Sverige, vilket var fler än antalet nyregistrerade laddhybrider. Motsvarande siffra i Stockholms län var 44,3%. Omställningen till eldrift gör att allt fler förväntas kunna nyttja Klaratunnelns östra gren på sikt, i enlighet med motionärernas önskan.

Norra innerstadens stadsdelsnämnd

Norra innerstadens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 21 mars 2024 följande.

Norra innerstadens stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Norra innerstadens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 22 december 2023 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen instämmer i att det ska vara enkelt att röra sig i staden och att det är angeläget att nyttja befintlig väginfrastruktur på bästa sätt. Det är många, ibland motstridiga, intressen att ta hänsyn till när det kommer till Stockholms trafiksituation och särskilt i city. Enligt Stockholms stads framkomlighetsstrategi ska gång, cykel och kollektivtrafik ha hög prioritet samtidigt som näringslivets transporter ska fortsätta värnas. Staden har succesivt ändrat fokus från att mest titta på transportsystemets trafikfunktion till att även fokusera på hur det påverkar hela det offentliga rummet.

Stadens målsättning är att Stockholm ska vara helt fossilbränslefritt senast år 2040, och till år 2030 ska målet om en utsläppsfri innerstad ha uppnåtts. Vidare är målsättningen att fram till år 2030 minska utsläppen från transportsektorn med 80 procent jämfört med år 2010.

I kommunfullmäktiges budget för 2024 gavs trafiknämnden i uppdrag att införa miljözon klass 3 i området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen. Inom föreslaget område för miljözon klass 3 finns Klaratunnelns mynning på Mäster Samuelsgatan. Om beslut fattas om införande av miljözon klass 3 kommer trafiken i city att påverkas, inte bara inom området för zonen utan även utanför eftersom de fordon som inte uppfyller kraven för miljözon klass 3 kommer behöva ta andra vägar för att ta sig in och ut ur stadskärnan, alternativt att andra transportmedel väljs.

Trafikkontoret har tagit fram en konsekvensanalys för införandet av miljözon klass 3. Förvaltningen ser även att det kommer vara viktigt att utvärdera ett eventuellt införande av miljözon klass 3 och vilka effekter det har fått, bland annat för trafiksituationen i city men även gällande faktorer som luftkvalitet.

Vad gäller motionärernas förslag tror förvaltningen att en konsekvensanalys av hur trafiksituationen påverkas av att tunnlarna inte kan nyttjas på samma sätt som tidigare kan vara användbar för att bättre kunna veta vilka effekter det får på trafiksituationen i Stockholm. Vilka åtgärder som eventuellt skulle kunna vara lämpliga att vidta för att underlätta för trafikanter anser förvaltningen skulle kunna ingå som en del i arbetet med konsekvensanalysen. Eventuella åtgärder behöver även beakta stadens mål om en utsläppsfri innerstad till år 2030 och ett fossilbränslefritt Stockholm till år 2040.

Förvaltningen föreslår att nämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Södermalms stadsdelsnämnd

Södermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 21 mars 2024 följande.

Stadsdelsnämnden överlämnar stadsdelsförvaltningen tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation av Jonas Nilsson m.fl. (M), se Reservationer m.m.

Södermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 21 februari 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen saknar kunskap och kompetens att bedöma hur trafiken i ovannämnda tunnlar påverkar och kommer att påverka framkomligheten i staden och vilka olika konsekvenser detta ger. Förvaltningen har inget att erinra vad gäller att genomföra föreslagen konsekvensanalys och fördjupad utredning.

Beträffande utformning av stadens trafiksystem anser förvaltningen att det är angeläget att den utvecklas i en riktning så att stadens miljö- och klimatmål kan nås samt att stadens Framkomlighetsstrategi följs. I Framkomlighetsstrategin anges bland annat att framkomligheten för gående, cyklister och kollektiva färdmedel ska premieras.

Förvaltningen föreslår att stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Reservationer m.m.

Trafiknämnden

Reservation av Torbjörn Erbe m.fl. (M)

Att tillstyrka motionen samt att därutöver anföra följande:

De kommande åren kommer trafiken i innerstan, särskilt på Södermalm, påverkas kraftigt av upprustningar och renoveringar som behöver göras. De som berörs är mer eller mindre alla som rör sig i området och oberoende färdmedel. Resultatet kommer bli att det blir svårare att ta sig fram för särskilt biltrafiken och att trafiksäkerheten riskeras.

Trafikkontoret menar att man gjort tillräckliga konsekvensanalyser men hur de ännu inte påbörjade renoveringarna kommer påverka området är än så länge mycket svårt att förutse. I det här läget är det inte ansvarsfullt att samtidigt permanenta befintliga avstängningar för fordonstrafik i Söderledstunneln och för en stor del av trafiken i Klaratunneln.

Moderaternas trafikpolitik tar sikte på att underlätta för stockholmarna att ta sig fram i sin stad. Lösningar som underlättar framkomligheten utifrån de praktiska förutsättningarna måste därför alltid få gå före politiska prestigeprojekt – likt försvårad framkomlighet för bilister tycks vara för Miljöpartiet.

På Södermalm blir det särskilt tydligt där gaturummet med anledning av upprustningarna som ska göras på Götgatan kommer behöva användas mer effektivt. Genom att försvåra för biltrafiken att köra ner i tunnelarna och bort från Götgatan tvingas mer biltrafik samsas med gående och cyklister i gatumark. Det är varken ett optimalt nyttjande av befintlig infrastruktur eller ett bidrag till en trevligare och trafiksäkrare stadsmiljö.

Södermalms stadsdelsnämnd

Reservation av Jonas Nilsson m.fl. (M)

1. Att tillstyrka motionärerna
2. Att uppdra åt Trafiknämnden att återkomma med en fördjupad utredning om hur man kan öppna upp trafiken på Söderledstunneln på bästa sätt, och att de tunnlar som finns i innerstaden ska komma trafikanterna bättre till del.

I ett läge då det borde vara lättare för alla trafik och inte minst biltrafik att ta sig ut ur innerstaden och därmed motverka trafikstockningar i stads kvarteren, bör befintlig väginfrastruktur under mark användas på bästa möjliga sätt. Mot bakgrund av denna beskrivning föreslår motionärerna att kommunfullmäktige beslutar att uppdra åt trafiknämnden att redovisa en konsekvensanalys av hur de trafikstängningar som nämns i motionen kommer påverka trafiksituationen för biltrafiken i Stockholm.

Trafiknämnden bör återkomma med en fördjupad utredning om hur man kan öppna upp trafiken på Söderledstunneln på bästa sätt och hur de tunnlar som finns i innerstaden kan komma trafikanterna bättre till del. Inte minst med tanke på den stora omgörningen och uppgrävningen av Götgatan på söder. Den renoveringen kommer orsaka enorma störningar och allt som kan göras för att underlätta mobiliteten måste helt enkelt göras. I ett läge där vi kan få undan bilarna snabbare ökas möjligheterna för andra trafikslag och människor som går.

I motionen beskrivs att påfart till Söderledstunneln inte är möjlig söderut från Hornsgatan och norrut från Medborgarplatsen vilket innebär att biltrafiken istället leds till Gamla stan och Södermalm och får dessutom instängningseffekter, bilarna kommer inte ut från stadsdelen.