

Protokoll 5/2025

Tid Torsdagen den 12 juni 2025 kl. 16.45-17.10

Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset

Justering Onsdagen den 18 juni 2025, §§ 1-15, 17-23

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 12 juni 2025, §§ 16, 24

Lars Strömgren

Torbjörn Erbe

Närvarande

Beslutande ledamöter

Lars Strömgren (MP), ordföranden

Johan Heinonen (S)

Berit Nyberg (S)

Jimmy Lindgren (S)

Irene Dolk Castellanos (S)

Maria Mustonen (V)

Katja Jassey (V)

Anders Lindman (SD)

Sara Svanström (L)

Hamid Ershad Sarabi (C)

Tjänstgörande ersättare

Torbjörn Erbe (M) för Dennis Wedin (M)

Ann-Sofie Söderberg (M) för Jonas Nilsson (M)

Louise Grabo (C) för Svante Linusson (C)

Ersättare:

Karin Jordås (S)

Lars Arell (S)

Björn Erdal (S)

Abdiaziz Serar (S)

Lisa Diaz Cardenas (S)

Joel Höglund (V)

Agneta Sundberg (V)

Robert Westerlund (SD)

Tjänstemän

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Marie Aktö, Sara Bergendorff, Niklas Domeij, Ulrika Falk, Peter Granström, Anna Green, Philip Hall, Lena Lien, nämndsekreteraren Lykke Ask, personalföreträdarna Luis Lopez och Tomas Nitzelius §§ 1-13 samt borgarrådssekreteraren Emil Frodlund.

§ 12

Sveavägen, cykelåtgärder. Genomförandebeslut

Dnr T2025-01367

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna trafikkontorets förslag till genomförande av projekt Cykelåtgärder Sveavägen till en investeringsutgift om 9,5 miljoner kronor.

Reservation

Samtliga ledamöter för Moderaterna reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Anders Lindman (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Sara Svanström (L) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 12 maj 2025.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

1. Ordföranden Lars Strömgren (MP), Johan Heinonen m.fl. (S), Maria Mustonen m.fl. (V) och Hamid Ershad Sarabi m.fl. (C) föreslår (se beslutet).
2. Torbjörn Erbe m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar att avslå förslag till cykelåtgärder på Sveavägen samt att därutöver anföra följande:

Sveavägen är en av innerstans största trafikleder. Här samsas person- och nyttobilism med busstrafik, cyklister och gående vilket möjliggör tiotusentals transporter och rörelse mellan Vasastan, City och ut till Solna och Sundbyberg. Sveavägen avlastar dessutom flera andra omgivande kvarter från biltrafik och tunga transporter vilket gör stora delar av Norrmalm tillgängliga och trygga för barnfamiljer och alla andra som vill bo där.

Sveavägen är dessutom en av Stockholms viktigaste utryckningsvägar – inte minst för brandförsvaret som använder Sveavägen som utryckningsväg från Johannes

brandstation till hela Vasastan, Birkastan, Solna och Sundbyberg.

Detta kommer att utöka köerna på Sveavägen. Det behöver bli enklare att cykla i Stockholm, men det får inte ske på bekostnad av ökad konflikt mellan trafikslag och att det blir svårare att ta sig fram på en av Stockholms innerstads viktigaste bilvägar.

3. Anders Lindman (SD) föreslår att nämnden beslutar att:
- a. Avslå förslag till genomförande av projekt Cykelåtgärder på Sveavägen till en investeringsutgift på 9,5 miljoner kronor.
 - b. Trafiknämnden får i uppdrag att i samband med asfaltering av Sveavägen ta bort de befintliga cykelbanorna och bredda körfälten för motortrafik samt att därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna anser att cykling på Sveavägen fungerar tillfredsställande utan cykelbanor. Däremot innebär borttagandet av körfält för motortrafik en stor negativ inverkan på framkomligheten i city. Förslaget kommer leda till en förvärrad trafiksituation med omfattande köbildningar, ökad trafik på intilliggande gator och problem för utryckningsfordon att ta sig fram. Sverigedemokraterna föreslår istället att cykelbanorna på Sveavägen helt tas bort och att de befintliga körfälten för motortrafik breddas.

Sverigedemokraterna anser att cykelinvesteringar endast skall genomföras när investeringen innebär en påvisad reell förbättring av cykeltrafiken och när investeringen ej innebär en för stor negativ inverkan på övrig trafik. Därtill måste kostnaderna alltid stå i proportion till nyttan. Vidare är det i normalfallet ej lämpligt med cykelbanor längs med gatorna i innerstaden, hastigheterna är låga och det fungerar alldeles utmärkt att cykla i blandtrafik på de flesta gator.

4. Sara Svanström (L) föreslår att nämnden beslutar att:
- a. Godkänna förslaget till beslut.
 - b. Trafikkontoret planerar för att säkerställa att blåljus- och nyttotrafik fortsatt har framkomlighet under byggtid och efter färdigställande.

- c. Trafikkontoret i god tid innan byggstart för dialog med berörda näringsverksamheter längs den berörda sträckan, med syfte att säkerställa att deras verksamhet kan fungera under arbetets gång samt efter det att åtgärderna är genomförda.

- d. Därutöver anföra följande:

Projektet med cykelåtgärder på Sveavägen är i grunden positivt, det stärker den cykelinfrastruktur som krävs för att fler tryggt och smidigt ska kunna välja hållbara transportmedel i innerstaden. Särskilt på denna sträcka är förbättringar mycket angelägna.

Sveavägen söder om Odengatan är i dag en gata som har en otrygg cykelmiljö i innerstaden med hög risk för människors säkerhet. Cykelbanorna är smala, växelvis placerade nära träd eller i blandtrafik med bilar, och blockeras inte sällan av taxibilar och nyttofordon. Det skapar farliga situationer där dörrar slås upp rakt ut i cykelbanan, gångtrafikanter oavsiktligt går ut i cykelfältet och cyklister tvingas göra tvära undanmanövrar. Skyddade cykelbanor eller åtminstone kraftigt markerade cykelfält, som vi ser på andra håll i staden, skulle göra stor skillnad.

Sveavägen har också en särställning bland de centrala cykelstråken, eftersom det är en av få vägar mot Odenplan utan långa och branta backar. Det gör att många väljer denna sträcka dagligen, inte minst vid pendling. Att prioritera framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister här är både rimligt och effektivt för att uppnå stadens mål om ökat cyklande.

Samtidigt är Sveavägen en livlig stadsgata med många funktioner som måste samexistera. Det är en viktig genomfartsled för blåljusfordon och nyttotrafik, och en sträcka med hög närvaro av näringsliv, butiker och restauranger. Det är därför avgörande att stadens infrastrukturprojekt planeras och genomförs med förståelse för dessa behov. Då Sveavägen är en av Stockholms viktigaste utryckningsvägar, inte minst för brandförsvaret som använder Sveavägen från Johannes brandstation till hela Vasastan, Birkastan, Solna och Sundbyberg så

måste blåljusfordon fortsatt ha hög framkomlighet. Detta gäller inte bara efter färdigställande, utan också under byggtiden.

En annan viktig aspekt är dialogen med näringslivet. Sveavägen är utpekad som ett stadslivsstråk med höga gångflöden och många affärsverksamheter som är beroende av fungerande logistik. När åtgärder planeras som påverkar tillgänglighet, angöring och synlighet är det därför av yttersta vikt att staden för en god dialog med berörda företag i god tid före byggstart. Detta för att säkerställa att deras behov kan beaktas och att verksamheterna får förutsättningar att fungera även under ombyggnationen.

Avslutningsvis vill vi lyfta behovet av att det parallellt med cykelåtgärderna sker ett bättre helhetsgrepp om gaturummet, inklusive trädmiljöerna. Träden på Sveavägen har under lång tid missköts och många har dött, ofta på grund av almsjuka och skador på rotsystemen. Det är inte ovanligt att döda träd ersatts med tillfälliga täckningar av brädor, vilket varken är tryggt, snyggt eller hållbart. Vi ser positivt på att projektet nu också inkluderar trädåtgärder, men trycker på vikten av att dessa genomförs med långsiktighet och kvalitet i fokus.

Beslutsgång

Ordföranden Lars Strömgren (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Lars Strömgren (MP), Johan Heinonen m.fl. (S), Maria Mustonen m.fl. (V) och Hamid Ershad Sarabi m.fl. (C).

Vid protokollet

Lykke Ask