



**Tid** Torsdagen den 7 februari 2013 kl 16.35 – 17.00  
**Plats** Stora Kollegiesalen, Stadshuset  
**Justerat** Måndagen den 18 februari 2013

Ulla Hamilton

Daniel Helldén

### Närvarande

Beslutande ledamöter:

Ulla Hamilton (M), ordföranden  
Daniel Helldén (MP), vice ordföranden

Bo Arkelsten (M)  
Daniel Valiollahi (M)  
Datevig Tjärnberg (M)  
Marie Agmén (M)  
Mark Klamberg (FP)  
Jonas Naddebo (C)  
Malte Sigemalm (S)  
Annika Ödebrink (S)  
Oskar Levin (S)  
Martin Hansson (MP)  
Kajsa Stenfelt (V)

Ersättare:

Peter Abelin (M)  
Christoffer Kuckowski (M)  
Christer Svärd (M)  
Jesper Svensson (FP)  
Göran Oljeqvist (KD)  
Margareta Stavling (S)  
Jimmy Lindgren (S)  
Hanna Helsing (S)  
Hampus Rubaszkin (MP)  
Petra Schagerholm (MP)  
Tobias Johansson (V)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Per Anders Hedkvist, Fredrik Alfredsson, Louise Bill, Åse Geschwind, Inga-Lill Hultin, Lars Jolérus och Katarina Jönsson samt personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-15 och biträdande borgarrådssekreteraren Martin Savén från roteln.

## § 8

### Infrastrukturåtgärder på cykelvägnätet. Inriktningsbeslut 1

Dnr T2012-313-05600

#### Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner förslag till inriktning till en sammanlagd utgift om ca 172 mnkr för nedanstående projekt:
  - A. Värtavägen, ca 45 mnkr.
  - B. Kungsgatan mellan Kungsbron och Vasagatan, ca 15 mnkr.
  - C. Norr Mälarstrand, Råambshovsleden och Västerbronedfarten, ca 25 mnkr.
  - D. Pålsundsbacken och del av Söder Mälarstrand, ca 17 mnkr.
  - E. Delar av Hägerstensvägen, ca 40 mnkr.
  - F. Kopplingen mellan Årstabron och Årstabergsvägen, ca 10 mnkr.
  - G. Nya Arenakopplet, ca 5 mnkr.
  - H. Delar av Gamla Huddingevägen, ca 15 mnkr.

#### Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 18 december 2012.

#### Nämndens behandling av ärendet

##### Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP) och Jonas Naddebo (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) och Kajsa Stenfelt (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
  - 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner i huvudsak förslag till inriktning till en sammanlagd utgift om ca 172 mnkr för till ärendet föreslagna projekt.
  - 2 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att Framkomlighetsstrategin och Cykelplanen ska vara styrande för det vidare arbetet och cykelvägar ska i huvudsak förläggas till nuvarande yta för gator och parkeringsytor, endast i undantagsfall kan intrång i parkytor medges.
  - 3 Samt att anföra följande:

##### *Värtavägen*

**Värtavägen ska planeras utifrån alternativet med enkelriktade cykelbanor på vardera sida om gatan, i enlighet med cykelplanen. Genom att ta bort parkeringsplatser på ena sidan skapas utrymme för cykelbanor. Fastigheterna på östra sidan om Värtavägen mellan Valhallavägen och Banérgatan ser ut att vara möjliga att nå via Banérgatan och tillhörande mindre gator.**

**En generell sänkning av hastigheten leder till högre trafiksäkerhet och att bilens yta kan minskas då lägre hastighet gör att fordonen tar mindre yta i anspråk. Detta kan även bidra till en fungerande lösning omkring Gärdets**

tunnelbanestation där gående, cyklister, bussar och övriga fordon ska samsas, prioriteringen bör göras enligt nyss nämnda ordning.

#### *Kungsgatan mellan Kungsbron och Vasagatan*

Vägbredden på Kungsgatan mellan Kungsbron och Vasagatan innebär att cykelplanen kan följas. Vi vill att kontoret återkommer med förslag på lösningar för de korsningar som innebär avsteg från cykelplanens mål och hur detta påverkar framkomlighet och trafiksäkerhet för de trafikanter som påverkas.

#### *Norr mälärstrand, Rålambshovsleden och Västerbronedfarten*

Det är positivt att åtgärder planeras för ett av Stockholms mest trafikerade cykelstråk. Det borde vara uppenbart att ett stråk av denna betydelse måste få en god standard, bra bredd och inte ha lokala avsmalningar på grund av träd eller räcken. Hela sträckan ska få den uttalade bredden enligt stadens cykelplan. Sträckor med höga flöden eller som bedöms få höga flöden ska ges den rekommenderade bredden av 4,5 meter. Tillräcklig bredd uppnås via att ta yta från den bredvidliggande parkeringsytan.

Att ta ner träd längs Norr Mälärstrand för att bredda cykelbanan är oklokt, inte bara ur estetisk synvinkel. Träden utgör ett mycket effektivt vindskydd, för såväl cykelbanan, som för hela gaturummet längs Norr Mälärstrand. Utan träden kommer vindbyarna från Riddarfjärden rakt in mot cyklister och gående.

Idag går det ej att med barnvagn eller rullstol, när man kommer från Rålambhovsparken, ta sig upp på Västerbrokopplet utan att behöva gå runt hela cykel/gångvägen. Trappan saknar ramper och vägen saknar helt koppling till parken ända fram till parkens slut i väster. Att åtgärda detta torde vara en relativt enkel åtgärd och kan med fördel ingå i det fortsatta arbetet. **En genare cykelväg mellan Västerbron och Norr Mälärstrand genom Rålambhovsparken bör studeras och hur konflikter mot gående och parkbesökare eventuellt kan hanteras.**

#### *Pålsundsbacken och del av Söder Mälärstrand*

Dagens cyklister använder ofta gångbanorna vid Pålsundsbacken för att vägpartiet upplevs som otryggt. Därmed borde det vara uteslutet att planera för blandtrafik. Miljöpartiet anser att enkelriktade cykelbanor som ger naturliga kopplingar till närliggande cykelbanor och skapar ökad säkerhet är ett naturligt val. Cykelbanorna kan i Pålsundsbacken tillåtas avvika från standardbredden då kurva i kombination med stark lutning är mindre lämpligt för omcykling.

#### *Delar av Hägerstensvägen*

Förslaget att använda det tidigare spårområdet som går parallellt med Hägerstensvägen för en cykelväg med hög standard visar på en klok planering som utnyttjar stadens utrymmen. Om åtgärden inte ger stora målkonflikter mot andra värden och behov ser Miljöpartiet att området bör planeras för en del av en snabbcykelväg med hög standard och god bredd. I annat fall ska planeringen utgå från att följa Cykelplanen utefter de föreslagna gatorna och vid passager med trångt utrymme där cykelbanor inte kan ges egna fält med hänvisning till busstrafikens framkomlighet ska hastigheter sättas till 30 km/h.

### ***Kopplingen mellan Årstabron och Årstabergsvägen***

**Kopplingen mellan Årstabron och Årstabergsvägen behöver även få en tydlig koppling till station Årstaberg med pendeltåg, tvärbana och bussar. Svärdlångsvägen framstår som det genare alternativet av de två föreslagna.**

### ***Nya Arenakopplet***

**Investeringen vid Nya Arenakopplet framstår som en mycket liten vinst för cyklisterna till eventuellt större förlust för bussarnas möjlighet att tidsreglera om en ny utformning påverkar den möjligheten negativt. Det bör övervägas om nyttan av investeringen i 5 miljoner kronor för en genare väg med cirka 7 meter är rimligt i förhållande till att bussarnas möjlighet att tidsreglera försämras.**

- 3) Malte Sigemalm m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

Att i huvudsak godkänna kontorets förslag till beslut.  
Att cykelbana förläggs utmed Hägerstenvägen, Mälarhöjden.  
Samt att därutöver anföra:

Att den planerade cykelbanan utmed Hägerstenvägen läggs på Hägerstenvägen. Det gamla spårområdet, som nämns i ärendet, är en mycket omtyckt lång "park" där människor rastar sina hundar, barnen lär sig cykla, barngrupper gör utflykter, där de boende på servicehuset i Axelsberg tar sina dagliga promenader mm. I villaområden finns av naturliga skäl inte så många parker eftersom villaträdgårdarna står för den växtlighet som området behöver. De parkområden som finns fyller en stor funktion. Spårområdet är inte en anlagd park, det är ett grönområde som inte kräver så mycket skötsel. Det bör få vara kvar som det är idag. Om cykelbanan läggs längs Hägerstenvägen, och därmed några av de trädplanteringar som finns där måste tas bort, så kompenseras det till övermåttan av att spårområdet får vara orört. Dessutom är Hägerstenvägen en mer naturlig cykelväg om man ser till stråket söderifrån.

Mälarhöjdsvägen är inte ett naturligt cykelstråk från Botkyrka och andra närliggande stadsdelar sydväst om staden. Det naturliga är Slättgårdsvägen (som redan har cykelbana), förbi Mälarhöjdens skola, och sedan Hägerstenvägen. Därför är en cykelbana utmed Hägerstenvägen, och inte på spårområdet, den mest adekvata lösningen. Staden bör avvakta med cykelbana på Mälarhöjdsvägen till förmån för mer angelägna sträckningar.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer de framlagda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamborg (FP) och Jonas Naddebo (C).

### **Reservation**

Vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) och Kajsa Stenfelt (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Malte Sigemalm m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

### **Särskilt uttalande**

Särskilt uttalande lämnas av Kajsa Stenfelt (V) enligt följande:

Majoritetens arbete med cykelplanen har hitintills präglats av `mycket snack och lite verkstad`. Både för cyklisternas trafiksäkerhet och framkomlighet är det nödvändigt att cykelplanen genomförs så snabbt som möjligt.

Det är därför glädjande att cykelplanen nu äntligen börjar genomföras. Många gatuavsnitt behöver säkras innan Stockholm kan bli en cykelstad i världsklass.

Det är då viktigt att man gör allt man kan för att skapa genare och säkrare cykelvägar, tydlig skyltning, och ser till så att cykelstråken snöröjs, sandas, städas och hålls efter – så att man verkligen drar nytta av dessa investeringar och förbättringar.

Vid protokollet  
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:

---