

Tid Torsdagen den 6 februari 2014 kl 16.35 – 17.00
Plats Stora Kollegiesalen, Stadshuset
Justerat Onsdagen den 19 februari 2014

Ulla Hamilton

Daniel Helldén

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Ulla Hamilton (M), ordföranden

Daniel Helldén (MP), vice ordföranden

Bo Arkelsten (M)

Marie Agmén (M)

Mark Klamberg (FP)

Jonas Naddebo (C)

Malte Sigemalm (S)

Annika Ödebrink (S)

Oskar Levin (S)

Martin Hansson (MP)

Tobias Johansson (V)

Tjänstgörande ersättare:

Inga-Lill Larsson (M)

för Daniel Valiollahi (M)

Christer Swärd (M)

för Datevig Tjärnberg (M)

Ersättare:

Christer Ångström (M)

Charlotta Schenholm (FP)

Jesper Svensson (FP)

Göran Oljeqvist (KD)

Margareta Stavling (S)

Jimmy Lindgren (S)

Maria-Elsa Salvo (S)

Hampus Rubaszkin (MP)

Petra Schagerholm (MP)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Per Anders Hedkvist, Fredrik Alfredsson, Louise Bill, Ted Eil, Åse Geschwind, Inga-Lill Hultin, Lars Jolérus, Mattias Lundberg, Elisabet Munters och Peter Nyström samt personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-13, 22-23 och biträdande borgarrådssekreteraren Shashika Sellgren.

§ 7**Cykelplan – utbyggnad av pendlingsstråk. Inriktningsbeslut 2**

Dnr T2013-313-06577

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner förslag till inriktning till en sammanlagd utgift om ca 267,0 mnkr för nedanstående projekt:
 - Strömbron, ca 11,5 mnkr
 - Skeppsbron, ca 34,0 mnkr
 - Långholmsgatan, ca 16 mnkr
 - Götgatan, ca 25 mnkr
 - Skanstullsbron, ca 17 mnkr
 - Odengatan, ca 17 mnkr
 - Värmdövägen vid Danviksklippan, ca 7,5 mnkr
 - del av Sockenvägen, ca 28,0 mnkr
 - Ågesta broväg, ca 25,0 mnkr
 - Ormkärrsvägen, ca 4,5 mnkr
 - del av Skärholmsvägen, ca 20,0 mnkr
 - Ältbergsvägen, ca 6,5 mnkr
 - Bro vid Södertäljevägen/Korpmossevägen, ca 5,0 mnkr
 - G:a Bromstensvägen, ca 37,0 mnkr
 - Akallalänken, ca 13,0 mnkr.

- 2 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner ansökan om medfinansiering för Ältbergsvägen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 17 december 2013.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP), Jonas Naddebo (C) och Malte Sigemalm m.fl. (S) föreslår (se beslutet).

- 2) Vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner till en del förslag till inriktning till en sammanlagd utgift om ca

267,0 mnkr för nedanstående projekt.

2 Att i övrigt anföra följande:

För bedömning av förslagen borde även omräkningar av de bifogade trafikflödena göras från dagens till de enligt målen för framtida flödena. Med stadens målbilder på 12 procent andel cyklande 2018 och 15 procent 2030 blir förutsättningarna avsevärt annorlunda. Målen är dessutom inte särskilt ambitiösa och kan mycket väl kraftigt överskridas. Bashastigheten 30 km/h ska gälla även på huvudgatorna med oskyddade trafikanter, på så sätt kan även körfält smalnas av, cykelbanor får mer utrymme och trafikrytmen blir bättre anpassad för cyklister och gående. Trafiksäkerheten höjs för samtliga.

Underlagen missar tyvärr på flera ställen att ange bredd på cykelbanan eller med en skiss illustrera förslaget. Det är viktigt som beslutsunderlag att detta framgår tydligt, samt att alla avsteg från cykelplanen tydligt ska redovisas.

Strömbron liksom Skeppsbron utgör pendelstråk och dimensioneringen ska var därefter. De resonemang som förs pekar inte mot genomförandeförslag som uppfyller riktlinjerna för pendlingsstråk. Ett sätt att lösa utrymmesbristen på Strömbron är att flytta biltrafiken till Norrbro. Det skulle ge tillräckligt med utrymme för gående, cyklister och bussar samtidigt som situationen vid korsningen Strömgatan – Kungsträdgårdsgatan skulle förenklas avsevärt genom att avveckla dagens farliga högersväng från Strömbron mot Blasieholmshamnen. En överflyttning av biltrafiken till Norrbro från Strömbron bör utredas.

En breddning av vägbanan på Skeppsbron, med bland annat flytt av tullhusen, bör utgå som utredningsalternativ. Istället bör man gå vidare med lösningar inom befintligt gatutrymme. Antingen via borttagande av gatuparkering/angöringsplatser eller via att ta ett bilkörfält i anspråk, till exempel genom att enkelrikta Skeppsbron. Skeppsbron borde med undantag för bussar och varutransporter, mycket väl kunna göras om till enbart gång- och cykelstråk. Detta aktualiseras i och med ombyggnaden av Slussen som medför trafikavstängningar på Skeppsbron. I det sammanhanget borde en mer kreativ och innovativ stadsplanerings förespråkas som med ett brett perspektiv tittar över lösningar för en mer attraktiv Skeppsbro för cyklister och gående. Ytan utefter kajen bör studeras i sammanhanget och föras med i diskussioner till Stockholms hamnars planer. Dagens trottoar på den östliga sidan av

Skeppsbron kan eventuellt tas bort om ytan utefter kajen kan stärkas. Trottoaren längs den västra sidan är även den som redan idag är mest attraktiv med gamla stans fasader. Sammantaget bör kontoret studera frågan om Skeppsbron mer öppet och nytänkande.

Långholmsgatan har en komplicerad trafiksituation med tät och tung trafik. Cykelbanorna måste vara tillräckligt breda för den stora mängden cyklister samtidigt som lossning och lastning inte sker i cykelbanan på det sätt som idag sker i busskörfältet. Men att tvinga ihop bilar och bussar i två körfält är ingen bra lösning när busstrafiken måste prioriteras på detta viktiga ställe med många bussar och där buss 4 nu på försök ska få ökad prioritet. Ska buss 4 få minska prioritet efter försöket? Det går dessutom flera andra viktiga busslinjer på denna sträcka. Eftersom att cykel och kollektivtrafik ska få högre prioritet och större andel av det totala resandet måste cykel, buss och övriga motorfordon få egna körfält här.

Götgatan har redan idag mer cyklister än bilar under högtrafik. Trots det har cyklisterna ett mycket litet utrymme som dessutom störs av ständiga refugöron och att gående troligen omedvetet använder cykelbanan. Att detta nu åtgärdas och två körfält tas bort för att ge mer plats för gång och cykel samt skapa en tydligare gräns mellan dessa är mycket välkommet. Att cykelbanorna är i samma nivå som angöring kommer sannolikt leda till att även cykelbanan används som parkering och för lossning och lastning. Det är inte acceptabelt. Här behöver åtgärden ytterligare översyn.

På Götgatan utanför Malmen är det ständigt felparkerade taxibilar i cykelbanan, cykelboxarnas markeringar är inte synliga, cykelbanan är som en slalombana; ibland ut i vägbanan, ibland upp på trottoaren, fler cykelparkeringar behövs mm – åtgärder som krävs är många!

Skanstullsbron blir en klart bättre infartsled för alla de som idag och i framtiden kommer att cykla från söderort till och från innerstan. Även för gående sker en förbättring och åtgärden visar på de vinster som enkelt kan uppnås genom att ta körfält för biltrafik i anspråk.

Planerna på att ta ned träd utmed Odengatan, för att möjliggöra en omstrukturering, ska helt utgå ur vidare planering. I övrigt är det svårt att bilda en sig en klar uppfattning om både nuläge och åtgärdsförslagen. Det redovisas ingen bredd för cykelbanorna.

Värmdövägen vid Danviksklippan illustrerar väl hur lite tanke det fanns om cykeln och de gående under massbilismens rekordår. Bergsågning är här en rimlig åtgärd. Det framgår dock inte i underlaget vilken bredd denna trånga passage får efteråt och kostnader för bergsågning redovisas inte heller. Det är därmed inte möjligt att ta ställning till vilken bredd och standard som är motiverad ur ett ekonomiskt perspektiv. Samtidigt konstateras att motsvarande situation vid en stor infart för biltrafiken inte hade accepterats. Den mängd berg som behöver tas bort här måste utgöra bråkdelar av promille mot de bergmassor massbilismförespråkarna vill spränga sönder för Östlig förbindelse alldeles nästgårds till denna stora cykelinfartsled till Stockholm.

En breddning av gång- och cykelbanan utefter Ågesta broväg på sträckan mellan Ullerudsbacken och Magelungsvägen bör inte föregås av ett ianspråktagande av grönområdet. Bredden på Ågesta Brovägen borde istället möjliggöra att körfält avsmalnas och hastigheten sänks.

Ormkärsvägen är utpekad som pendlingsstråk. Varken cykelbanorna eller gångbanor föreslås med tillräckligt bredd. De ligger i förslaget klart under stråkens riktlinjer. När det i ärendet pekas på utrymmesbrist för att uppnå de föreslagna nivåerna för cykelbanorna (vilka är under pendelstråksnivå) plockas utrymme från gångväg inte från bilväg. Detta är inte acceptabelt. Så vitt vi kan se kan utrymme skapas genom att förflytta och minska bilvägens körbanor. Hur lösningen genom parken ska ske är oklart. Ett sätt vore att låta cykelbanorna fortsätta ned till Glanshammarsvägen för att där svänga ned med Huddingevägen. Detta bör utredas.

Skärholmsvägen är ett viktigt pendelstråk och varför cykelbanor på båda sidor om vägen övergår till enbart på ena sidan förklaras inte. Förbättringen av Skärholmsvägen ska ske utan att Förbifart Stockholm byggs.

Bron vid Södertäljevägen/Korpmossevägen verkar bli för smal både för gång- och cykeltrafik, framförallt när det är ett prioriterat stråk. Hur åtgärden förhåller sig till cykelplanen nämns inte i underlaget.

Det framgår inte vilka mått cykelbanan på G:a Bromstensvägen kommer att få, men att den byggs enligt "cykelplanens principer" vilket vi då tvingas utgå ifrån är enligt tillräcklig bredd.

och flyttad Akallalänk. Förbifart Stockholm ska avbrytas och därmed får kontoret återkomma med ett förslag för pendlingsstråk på befintlig väg.

3) Tobias Johansson (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

- 1 Att i huvudsak bifalla kontorets förslag till beslut.
- 2 Att i övrigt anföra följande:

Att cykelplanen togs fram och nu sakta men säkert börja genomföras ser vi naturligtvis som positivt. Men tyvärr kan detta inriktningsbeslut sammanfattas med ”för lite och för sent”.

Hade istället Vänsterpartiets alternativa budgetar förverkligats hade trafiksituationen för stadens cyklister kunna förbättras i snabbare takt. Några exempel:

- Cykelplanen hade kunnat genomföras på kortare tid.
- Antalet cykelparkeringar hade varit fler
- 30-zon hade införts som norm i innerstaden och i bostadsområden. Fler separerade gång- och cykelbanor hade också skapats för att öka trafiksäkerheten både för gående och för cyklister.
- Antalet låncyklar i innerstad och förort hade kunnat ökas genom att låncykelsystemet hade övertagits av staden.

Beslutsgång

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP), Jonas Naddebo (C) och Malte Sigemalm m.fl. (S).

Reservation

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

Tobias Johansson (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:
