

**Tid** Torsdagen den 23 mars 2023 kl. 16.00 – 16.30  
**Plats** Stora kollegiesalen, Stadshuset  
**Justering** Måndagen den 3 april 2023, §§ 1-10, 15-23

*Omedelbart justerade paragrafer*

**Justering** Torsdagen den 23 mars 2023, §§ 11-14

Lars Strömgren

Dennis Wedin

**Närvarande**

**Beslutande ledamöter:**

Lars Strömgren (MP), ordföranden  
Dennis Wedin (M), vice ordföranden

Ulf Walther (S)  
Johan Ekegren (S)  
Irene Dolk Castellanos (S)  
Tobias Johansson (V)  
Katja Jassey (V)  
Jonas Nilsson (M)  
Anders Lindman (SD)  
Sara Svanström (L)  
Markus Berensson (C)  
Hamid Ershad Sarabi (C)

**Tjänstgörande ersättare:**

Jimmy Lindgren (S) för Berit Nyberg (S)

**Ersättare:**

Karin Jordås (S)  
Björn Erdal (S)  
Joel Höglund (V)  
Agneta Sundberg (V)  
Anna Cederschiöld (M)  
Torbjörn Erbe (M)  
Ludvig Tornberg (M)  
Gabriel Kroon (SD)

**Tjänstemän:**

Tillförordnad förvaltningschef Philip Hall, Sara Bergendorff, Mikaela Dahlberg, Elisabet Elfström, Ulrika Falk, Peter Granström, Anna Green, Kersti Hedqvist, Bengt Stenberg, nämndsekreteraren Alva Matsdotter, borgarrådssekreteraren Elin Hylander, praktikant Mattias Fürstenbach samt personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-10

**§ 8****Ny cykelbana och platsbildning vid Hornstull.  
Genomförandebeslut.**

Dnr T2023-00064

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Ny cykelbana och platsbildning vid Hornstull till en investeringsutgift om 27 mnkr.
- 2 Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 2 februari 2023.

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

- 1) Ordföranden Lars Strömberg (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Tobias Johansson m.fl. (V), vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) och Sara Svanström (L) föreslår (se beslutet).
- 2) Anders Lindman (SD) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
  - a. I första hand att Trafiknämnden återremitterar ärendet till trafikkontoret med uppdrag att ta fram ett nytt förslag till genomförande av projektet med direktiv om att bibehålla nuvarande antal körfält för biltrafik.
  - b. I andra hand att Trafiknämnden avslår förslag till genomförande av projekt Ny cykelbana och platsbildning vid Hornstull till en investeringsutgift om 27 mnkr.
  - c. Att därutöver anföra följande:

Under lång tid har en medvetet bilfientlig politik i Stockholm resulterat i ökade köbildningar, stor svårframkomlighet och allmän irritation hos de många stockholmare som är beroende av bilen i sin vardag. Sverigedemokraterna är oroade över att den föreslagna åtgärden riskerar att minska framkomligheten för bilar. Vi föreslår därför, i första hand, att ärendet ska återremitteras till trafikkontoret i syfte att omarbetas så att inga bilkörfält

försvinner. I stället ska befintlig väginfrastruktur rustas upp och optimeras.

Om förslag till återremiss faller föreslår vi att projekt Ny cykelbana och platsbildning vid Hornstull inte genomförs.

- 3) Markus Berensson m.fl. (C) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
  - a. Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut.
  - b. Att anlägga en ”minsta motståndets väg” genom antagonistrefugen i korsningen Hornsgatan/Långholmsgatan.
  - c. Att möjliggöra för cyklister att cykla i båda riktningarna vid trafikljusen över Långholmsgatan.
  - d. Att därutöver anföra:

Cykelsatsningen på Långholmsgatans västra sida kommer att innebära ett enormt lyft för cykelpendlingen i Stockholm längs detta viktiga stråk. Den nya torgbildningen på Långholmsgatan kommer även att tillföra en offentlig plats som tydligare sammanbinder stadslivet utanför Hornhuset med det populära området invid Hornstulls- och Bergsunds strand. Det är beklagligt att samtiden kräver ett införande av kantsten och kraschtestade cykelpollare (hädanefter kallad ”antagonistrefug”) för att skydda stadslivet vid den nya platsbildningen från motorfordonsattacker, men risken finns. Däremot så kan antagonistrefugen utformas på ett sätt som möjliggör ett mer flexibelt cyklande på platsen.

Inom stads- och trafikplanering finns en princip som kallas ”desire paths”, ”desire lines” eller ”paths of least resistance”, vilket på svenska blir ”minsta motståndets väg”. Denna princip innebär att man ska sträva efter att planera infrastruktur utifrån hur fotgängare och cyklister faktiskt rör sig genom staden. Exempel på ”minsta motståndets väg” är t.ex. när Michigan State University väntade med att bygga trottoarer på sitt campus innan de sett hur studenter de facto promenerade över universitetsområdet.

Köpenhamns kommuns cykelsekretariat har dessutom applicerat denna princip under många år för att förbättra framkomligheten för stadens cyklister och detta ärende bjuder på ett tillfälle att applicera ”minsta motståndets väg” även inom Stockholms stads trafikplanering.

Centerpartiet föreslår att trafikkontoret skapar en öppning i antagonistrefugen i korsningen Hornsgatan/Långholmsgatan som är tillräckligt stor för cyklister att ta sig igenom – men som är tillräckligt liten för att förhindra att motorfordon kan utsätta torgbesökare för fara. Öppningen kan exempelvis utföras genom en liten ramp upp på och ned från kantstenen samtidigt som cykelpassagen utmärks med streck, en cykelsymbol eller en annan nyans.

Syftet med denna ”minsta motståndets väg” är att se till att cyklister kan ta en mer naturlig rutt från Hornsgatan ned mot Hornstulls strand – dvs. igenom antagonistrefugen – snarare än att cyklister ska behöva cykla runt den, med två skarpa svängar som följd. Om trafikkontoret möjliggör ”minsta motståndets väg” igenom refugen, samtidigt som det även fortsatt ska gå att cykla runt den, går det att undvika konflikter vid tidpunkter med många cyklister.

Därutöver anser vi att det borde vara möjligt att cykla i båda riktningarna vid trafikljusen över Långholmsgatan både söder och norr om korsningen med Hornsgatan. Cykelmyrorna i tjänsteutlåtandet indikerar att det ska kunna göras, men det är inte tillåtet idag.

Korsningen är idag överdimensionerad och ger inget tilltalande stadsrum. Vi anser att övergångsställen i större utsträckning ska följa trottoarernas linjeföring. Idag är svängradierna för motorfordon utformade för hastigheter som inte längre är tillåtna i korsningen.

Slutligen bör cykelparkeringen på antagonistrefugen utformas så att cyklister inte tvingas backa ut sina cyklar rakt i flödet på cykelbanan.

### **Beslutsgång i delen om återremiss**

Ordföranden Lars Strömgren (MP) ställer förslaget att återremittera ärendet mot att avgöra ärendet vid dagens sammanträde och finner att nämnden beslutar att avgöra ärendet vid dagens sammanträde.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Lars Strömgren (MP) ställer därefter övriga förslag mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Lars Strömgren (MP), Ulf Walther m.fl. (S), Tobias Johansson m.fl. (V), vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) och Sara Svanström (L).

### **Reservation**

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

Markus Berensson m.fl. (C) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Vid protokollet  
Alva Matsdotter