

”Hoppet är det sista som överger trafikkontoret” – Skrivelse angående cykelbanan på Västerbron

Cykelbanan på Västerbron har blivit en olycklig följetång i Stockholm stads annaler. Investeringar på ca 68 miljoner kronor resulterade i en ojämn beläggning, minskad komfort för cyklister och direkt trafikfara för gångtrafikanter då många cyklister numera väljer att färdas på den slätare gångbanan framför den undermåliga cykelbanan.

Även efter att entreprenören slipade ned beläggningen på östra sidan av Västerbron fanns det besiktningsanmärkningar. Inte heller den västra delen av bron har levererats med en jämn beläggning. Enligt en kommentar från trafikkontoret i tidningen [mitt i](#) (publicerat 2023-03-8) är dock inte planen att vidtaga några åtgärder utan förhoppningen är att beläggningen ska *”slipas ... ned naturligt av gatudrift och väder”*. Med andra ord så hoppas förvaltningen att asfalten ska jämnas ut av cyklisterna själva över tid.

Denna *”tillräckligt bra”-inställning* är tyvärr inte tillräckligt bra för en stad som strävar efter att vara en cykelstad i världsklass.

Trafikkontoret är ansvariga för att implementera Stockholms cykelstrategi (och övriga framkomlighetsstrategier) – i stort och smått. Stadens invånare förtjänar en förvaltning som hela tiden strävar efter att överträffa sig själva när det kommer till att leverera skattefinansierad infrastruktur som förbättrar allas upplevelse av Stockholm. Stadens styre, oavsett majoritet, ska dessutom kunna förlita sig på att satsningar levererar kvalitet.

Om en mångmiljoninvestering resulterar i en misslyckad beläggning på en av Stockholms viktigaste, och mest ikoniska, transportsträckor ska trafikkontoret presentera en rad åtgärder som syftar till att lösa problemet ifråga och, därutöver, redovisa hur något liknande aldrig ska inträffa igen.

Trafikkontoret ska inte bemöta ett betydande problem med en axelryckning och en förhoppning om att cyklisterna själva ska slipa ned misslyckandet med sina däck – behjälpta av vädrets makter. Den inställningen skickar en signal till stadens medarbetare och upphandlade entreprenörer att det är helt ok att leverera undermåliga resultat. Detta förminskar vikten av trafikkontorets medarbetares arbete och underminerar förtroendet för att förvaltningen ska leverera acceptabla infrastrukturlösningar framöver.

Med anledning av detta vill vi att trafikkontoret återkommer till nämnden med svar på följande frågor:

- Hur länge ska trafikkontoret vänta på ingripande från högre makter i form av cykeldäck, väder och vind innan aktiva åtgärder vidtages för att åstadkomma en acceptabel beläggning på Västerbrons cykelbanor? En månad, ett år, ett decennium?
- Hur ska trafikkontoret säkerställa att nya beläggningar (material) och metoder för att lägga ut gatubeläggningar är i enlighet med stadens krav *innan* miljoner spenderas på felaktiga lösningar?

- Vilka nya arbetsprocesser och upphandlingssteg har trafikkontoret inrättat för att kvalitetssäkra infrastruktursatsningar framöver?
- Hur ska trafikkontorets ledning arbeta för att främja en organisationskultur som strävar efter att leverera infrastrukturlösningar i absolut världsklass – från sopkorgar, gatuskyltningar och offentliga möbler till gångbanor, cykelbanor och trafiksatsningar för miljon- och miljardbelopp?