

Motion om att ta krafttag för att förbättra framkomligheten för Stockholms cyklister

Motion av Jonas Naddebo och Svante Linusson (båda C)

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.
Motionen besvaras med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

Sammanfattning av ärendet

Jonas Naddebo och Svante Linusson (båda C) har väckt en motion i kommunfullmäktige. Motionärerna framhåller att potentialen för att öka andelen cyklande i stockholmstrafiken är stor och föreslår att flera åtgärder vidtas för att stärka cykelns attraktivitet.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden, Farsta stadsdelsnämnd, Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd, Stockholms Handelskammare och Svensk Cykling.

Stockholms Handelskammare och Svensk Cykling har inte inkommit med svar.

Stadsledningskontoret anser att staden, och i synnerhet trafiknämnden, i hög grad verkar för ökad framkomlighet för Stockholms cyklister och att det saknas skäl för att ge nämnderna ytterligare uppdrag för stärka cykelns attraktivitet.

Trafiknämnden arbetar redan med många av de föreslagna åtgärderna som att överbrygga ”missing links”, bredda cykelbanor, optimera trafiksignaler samt testprojekt med artificiell intelligens (AI).

Farsta stadsdelsnämnd anser att en väg för att ytterligare utveckla cykelinfrastrukturen är att förbättra de parkvägar som passar för cykling i ytterstaden samt ökad möjlighet till låst förvaring av cyklar bland annat i Farsta centrum och Farsta strand.

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd är positiv till att infrastrukturen för cykel byggs ihop till sammanhängande stråk, men betonar att stadsdelsnämnderna behöver medverka i planeringen.

Södermalms stadsdelsnämnd ser positivt på motionens olika förslag och att stadsdelsnämnderna berörs av förslaget att identifiera och överbrygga ”missing links” på parkmark men att behovet av samordnande insatser behöver styras av trafikinämnden.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Stockholm ska vara Europas främsta cykelstad. Det ska vara enkelt, tryggt och säkert att cykla i Stockholm och infrastrukturen ska successivt byggas ut för att skapa ett sammanhängande cykelnät.

I stadens cykelplan pekas ett cykelnät ut, som består av primära stråk, huvudstråk och lokala stråk. De primära stråken har höga flöden och fyller en funktion som viktig länk i det övergripande cykelnätet. Sedan år 2012 har över 100 större unika projekt genomförts av trafikinämnden och cirka en femtedel av det primära nätet åtgärdats enligt cykelplanens standard. Cykeltrafiken har fördubblats de senaste 15 åren, vilket visar på att förbättrad cykelinfrastruktur leder till att fler väljer att cykla.

Det finns fortsatt stort behov av att både fortsätta åtgärda saknade länkar där cykling sker i blandtrafik och att förbättra befintlig infrastruktur för ökad framkomlighet, trafiksäkerhet och bekvämlighet. Den rödgröna majoriteten prioriterar detta arbete högt och arbetar redan i enlighet med motionens förslag.

Bilaga

Motion om att ta krafttag för att förbättra framkomligheten för Stockholms cyklist, dnr KS 2024/1344-1

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt föredragande borgarråds förslag.

Stockholm den 20 augusti 2025

Karin Wanngård
Kommunstyrelsens ordförande

Reservation av Jonas Naddebo (C) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att bifalla motionen i dess helhet
2. Att därutöver anföra följande:

Centerpartiet tackar för remissvaren på vår motion och välkomnar stadsledningskontorets positiva inställning till förslagen, och gläds åt att mycket arbete redan sker inom de områden vi pekat ut som särskilt viktiga för en förbättrad framkomlighet för cyklister i Stockholm. Även om framkomlighetsstrategin är ambitiös, men i nuläget inte tillräckligt effektiv och efterlevs inte tillräckligt, vilket understryker behovet av motionens konkreta förslag.

Trafikkontoret styr de samordnade insatserna samt i vilken form arbetet med trimningsåtgärder ska organiseras, men vill vi poängtera att en stor källa till områdeskompetens och identifiering av problemområden finns att hitta i cykel- och intresseorganisationer, och att även stadsdelsnämnderna bör konsulteras då de kan bidra med sin lokalkännedom.

Slutligen välkomnar vi att testprojekt med AI genomförs i nuläget, och ser fram emot att ta del av de erfarenheter och lärdomar som tas med in i en mer storskalig framtida användning av tekniken.

Ärendet

Jonas Naddebo och Svante Linusson (båda C) har väckt en motion i kommunfullmäktige. Motionärerna framhåller att potentialen för att öka andelen cyklande i stockholmstrafiken är stor, men för att den ska förverkligas behöver Stockholms stad underlätta för människor att cykla på ett tryggt och effektivt sätt. De föreslår att flera åtgärder vidtas för att stärka cykelns attraktivitet.

Förslagen omfattar att ge trafiknämnden, exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att identifiera och överbrygga så kallade ”missing links” i cykelinfrastrukturen med tillfälliga, och på sikt permanenta, åtgärder för att skapa ett heltäckande och sammanhållet cykelvägnät av hög kvalitet. Vidare föreslår de att trafiknämnden ges i uppdrag att bilda en specialgrupp med uppdrag att minska köer och väntetider för cyklister, till en början fokuserade på att optimera trafikljus och minska problem vid vägarbeten. Slutligen föreslår de att trafiknämnden ges i uppdrag att inleda användandet av AI-teknik för att minska såväl bilköer som cykelköer.

Remissammanställning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden, Farsta stadsdelsnämnd, Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd, Stockholms Handelskammare och Svensk Cykling.

Stockholms Handelskammare och Svensk Cykling har inte inkommit med svar.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 6 maj 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Gällande utbyggnaden av stadens cykelinfrastruktur så delar stadsledningskontoret motionärernas uppfattning om behovet och konstaterar att detta är en central del i trafiknämndens investeringsverksamhet under mandatperioden. Särskilda medel är avsatta för detta i nämndens investeringsplan. I kommunfullmäktiges budget för 2025 framgår att trafiknämnden ska prioritera utbygganden av infrastrukturen för cykel, gång och kollektivtrafik i syfte att minska andelen biltrafik. Särskilt anges att trafiknämnden ska genomföra tre cykelstråk i söderort med fokus på enklare åtgärder mot Skärholmen, Farsta samt Bagarmossen/Skarpnäck.

Stadsledningskontoret konstaterar att trafiknämnden har för avsikt att genomföra ett flertal åtgärder under 2025 i syfte att åstadkomma en förbättrad framkomlighet för cyklister. Trafiknämnden beskriver i sin verksamhetsplan att man avser att bygga ut cykelinfrastrukturen och förbättra framkomligheten för cyklister med utgångspunkt från stadens cykelplan (Cykelplan för Stockholm, beslutad av kommunfullmäktige den 30 maj 2022, dnr KS 2022/535), som pekar ut inriktningen för cykelplaneringen, identifierar de viktigaste cykelstråken och beskriver prioriterade åtgärdsområden.

Centralt i arbetet är att fortsätta bygga ut ett sammanhängande och kapacitetsstarkt cykelnät med tillräckligt breda cykelbanor som är separerade från gående och motorfordon.

Stadens cykelplan är ett stadsövergripande styrdokument och har som mål att det ska vara enkelt och säkert att cykla i Stockholm och att andelen cyklister ska öka. Samtliga nämnder och bolag i staden ska bidra till denna utveckling. I budget 2025 preciseras bland annat att exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden ska förstärka gång- och cykelkopplingar mellan fokusområdena Farsta och Hagsätra-Rågsved.

Stadsledningskontoret delar även motionärernas syn vad gäller trafiknämndens ansträngningar för att minska köer och väntetider för cyklister. I budget 2025 har kommunfullmäktige gett trafiknämnden i uppdrag att se över signalprioriteringen längs stora gång-, cykel- och busstråk för att underlätta framkomligheten, inkluderat hur grön våg kan skapas för de hållbara trafikslagen. Trafiknämnden ges även tydliga mandat att använda, dela och tillgängliggöra öppen trafikdata i samverkan med offentliga och privata aktörer. I arbetet med bland annat framkomlighetsfrågor ska nämnden integrera och strategiskt nyttja teknikutveckling och innovationer, i syfte att optimera trafiksystemet.

Trafiknämnden beskriver i verksamhetsplanen för 2025 att AI-verktyg har börjat användas för att underlätta bildmottagning från Tyck till-appen. Nämnden anger även att den har som målsättning att vara en innovativ och lärande organisation, som är drivande i att nå nya lösningar på de utmaningar som staden står inför och som arbetar för att realisera digitaliseringens fulla potential.

Sammantaget ser stadsledningskontoret att staden, och i synnerhet trafiknämnden, i hög grad verkar för ökad framkomlighet för Stockholms cyklister. Det saknas därmed skäl för att ge nämnderna ytterligare uppdrag för stärka cykelns attraktivitet.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 24 april 2025 följande.

Trafiknämnden beslutar att överlämna trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation av Svante Linusson m.fl. (C), se Reservationer m.m.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 6 februari 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret delar motionärernas bild av att en välutvecklad cykelinfrastruktur är central för att fler stockholmare ska lockas att cykla.

Stadens cykelplan har som mål att det ska vara enkelt och säkert att cykla i Stockholm. Mellan 2012 och 2022 investerades 2 000 mnkr i cykelinfrastruktur, och för perioden 2023–2027 är 900 mnkr avsatt för framkomlighetsåtgärder för

cykeltrafiken. Sedan 2012 har över 100 större cykelprojekt genomförts och årligen anläggs cirka 10 km ny eller breddad cykelinfrastruktur. Utöver detta genomförs regelbundet mindre punktinsatser för att förbättra korsningar och passager, samt omkring 2 000 nya cykelparkeringsplatser per år.

”Missing links” i cykelinfrastrukturen

Parallellt med utbyggnaden av cykelinfrastrukturen har antalet stockholmare som cyklar ökat stort, men det finns fortfarande delar av nätet med brister och där cykling sker i blandtrafik. De senaste årens investeringar har åtgärdat uppskattningsvis en femtedel av det primära nätet, och det finns behov av både att åtgärda så kallade ”missing links” och att genomföra kapacitetshöjande åtgärder, såsom breddning av befintliga stråk. För att skapa ett cykelnät som upplevs som tryggt, säkert och attraktivt för så många som möjligt behövs en variation av åtgärder. Kontoret genomför cykelprojekt som både innefattar omgestaltningar av hela gaturum eller anpassningar av befintliga gator med målning och enklare trafikstyrande element som refuger och pollare. I årets budget har kontoret ett uppdrag att genomföra fler enklare åtgärder för att förbättra framkomligheten för cyklister genom att omfördela yta till gång- och cykelinfrastruktur. De senaste åren har kontoret även infört cykelgata och bygdeväg, en reglering som oftast är en snabbare åtgärd än traditionell cykelinfrastruktur men som kräver att trafikförutsättningarna är rätt på gatan.

Trafiksignaler och trimningsåtgärder för ökad framkomlighet

Trafikkontoret har under de senaste åren aktivt arbetat för ökad framkomlighet och minskad väntetid för cyklister i trafiksignaler. Utbyggnad av detektorer i cykelbanor sker löpande för att möjliggöra för cyklister att anmäla grönbehov innan de kommer fram till signalen. Andra åtgärder som införts är till exempel införande av ”överanmälan” mellan medlöpande fordons- och cykelgrupp vilket betyder att om bilar får grönt får också cyklarna grönt. Sedan många år finns även ”grön-våg”, som är anpassad för cykeltrafiken på exempelvis Götgatan.

Under 2023 påbörjades försök med prioritering cykel i signaler med syfte att korta väntetid och/eller förlänga gröntiden. Detta sker genom att cyklister räknas in på befintliga eller nya detektorer i cykelbanan. När ett förutbestämt antal cyklister räknats in, exempelvis åtta stycken, ändras styrningen i trafiksignalen för att växla cykelsignalen till grönt tidigare och/eller att det blir grönt under en längre tid. Försök har också genomförts med att använda optiska sensorer för inräkning av cyklister istället för detektorer i marken. Detta arbete har fortsatt under 2024. Trafikkontoret fortsätter arbetet med att identifiera korsningar där denna typ av åtgärder kan införas för att förbättra framkomligheten för cykeltrafiken.

Kontoret deltar också i utvecklingsprojekt rörande AI som del i en förbättrad och mer rättvis signalstyrning. Detta förutsätter att alla trafikanter i en korsning kan detekteras vilket kan möjliggöras med sensorer eller 3D-radartechnik. Kontoret har gjort försök med denna nya teknik och det finns ytterligare test på gång, exempelvis i samband med ombyggnad av Tegelbacken.

Vägarbeten och efterlevnad av TA-planer

Trafikkontoret prioriterar oskyddade trafikanter vid handläggning av TA-planer och inspekterar regelbundet pågående arbeten för att säkerställa efterlevnad. Det är en viktig del för att minimera störningar och säkerställa att cykelvägar förblir tillgängliga vid vägarbeten. Det förekommer att entreprenörer inte följer TA-planerna, och därför utförs platskontroller för att identifiera och åtgärda brister och viten delas ut vid allvarliga brister eller när påtalade brister inte åtgärdats. Kontoret kräver att de som utför arbeten i Stockholm ska gå kursen ”Stockholm Stad – Trafikanordningar och markarbeten i offentlig mark” som ett led i att säkerställa att entreprenörer har kunskap kring gåendes och cyklisters behov. Under 2024 kommer kontoret påbörja en ny upphandling för kursen och uppdatera kursinnehållet med mer fokus på oskyddade trafikanter.

Trafikkontoret hanterar ca 5500 TA-planer varje år och under 2024 utfördes 3156 platskontroller och det delades ut 262 viten. Stockholms trafikmiljö är komplex och beroende på vägarbetes plats i gatan och det geografiska läget, behöver det ofta göras avvägningar. Vid beviljande av TA-planer försöker trafikkontoret att hitta trafiklösningar som fungerar bäst på platsen och staden som helhet. Sedan 2021 har trafikkontoret en cykeljour som medverkar i detta arbete genom att kontrollera hur TA-planer efterlevs och kan rapportera avvikelser för åtgärd.

Trafikkontoret delar motionärernas ambition om att förbättra cykelframkomligheten och arbetar redan med många av de föreslagna åtgärderna. Insatser för att överbrygga ”missing links”, bredda cykelbanor och optimera trafiksignaler pågår löpande, och kontoret följer utvecklingen av ny teknik för att ytterligare förbättra framkomligheten för alla trafikanter.

Farsta stadsdelsnämnd

Farsta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 13 mars 2025 följande.

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på en motion från, Jonas Naddebo och Svante Linusson, Centerpartiet, om att ta krafttag för att förbättra framkomligheten för Stockholms cyklister.

Farsta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 15 januari 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen håller med om att det är angeläget att infrastrukturen för cykling är tillgänglig och har god framkomlighet. Stockholms stad har som mål att andelen av stockholmarnas resor som sker med cykel ska vara minst 25 procent år 2040.

Staden har under många år satsat på cykelinfrastrukturen genom nya och breddade cykelbanor, nya cykelparkeringsplatser, förbättrade signaler för cykel vid korsningar, ökat underhåll med mera. Under de senaste 15 åren har cyklingen i Stockholm fördubblats. I, Cykelstaden - Cykelplan för Stockholms stad, som antogs 2022, redovisas ytterligare planeringsinriktningar, mål och åtgärdsområden för hur planen ska genomföras.

Förvaltningen menar att en väg att ytterligare förstärka cykelinfrastrukturen är att förbättra de parkvägar som passar för cykling i ytterstaden. Nynäsvägen utgör en barriär för cykelinfrastrukturen i stadsdelsområdet, detta är särskilt tydligt vid Gubbängsmotet. En annan del av cykelinfrastrukturen som skulle behöva förstärkas är cykelvägar till och förbi Farsta centrum. Förvaltningen har fått in önskemål från såväl medborgare som näringsliv om ökad möjlighet till låst förvaring av cyklar ibland annat Farsta centrum och Farsta strand.

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 20 mars 2025 följande.

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Reservation av Henrik Falk (C), se Reservationer m.m.

Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 26 februari 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till att cykelinfrastrukturen byggs ut och bildar sammanhängande stråk som är tryggare och mer attraktiva för att fler ska vilja cykla. Även stadsdelsförvaltningarna behöver få möjlighet att medverka i planeringen.

En del av cykelstråken går på parkvägar, och ju fler som cykelpendlar, desto viktigare blir det att separera gående från snabba cyklister och leda dem till olika stråk. Snabba cykelpendlare hamnar annars i konflikt med flanörer, barn och hundar på parkvägar som främst används för rekreation. Även vissa parkstråk med stora flöden av gångtrafikanter till och från kollektivtrafik, lokala centrum och andra målpunkter, är mindre lämpade för pendlingscyklister.

Södermalms stadsdelsnämnd

Södermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 20 mars 2025 följande.

Södermalms stadsdelsnämnd överlämnar stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation av Lars Rottem Krangnes m.fl. (C), se Reservationer m.m.

Södermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 10 februari 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen ser positivt på motionens olika förslag som kan underlätta framkomligheten för bland annat cyklister då det bland annat ligger i linje med stadens "Framkomlighetsstrategi" med tillhörande dokumentet "Cykelstaden".

Beträffande förslaget att identifiera och överbrygga så kallade ”missing links” i cykelinfrastrukturen så kan även stadsdelsnämnderna vara berörda av detta förslag då stadsdelsnämnderna ansvarar för flera av cykelstråken på parkmark. Behovet av samordnande insatser måste enligt förvaltningen dock styras av trafikkontoret som ansvarar för det huvudsakliga cykelnätet.

Reservationer m.m.

Trafiknämnden

Reservation av Svante Linusson m.fl. (C)

1. Att nämnden beslutar att tillstyrka motionen.
2. Att därutöver anföra följande:

Centerpartiet tackar för remissvaret på vår motion och välkomnar trafikkontorets positiva inställning till förslagen, och gläds åt att mycket arbete redan sker inom de områden vi pekat ut som särskilt viktiga för en förbättrad framkomlighet för cyklister i Stockholm. Även om framkomlighetsstrategin är ambitiös, men i nuläget inte tillräckligt effektiv och efterlevs inte tillräckligt, vilket understryker behovet av motionens konkreta förslag.

Trafikkontoret styr de samordnade insatserna samt i vilken form arbetet med trimningsåtgärder ska organiseras, men vill vi poängtera att en stor källa till områdeskompetens och identifiering av problemområden finns att hitta i cykel- och intresseorganisationer, och att även stadsdelsnämnderna bör konsulteras då de kan bidra med sin lokalkännedom.

Slutligen välkomnar vi att testprojekt med AI genomförs i nuläget, och ser fram emot att ta del av de erfarenheter och lärdomar som tas med in i en mer storskalig framtida användning av tekniken.

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd

Reservation av Henrik Falk (C)

Att bifalla motionen.

Södermalms stadsdelsnämnd

Reservation av Lars Rottem Krangnes m.fl. (C)

1. Att tillstyrka motionen i sin helhet.
2. Att därutöver anföra:

Vi tackar för svaret och välkomnar förvaltningens positiva inställning till förslagen och deras erkännande av potentialen att förbättra framkomligheten för cyklister, vilket är av största vikt för en hållbar och levande stad.

Svaret återger en stor del av motionen men är väldigt kortfattat vad gäller förvaltningens synpunkter och förslag. Vi känner en viss besvikelse över svarets brist

på reflektioner över de specifika förhållandena i Södermalms stadsdel. Cyklingen har ökat markant på Södermalm, vilket vi ser i form av cykeltrafikstockningar på flera håll, inte minst vid knutpunkter som Slussen där cyklister kan behöva vänta genom tre rödljus innan de kommer igenom. Det är ett typexempel på situationer där AI-teknik skulle kunna användas för att styra trafikflödena på ett mer effektivt sätt.

Vår stadsdel har flera 'missing links' i cykelinfrastrukturen, särskilt när det gäller tvärförbindelser över Södermalm. Områden runt skolor, som till exempel vid Södra Latin, saknar sammanhängande cykelbanor, vilket skapar en otrygg och osäker miljö för barn och ungdomar. Samtidigt skapar underhållsarbeten på Götgatan, som kommer pågå i många år framöver, redan utmaningar för cyklisters framkomlighet.

Det är trafikkontoret som styr samordnade insatser, men stadsdelsnämnderna bör bidra aktivt med sin lokalkännedom och områdeskompetens. Vi uppmanar därför Södermalms stadsdelsförvaltning att ta en aktivare roll i planeringen och genomförandet av dessa åtgärder för att säkerställa att lösningarna verkligen motsvarar södermalmsbornas behov och bidrar till en tryggare och mer tillgänglig cykelmiljö. Framkomlighetsstrategin är ambitiös och bra, men i nuläget inte tillräckligt effektiv eller efterlevs inte fullt ut, vilket understryker behovet av motionens konkreta förslag och ett aktivt engagemang från stadsdelsnämnden.