

Motion om att införa ett cykelråd i staden

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 lyfter behovet av bättre kommunikation och planering mellan stadens olika förvaltningar för att säkerställa en mer sammanhållen och fungerande cykelinfrastruktur och föreslår ett cykelråd tänkt att fungera som en referensgrupp, bidra till en samsyn i planering, byggnation och drift samt skapa en gemensam målbild för stadens cykelutveckling.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, trafikinämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Superlokala Cyklandeombud och Svensk Cykling.

Superlokala Cyklandeombud och Svensk Cykling har inte inkommit med svar.

Stadsledningskontoret anser att trafikkontorets inrättande av en cykelsamordnare svarar upp mot det behov som motionärerna efterfrågar.

Exploateringsnämnden anser att ett cykelråd skulle innebära en otydlig ansvarsfördelning, ökade kostnader och längre ledtider för stadens processer och föreslår istället att trafikkontorets cykelsamordnare får i uppdrag att starta en samordningsgrupp med representanter från berörda förvaltningar och bolag.

Trafikinämnden beskriver befintligt arbete med dialog och samråd inom cykelprojekt, att komplexa avvägningar behöver göras mellan olika trafikslag, ledningar, geoteknik och dagvattenhantering, att erfarenheter från tidigare projekt tas tillvara för att undvika upprepning av misstag samt att en cykelsamordnare kommer anställas för att

förstärka samverkan inom cykelfrågor både internt inom staden och externt med olika aktörer.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd anser generellt att det är bra att inhämta kunskap från användargrupper som berörs av stadens åtgärder, men ser att flera av de problem som lyfts fram i motionen kan motverkas genom tydligare ställda krav.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd delar inte bilden som målas upp i motionen och ser inte att ett cykelråd löser de problem som lyfts i motionen.

Kungsholmens stadsdelsnämnd välkomnar initiativ som utvecklar samverkan och dialog och ser med fördel att formerna för detta tas fram inom stadens arbete med att implementera cykelplanen.

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. För att få fler att cykla krävs att olika typer av investeringar görs för att skapa ett sammanhängande, framkomligt, säkert och kapacitetsstarkt cykelvägnät. Den rödgröna majoriteten prioriterar detta arbete högt och gör i stadens budget för år 2025 en satsning på att anställa en cykelsamordnare på trafikkontoret, i syfte att ytterligare utveckla stadens arbete och förbättra samordningen inom staden och med externa aktörer kring cykelfrågor.

Bilaga

Motion om att införa ett cykelråd i staden, dnr KS 2024/1345-1

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:

Det är glädjande att stadsledningskontoret välkomnar initiativ som stärker dialog och samverkan i cykelfrågor och delar vår uppfattning att det är avgörande för att nå målen i stadens cykelplan enligt framkomlighetsstrategin.

Vi ser återkommande fadäser i planeringen av cykelinfrastrukturen – misstag som i bästa fall leder till irritation och försämrad framkomlighet, men i värsta fall kan vara direkt livsfarliga. Ett exempel är den nyligen ombyggda korsningen mellan Drottningsholmsvägen och Lilla Västerbron, där väntytorna är så underdimensionerade att de hindrar tvärgående trafik, samtidigt som antalet rödljus för vänstersvängar ökat från ett till tre. Ett annat exempel är vid korsningen Igeldammsgatan/Alströmergatan där en trafikfarlig stolpe placerats i den nya cykelbanans innerkurva – en uppenbar kollisionsrisk för cyklister. Det här är misstag som inte upptäckts på ritbordet, men som erfarna cyklister med lokal kännedom sannolikt hade kunnat identifiera innan genomförandet.

Centerpartiet menar att ett cykelråd är ett konkret och kraftfullt steg bort från dagens splittrade hantering, där cyklisters säkerhet och behov alltför ofta glöms bort. Att samverkan är viktig är vi överens om – därför behövs en tydlig struktur för den.

Centerpartiets förslag om ett cykelråd är just en sådan struktur, med potential att göra skillnad i praktiken. Vi är de första att välkomna om styrets ”cykelsamordnare” skulle lyckas uppfylla denna funktion, men det är då avhängigt att den samordningsgrupp kontoret föreslår att samordnaren förses med både ett brett uppdrag och bred representation. Att nå bortom stadens förvaltningar och involvera utomstående intressenter är en förutsättning för att få till en fungerande referensgrupp – för en god förankring och nya idéer.

Ärendet

Jonas Naddebo och Svante Linusson (båda C) har väckt en motion i kommunfullmäktige. Motionärerna lyfter behovet av bättre kommunikation och planering mellan stadens olika förvaltningar för att säkerställa en mer sammanhållen och fungerande cykelinfrastruktur. Motionärerna menar att bristande samverkan leder till problem för cyklister, såsom hinder i cykelbanor och försämrade framkomlighet.

För att förbättra situationen föreslår motionärerna ett cykelråd där politiker, tjänstepersoner från berörda förvaltningar, representanter från civilsamhället, fastighetsägare och näringslivet ingår. Rådets uppgift ska vara att fungera som en referensgrupp, bidra till en samsyn i planering, byggnation och drift samt skapa en gemensam målbild för stadens cykelutveckling. Motionärerna menar att ett cykelråd skulle leda till bättre beslut, ökad framkomlighet och en tydligare prioritering av cykelfrågor i stadens utveckling.

Remissammanställning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, trafikinämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Superlokala Cyklandeombud och Svensk Cykling.

Superlokala Cyklandeombud och Svensk Cykling har inte inkommit med svar.

Stadsledningskontoret

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

I stadens budget för 2025 anges att ökad framkomlighet för gång, cykel och kollektivtrafik i enlighet med framkomlighetsstrategin ska genomsyra stadens arbete. Vidare ska också en cykelsamordnarfunktion inrättas i staden.

Stadsledningskontoret delar uppfattningen att dialog och samverkan spelar en roll i att utveckla stadens cykelinfrastruktur. Genom cykelsamordningsfunktion kan stadens dialog och koordinering internt och externt inom cykelplanering förbättras ytterligare, vilket skapar bättre förutsättningar för framkomlighet och trygghet för Stockholms cyklister. Stadsledningskontoret anser därmed att inrättandet av en cykelsamordnare svarar upp mot det behov som motionärerna efterfrågar.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 24 april 2025 följande.

1. Exploateringsnämnden beslutar att godkänna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Exploateringsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation av Linn Bessner (C), se Reservationer m.m.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 3 mars 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringskontoret delar synen att en ökad samordning mellan stadens förvaltningar är önskvärd för att förbättra cykel-infrastrukturen i hela staden. Planering och utbyggnad av cykelinfrastruktur ingår i majoriteten av kontorets projekt.

Kontoret arbetar enligt stadens framkomlighetsstrategi och gör avvägningar utifrån platsens behov, komplexitet samt ekonomiska förutsättningar och ska utifrån detta föreslå den, för platsen, bästa lösningen.

Kontoret anser att ett cykelråd skulle innebära en otydlig ansvarsfördelning, ökade kostnader och längre ledtider för stadens processer. Kontoret anser dock att intentionen med ett cykelråd är god men att denna typ av funktion redan är under utveckling då trafikkontoret har i uppdrag att skapa en funktion som cykelsamordnare.

Kontoret föreslår därför att låta trafikkontorets cykelsamordnare få i uppdrag att starta en samordningsgrupp med representanter från berörda förvaltningar och bolag.

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 13 mars 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret delar motionärernas uppfattning om att cykling är en viktig del av Stockholms trafikplanering och att dialog och samverkan spelar en central roll i arbetet med att utveckla stadens cykelinfrastruktur. Kontoret har under lång tid utvecklat arbetet med investeringsplanering och utbyggnad av cykelnätet och har redan idag etablerade processer för att planera, bygga och underhålla cykelvägnätet i samarbete med berörda aktörer. Inom ramen för olika infrastrukturprojekt sker dialog och samråd med både interna och externa parter för att säkerställa en välfungerande och säker cykelmiljö. Samtidigt är cykelplanering en del av en större helhet där olika stadsbyggnads- och trafikmässiga faktorer måste vägas in. Utöver avvägningar mellan olika trafikslag behöver hänsyn tas till tekniska och fysiska förutsättningar såsom ledningar, geoteknik och dagvattenhantering. Trafikkontorets processer är riggade för att hantera denna komplexitet och säkerställa att väginfrastrukturen utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt. Planering och genomförande av cykelprojekt sker genom tydligt etablerade beslutsprocesser där politiken har en aktiv roll genom

inriktnings- och genomförandebeslut. I dessa skeden finns möjlighet att styra projektens inriktning och prioriteringar.

Trafikkontoret är en lärande organisation och strävar kontinuerligt efter att förbättra arbetssätt och processer. Erfarenheter från tidigare projekt tas tillvara för att undvika upprepning av misstag och för att säkerställa en långsiktigt hållbar och effektiv cykelinfrastruktur. För att ytterligare stärka stadens arbete med cykelfrågor kommer trafikkontoret att anställa en cykelsamordnare. En del av samordnarens roll blir att förstärka samverkan både internt inom staden och externt med olika aktörer, exempelvis näringsliv och civilsamhälle. Genom denna funktion kan stadens dialog och koordinering inom cykelplanering förbättras ytterligare, vilket skapar bättre förutsättningar för framkomlighet och trygghet för Stockholms cyklister.

Trafikkontoret ser positivt på initiativ som kan förbättra dialog och samverkan, men bedömer att de viktigaste frågorna för cykelinfrastrukturen redan idag hanteras inom befintliga planerings- och beslutsprocesser. Genom att utveckla nuvarande samarbetsformer och stärka stadens samordning, bland annat genom den kommande cykelsamordnaren, kan vi uppnå samma mål utan att skapa parallella strukturer som riskerar att försvåra och fragmentera beslutsfattandet.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 24 april 2025 följande.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation av Stefan Holm (C), se Reservationer m.m.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 12 mars 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningens anser generellt att det är bra att inhämta kunskap från användargrupper som berörs av stadens åtgärder. Det är viktigt att de som planerar stadens cykelinfrastruktur har en genuin förståelse för cykling i stadsmiljöer. I det avseendet är förslaget om ett cykelråd intressant, men förvaltningen är osäker på hur utbrett behovet är i dagsläget i stadsdelsområdet.

Flera av de problem som lyfts fram i skrivelsen kan motverkas genom att kravställa tydligare mot entreprenörer, och utföra kontroller för att säkerställa att de inte till exempel blockerar cykelstråk utan godkända omledningar av trafiken. Ett förslag är att stadens cykelplan skulle kunna innehålla checklistor eller liknande för tillfälliga arbeten eller evenemang, för att säkerställa att framkomligheten för cyklister inte kompromissas.

Eftersom flera olika förvaltningar ansvarar för stadens cykelinfrastruktur anser förvaltningen att det finns utrymme att förbättra samverkan inom staden. Det handlar

både om samverkan mellan trafikkontoret och stadsdelsförvaltningar för att säkerställa en likvärdig standard på cykelstråk från stadens cykelplan, men exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret har samtidigt ett stort ansvar att möjliggöra en utveckling av infrastrukturen i samband med olika stadsutvecklingsprojekt.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 24 april 2025 följande.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen från Kommunstyrelsen.

Reservation av Saad Gourrada (C), se Reservationer m.m.

Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 28 mars 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen är generellt positiva till insatser som stärker cykelinfrastrukturen och gynnar det hållbara resandet samt framkomligheten. Inom Hässelby-Vällingby stadsdelsområde har det under de senaste åren förekommit många större arbeten som påverkat cykelbanor. Även om dessa arbeten orsakat större avstängningar så har dessa fungerat relativt väl.

Stadsdelsförvaltningen delar därför inte bilden som målas upp i motionen. Stadsdelsförvaltningen ser vidare inte att ett cykelråd löser de problem som lyfts i motionen, exempelvis att entreprenörer inte följer de avtal som råder.

Stadsdelsförvaltningen överlämnar till trafikkontoret att göra bedömningen om Stockholms stad har behovet av ett cykelråd eftersom trafiknämnden har det övergripande ansvaret för frågor som rör cykel.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Kungsholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 24 april 2025 följande.

Kungsholmens stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation av Anette Nordvall (C), se Reservationer m.m.

Kungsholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 14 mars 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Enligt Stockholms stads cykelplan (2022) ska staden arbeta för att öka andelen cyklister och göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholm. I cykelplanen framgår att samverkan och dialog är ett åtgärdsområde som krävs för att kunna uppnå målen i planen. Förvaltningen välkomnar initiativ som utvecklar detta åtgärdsområde

och ser med fördel att formerna för samverkan och dialog tas fram inom stadens arbete med att implementera cykelplanen.

Reservationer m.m.

Exploateringsnämnden

Reservation av Linn Bessner (C)

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

Det är glädjande att förvaltningen välkomnar initiativ som stärker dialog och samverkan i cykelfrågor och delar vår uppfattning att det är avgörande för att nå målen i stadens cykelplan enligt framkomlighetsstrategin.

Vi ser återkommande fadäser i planeringen av cykelinfrastrukturen – misstag som i bästa fall leder till irritation och försämrad framkomlighet, men i värsta fall kan vara direkt livsfarliga. Ett exempel är den nyligen ombyggda korsningen mellan Drottningsholmsvägen och Lilla Västerbron, där väntytorna är så underdimensionerade att de hindrar tvärgående trafik, samtidigt som antalet rödljus för vänstersvängar ökat från ett till tre. Ett annat exempel är vid korsningen Igeldammsgatan/Alströmergatan där en trafikfarlig stolpe placerats i den nya cykelbanans innerkurva – en uppenbar kollisionsrisk för cyklister. Det här är misstag som inte upptäckts på ritbordet, men som erfarna cyklister med lokal kännedom sannolikt hade kunnat identifiera innan genomförandet.

Vi menar att ett cykelråd är ett konkret och kraftfullt steg bort från dagens splittrade hantering, där cyklisters säkerhet och behov alltför ofta glöms bort. Att samverkan är viktig är vi överens om – därför behövs en tydlig struktur för den. Centerpartiets förslag om ett cykelråd är just en sådan struktur, med potential att göra skillnad i praktiken. Vi är de första att välkomna om styrets ”cykelsamordnare” skulle lyckas uppfylla denna funktion, men det är då avhängigt att den samordningsgrupp kontoret föreslår att samordnaren förses med både ett brett uppdrag och bred representation. Att nå bortom stadens förvaltningar och involvera utomstående intressenter är en förutsättning för att få till en fungerande referensgrupp – för en god förankring och nya idéer.

Trafiknämnden

Reservation av Svante Linusson m.fl. (C)

Se reservation under exploateringsnämnden.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Reservation av Stefan Holm (C)

Att bifalla motionen i sin helhet.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Reservation av Saad Gourrada (C)

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

Det är glädjande att förvaltningen välkomnar initiativ som stärker dialog och samverkan i cykelfrågor och delar vår uppfattning att det är avgörande för att nå målen i stadens cykelplan.

Vi hade gärna sett att förvaltningen reflekterat över de specifika förhållandena i Västerort och hur ett cykelråd konkret skulle kunna bidra till bättre planering, färre misstag och ökad framkomlighet för cyklister – särskilt då många cykelstråk i vår stadsdel är hårt belastade och ofta påverkas av byggnationer och tillfälliga lösningar.

Inte heller Hässelby-Vällingby har varit förskonat från fadäser i planeringen av cykelinfrastrukturen – misstag som i bästa fall leder till irritation och försämrad framkomlighet, men i värsta fall kan vara direkt livsfarliga. Ett exempel är byggnationerna kring Vinsta och vägen Förbifart Stockholm, där vägbyggnationerna resulterar i att cykelvägar läggs på omvägar i form av kullar och broar ut mot Vinstavägen, för att cyklister ska slippa stå vid rödlys. Ett annat exempel är vid samma vägarbete längs Bergslagsvägen där det på liknande sätt kommer resultera i omvägar och irritation bland stadsdelens cyklister. Det här är misstag som inte upptäckts på ritbordet – men som erfarna cyklister med lokal kännedom sannolikt hade kunnat identifiera innan genomförandet.

Vi menar att ett cykelråd är ett konkret och kraftfullt steg bort från dagens splittrade hantering, där cyklisters säkerhet och behov alltför ofta glöms bort. Att samverkan är viktig är vi överens om – därför behövs en tydlig struktur för den. Centerpartiets förslag om ett cykelråd är just en sådan struktur, med potential att göra skillnad i praktiken.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Reservation av Anette Nordvall (C)

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

Det är glädjande att förvaltningen välkomnar initiativ som stärker dialog och samverkan i cykelfrågor och delar vår uppfattning att det är avgörande för att nå målen i stadens cykelplan.

Vi hade gärna sett att förvaltningen reflekterat över de specifika förhållandena på Kungsholmen och hur ett cykelråd konkret skulle kunna bidra till bättre planering, färre misstag och ökad framkomlighet för cyklister – särskilt då många cykelstråk i vår stadsdel är hårt belastade och ofta påverkas av byggnationer och tillfälliga lösningar.

Inte heller Kungsholmen har varit förskonat från fadäser i planeringen av cykelinfrastrukturen – misstag som i bästa fall leder till irritation och försämrad framkomlighet, men i värsta fall kan vara direkt livsfarliga. Ett exempel är den nyligen ombyggda korsningen mellan Drottningholmsvägen och Lilla Västerbron, där väntytorna är så underdimensionerade att de hindrar tvärgående trafik, samtidigt som antalet rödljus för vänstersvängar ökat från ett till tre. Ett annat exempel är vid korsningen Igeldammsgatan/Alströmergatan där en trafikfarlig stolpe placerats i den nya cykelbanans innerkurva – en uppenbar kollisionsrisk för cyklister. Det här är misstag som inte upptäckts på ritbordet – men som erfarna cyklister med lokal kännedom sannolikt hade kunnat identifiera innan genomförandet.

Vi menar att ett cykelråd är ett konkret och kraftfullt steg bort från dagens splittrade hantering, där cyklisters säkerhet och behov alltför ofta glöms bort. Att samverkan är viktig är vi överens om – därför behövs en tydlig struktur för den. Centerpartiets förslag om ett cykelråd är just en sådan struktur, med potential att göra skillnad i praktiken.