

**Utlåtande Rotel VIII (Dnr KS 2024/1017)****Motion om förbättrad framkomlighet för cyklister på  
Erik Dahlbergsgatan**

Motion av Per Rosencrantz (M)

**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**

Per Rosencrantz (M) har väckt en motion i kommunfullmäktige. Motionären föreslår att ge trafiknämnden i uppdrag att utreda möjligheten att anlägga en cykelväg på den sista delen av Erik Dahlbergsgatan, från Blanchegatan till Lidingövägen, för att främja trafiksäkerhet och förbättra framkomligheten i området.

**Beredning**

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden, Norra innerstadens stadsdelsnämnd och Cykelfrämjandet.

Cykelfrämjandet har inte inkommit med svar.

*Stadsledningskontoret* påpekar att trafiknämndens prioritering av åtgärder enligt cykelplanen ligger i linje med stadens budget. En utredning om cykelväg på Erik Dahlbergsgatan är därför inte aktuell under år 2025.

*Trafiknämnden* anför att det inte finns någon pågående utredning för Erik Dahlbergsgatan i dagsläget men det utesluts inte att en utredning kan påbörjas i framtiden. Det behöver i så fall prioriteras mot andra behov av förbättringar för cykeltrafiken.

*Norra innerstadens stadsdelsnämnd* ser att det vore möjligt att förlänga cykelvägen i mitten av allén på Erik Dahlbergsgatan ytterligare en bit, under förutsättning att rotmiljön för träden samtidigt förbättras.

## 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. De senaste årens investeringar i cykelinfrastrukturen har åtgärdat uppskattningsvis en femtedel av det primära nätet. 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.

Erik Dahlbergsgatan är en del av huvudnätet, vilket inte har åtgärdats i samma utsträckning som det primära nätet. Trafiknämnden gör kontinuerligt prioriteringar av var åtgärder behöver ske. Huvudfokus kommer fortsatt vara att bygga ut och knyta ihop det utpekade, 36 mil långa, primära cykelnätet där flest cyklar men åtgärder behövs även på huvud- och lokalnätet. Erik Dahlbergsgatan har hittills inte identifierats som prioriterad för åtgärder.

## Bilaga

Motion om förbättrad framkomlighet för cyklister på Erik Dahlbergsgatan, dnr KS 2024/1017-1

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** av borgarrådet Dennis Wedin (M) och borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att bifalla motionen
2. Att därutöver anföra

För Moderaterna är det viktigt att stockholmarna kan röra sig i staden på ett effektivt, säkert och miljövänligt sätt. Då behöver det bli lättare och säkrare att cykla – någonting som också majoriteten tycks hålla med om givet att de i stadens budget för år 2025 slår fast att fler ska kunna välja att cykla.

Erik Dahlbergsgatan används flitigt av cyklister från både Gärdet, Norra Djurgårdsstaden och Östermalm som via denna väg når Östermalms IP, Stora Skuggan, Kungliga Tennishallen eller kampsportshallen Slagskeppet. Men cykelvägen i allén på Erik Dahlbergsgatan upphör vid Blanchegatan, i nivå med slutet av Tessinparken, och övergår i en ridväg. Detta tvingar cyklister, inklusive barn, att använda körbanan, där underlaget består av gatsten.

Flera av remissinstanserna delar vår problembeskrivning och givet de många cyklisterna som trafikerar området är det svårt att motivera att Erik Dahlbergsgatan skulle vara en del av det finmaskiga cykelnätet. Särskilt inte med tanke på det ökande antalet cyklister till och från miljöstadsdelen Norra Djurgårdsstaden samt att bussförbindelserna till samma stadsdel blivit betydligt sämre.

Att stärka cykelstråket på Erik Dahlbergsgatan skulle möjliggöra för betydligt fler att cykla säkert på Östermalm, Gärdet och i Norra Djurgårdsstaden. Det skulle också binda samman cykelstråken i området och innebära att fler kunde nyttja de investeringar i cykelnät staden hittills gjort och planerar att göra.

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

Stockholm den 23 april 2025

Anders Österberg  
Kommunstyrelsens ordförande

**Reservation** av Christofer Fjellner, Jonas Nilsson och Sophia Granswed Baat (alla M), Jan Jönsson (L) och Jonas Naddebo (C) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att bifalla motionen
2. Att därutöver anföra

För oss är det viktigt att stockholmarna kan röra sig i staden på ett effektivt, säkert och miljövänligt sätt. Då behöver det bli lättare och säkrare att cykla – någonting som också majoriteten tycks hålla med om givet att de i stadens budget för år 2025 slår fast att fler ska kunna välja att cykla.

Erik Dahlbergsgatan används flitigt av cyklister från både Gärdet, Norra Djurgårdsstaden och Östermalm som via denna väg når Östermalms IP, Stora Skuggan, Kungliga Tennishallen eller kampsportshallen Slagskeppet. Men cykelvägen i allén på Erik Dahlbergsgatan upphör vid Blanchegatan, i nivå med slutet av Tessinparken, och övergår i en ridväg. Detta tvingar cyklister, inklusive barn, att använda körbanan, där underlaget består av gatsten.

Flera av remissinstanserna delar vår problembeskrivning och givet de många cyklisterna som trafikerar området är det svårt att motivera att Erik Dahlbergsgatan skulle vara en del av det finmaskiga cykelnätet. Särskilt inte med tanke på det ökande antalet cyklister till och från miljöstadsdelen Norra Djurgårdsstaden samt att bussförbindelserna till samma stadsdel blivit betydligt sämre.

Att stärka cykelstråket på Erik Dahlbergsgatan skulle möjliggöra för betydligt fler att cykla säkert på Östermalm, Gärdet och i Norra Djurgårdsstaden. Det skulle också binda samman cykelstråken i området och innebära att fler kunde nyttja de investeringar i cykelnät staden hittills gjort och planerar att göra.

## Ärendet

Per Rosencrantz (M) har väckt en motion i kommunfullmäktige. Motionären föreslår att ge trafikkontoret i uppdrag att utreda möjligheten att anlägga en cykelväg på den sista delen av Erik Dahlbergsgatan, från Blanchegatan till Lidingövägen, för att främja trafiksäkerhet och förbättra framkomligheten i området.

## Remissammanställning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden, Norra innerstadens stadsdelsnämnd och Cykelfrämjandet.

Cykelfrämjandet har inte inkommit med svar.

## Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 15 december 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms stads budget för år 2025 slår fast att fler ska kunna välja att cykla, samtidigt som en ökad framkomlighet för andra hållbara och yteffektiva färdmedel ska genomsyra stadens arbete. Budgeten lyfter också fram att de primära cykelstråken är prioriterade.

Stadsledningskontoret delar motionärens mening att det är en brist att cykling sker i blandtrafik på Erik Dahlbergsgatan mellan Blanchegatan och Lidingövägen. På det utsnittet av gatan finns istället en ridväg som är utpekad i ett ridvägnät som binder samman ridvägarna på norra och södra Djurgården. Försvarsmakten och Livgardet som ligger i direkt anslutning använder ridvägarna.

Det långsiktiga övergripande målet i stadens cykelplan är att det ska bli enklare och säkrare att cykla och att andelen cyklister ska öka. Grundläggande för en bra cykelstad är en välfungerande cykelinfrastruktur med ett sammanhängande, framkomligt och kapacitetsstarkt cykelvägnät med säkra cykelvägar och cykelvänliga gator. I cykelplanen pekas det huvudsakliga cykelnätet ut, som består av primära stråk och huvudnät, vilka kompletteras med det lokala nätet. Det primära nätet är det övergripande nätet som ska vara till för alla. De senaste årens investeringar har åtgärdat uppskattningsvis en femtedel av det primära nätet.

Erik Dahlbergsgatan är en del av huvudnätet som utgör ett mer finmaskigt cykelnät som kompletterar det primära nätet. Huvudnätet är till för cykeltrafik till/från stadsdelen/området och mellan närliggande stadsdelar och dess knutpunkter. Huvudnätet för cykel har inte åtgärdats i samma utsträckning som det primära nätet, det finns även här saknade länkar och behov av att förbättra befintlig infrastruktur.

Det finns ett behov av att förbättra cykelinfrastrukturen i hela staden och trafikkontoret gör kontinuerligt prioriteringar av var åtgärder behöver tillkomma. Trafikkontorets huvudfokus är att bygga ut och knyta ihop det utpekade, 36 mil långa,

primära cykelnätet där flest cyklar men åtgärder behövs även på huvud- och lokalnätet. Det finns ingen pågående utredning för Erik Dahlbergsgatan i dagsläget men det utesluter inte att en utredning kan påbörjas i framtiden. Det behöver i så fall prioriteras mot andra behov av förbättringar för cykeltrafiken som finns runt om i staden.

Stadsledningskontoret anser att trafikkontorets prioritering av åtgärder enligt cykelplanen ligger i linje med stadens budget. En utredning om cykelväg på Erik Dahlbergsgatan är därför inte aktuellt under 2025.

### **Trafiknämnden**

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 12 december 2024 följande.  
Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på motionen.

*Reservation* av Dennis Wedin m.fl. (M), se Reservationer m.m.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 25 oktober 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret instämmer att det är en brist att cykling sker i blandtrafik på Erik Dahlbergsgatan mellan Blanchegatan och Rindögatan. Utöver att cykel- och motorfordonstrafik blandas så är det även problematiskt ur cykelsynpunkt att beläggningen på Erik Dahlbergsgatan är smågatsten vilket gör det svårare att cykla, inte minst under vintersäsongen.

Längs större delen av Erik Dahlbergsgatan sker cykling i trädallén i mitten av gatan men mellan Blanchegatan och Lidingövägen övergår gång- och cykelvägen istället i en ridväg. Ridvägen är en del av ett utpekad ridvägnät och kopplar samman ridvägarna på norra och södra Djurgården. Försvarsmakten och Livgardet som ligger i direkt anslutning använder ridvägarna.

Det långsiktiga övergripande målet i stadens cykelplan är att det ska bli enklare och säkrare att cykla och att andelen cyklister ska öka. Grundläggande för en bra cykelstad är en välfungerande cykelinfrastruktur med ett sammanhängande, framkomligt och kapacitetsstarkt cykelvägnät med säkra cykelvägar och cykelvänliga gator. I cykelplanen pekas det huvudsakliga cykelnätet ut, som består av primära stråk och huvudnät, vilka kompletteras med det lokala nätet. Det primära nätet är det övergripande nätet som ska vara till för alla. Bredder och standard ska möjliggöra att cyklister som tar sig fram i olika takt och med olika förutsättningar ska känna sig trygga och säkra. De primära stråken har ofta höga flöden, potential för höga cykelflöden, eller fyller på annat sätt en funktion som viktig länk i det övergripande cykelnätet.

De senaste årens investeringar har åtgärdat uppskattningsvis en femtedel av det primära nätet. Det finns således 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.

Erik Dahlbergsgatan är en del av huvudnätet som utgör ett mer finmaskigt cykelnät som kompletterar det primära nätet. Huvudnätet är till för cykeltrafik till/från stadsdelen/området och mellan närliggande stadsdelar och dess knutpunkter. Huvudnätet för cykel har inte åtgärdas i samma utsträckning som det primära nätet, det vill säga det finns även här saknade länkar och behov av att förbättra befintlig infrastruktur.

Det finns ett behov av att förbättra cykelinfrastrukturen i hela staden och kontoret gör kontinuerligt prioriteringar av var åtgärder behöver tillkomma. Kontorets huvudfokus är att bygga ut och knyta ihop det utpekade, 36 mil långa, primära cykelnätet där flest cyklar men åtgärder behövs även på huvud- och lokalnätet. Det finns ingen pågående utredning för Erik Dahlbergsgatan i dagsläget men det utesluter inte att en utredning kan påbörjas i framtiden. Det behöver i så fall prioriteras mot andra behov av förbättringar för cykeltrafiken som finns runt om i staden.

### **Norra innerstadens stadsdelsnämnd**

**Norra innerstadens stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 12 december 2024 följande.

Norra innerstadens stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

*Reservation* av Petra Gardos Ek m.fl. (M), se Reservationer m.m.

**Norra innerstadens stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 30 oktober 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen instämmer i att det är viktigt att stockholmarna kan röra sig i staden på ett effektivt, säkert och miljövänligt sätt. Ur trafiksäkerhetssynpunkt bedömer förvaltningen att det vore bra att förbättra möjligheterna att cykla säkert på Erik Dahlbergsgatan. Det ingår i trafikkontorets uppdrag att utveckla trafiksäkerheten i staden.

Förvaltningen ser att det vore möjligt att förlänga cykelvägen i mitten av allén på Erik Dahlbergsgatan ytterligare en bit, under förutsättning att rotmiljön för träden samtidigt förbättras. Detta kommer att vara nödvändigt för att träden ska överleva på platsen. Sett till hur gatunätet ser ut just på denna plats ser förvaltningen att det vore möjligt att förlänga cykelvägen fram till korsningen till Rindögatan, därefter går filerna ihop och allén i mitten av gatan upphör. Förvaltningen ser dock positivt på att trafikkontoret undersöker vilka möjligheter som finns på platsen i syfte att främja trafiksäkerheten.

## **Reservationer m.m.**

### **Trafiknämnden**

Reservation av Dennis Wedin m.fl.

Samtliga ledamöter i Moderaterna reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag att tillstyrka motionen, samt därutöver anföra följande.

För Moderaterna är det av stor vikt att stockholmarna kan röra sig i staden på ett effektivt, säkert och miljövänligt sätt. Erik Dahlbergsgatan används flitigt av cyklister från både Gärdet och Östermalm som via denna väg når Östermalms IP, Stora Skuggan, Kungliga Tennishallen eller kampsportshallen Slagskeppet.

Men cykelvägen i allén på Erik Dahlbergsgatan upphör vid Blanchegatan, i nivå med slutet av Tessinparken, och övergår i en ridväg. Detta tvingar cyklister, inklusive barn, att använda körbanan, där underlaget består av gatsten.

Det är betryggande att trafikkontoret delar vår problembild men givet de många cyklisterna på Erik Dahlbergsgatan är det svårt att motivera att detta fortfarande skulle en del av det finmaskiga cykelnätet. Särskilt inte med tanke på det ökande antalet cyklister till och från miljöstadsdelen Norra Djurgårdsstaden samt att bussavgångarna till samma stadsdel blir allt färre.

Att stärka cykelstråket på Erik Dahlbergsgatan skulle möjliggöra för betydligt fler att cykla säkert på Östermalm, Gärdet och i Norra Djurgårdsstaden. Det skulle också binda samman cykelstråken i området och innebära att fler kunde nyttja de investeringar i cykelnät staden hittills gjort och planerar att göra.

### **Norra innerstadens stadsdelsnämnd**

Reservation Petra Gardos Ek m.fl. (M)

Petra Gardos Ek m.fl. (M), reserverar sig mot beslutet till förmån för sitt eget yrkande att bifalla motionen.