

Framkomlighetssatsning inom gång-, cykel- och kollektivtrafik VB 2025

Inledning

I kommunfullmäktiges budget för 2023 fick trafiknämnden i uppdrag att mellan åren 2023 och 2026 investera 2 000 mnkr i framkomlighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Av dessa avser 425 mnkr satsningar på framkomlighet inom gång, 900 mnkr cykel och 425 mnkr kollektivtrafik. Därutöver avser 250 mnkr medfinansiering av en gång- och cykelbro vid Slussen. I april 2023 fattade trafiknämnden utredningsbeslut för framkomlighetssatsningen inom gång-, cykel-, och kollektivtrafik. Syftet med satsningen är att öka framkomligheten för gång, cykel och kollektivtrafik i enlighet med framkomlighetsstrategin.

I budget för 2025 skedde en justering i uppdraget där mandatperiodens medel för framkomlighet inom gång, cykel och kollektivtrafik sänktes med 200 mnkr, samtidigt förlängdes satsningen till 2027 med motsvarande 200 mnkr. I budget för 2026 skedde ytterligare en justering där 145 mnkr för framkomlighet omfördelats från andra år till 2026.

I denna bilaga beskrivs vilka framkomlighetssatsningar som genomförts under 2025. Dels redovisas ett urval av projekt som blivit klara under året men också pågående projekt inom framkomlighetssatsningen redovisas i tabellform.

Gång

I enlighet med *Gångplanen*, som antogs av kommunfullmäktige 2016 har trafikkontoret genomfört insatser för att fler personer ska kunna, vilja, veta och våga gå i hela staden.

För att skapa och upprätthålla ett väl fungerande gångvägnät med god framkomlighet görs investeringar i såväl utbyggnad av saknade länkar, breddning och reinvestering av befintlig infrastruktur samt satsningar på drift och underhåll. Även andra insatser som syftar till att öka tryggheten att vistas i det offentliga rummet och öka trafiksäkerheten har betydelse för att fler personer ska vilja och våga gå i hela staden.

Trafiknämnden antog under 2024 ett prioriterat gångvägnät. Nätet ger stöd för prioriteringen av en mängd åtgärder inom till exempel drift och underhåll men också nya investeringar. Flera projekt har under året startat med gångvägnätet som prioriteringsstöd. I likhet med 2024 har kontoret under 2025 avsatt resurser för ett mer omfattande reinvesteringsprogram för gångstråk och nya metoder för snöröjning av gångytor har utvecklats och testats. Kontoret arbetar aktivt för att förbättra gatudrift och gatuunderhåll utifrån fotgängarnas behov. Under året har kontoret utökat sopsaltningen på det primära gångvägnätet. Idag sopsaltar kontoret 7,5 mil gångbanor och totalt 26 mil gång- och cykelvägar i Stockholm. Inom stadsmiljözonerna sopsaltas även den tidigare körbanan. Kontoret har under året även arbetat med att förbättra framkomligheten i trafiksignaler för gående vilket beskrivs mer nedan.

I Stockholms stads medborgarpanel om resvanor från november 2024 uppger en majoritet (62%) att de går frekvent i vardagen. Största anledningen till att man inte använder gång som huvudfärdssätt beror på långa resvägar och att det då tar för lång tid. Gång är ofta en del i kombinationsresan gång och kollektivtrafik, så satsning på kollektivtrafik påverkar också utveckling av gångtrafik.

I Stockholms stads medborgarundersökning från 2025 framgår att 71 % av de tillfrågade Stockholmarna upplever *trafikmiljön som säker för gående i min stadsdel*, vilket är en liten minskning jämfört med 2024 då siffran var 73%.

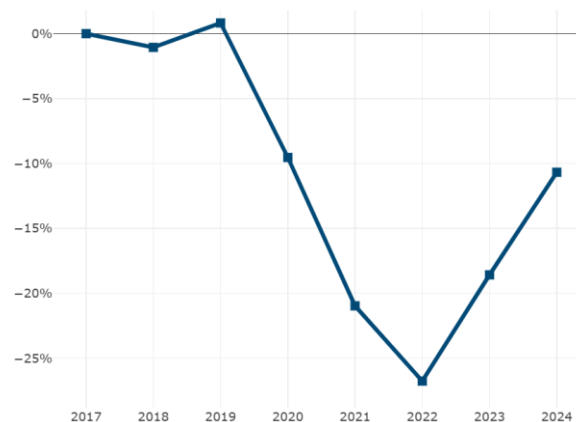
I stadens medborgarundersökning för 2025 uppger 67 procent att de känner sig trygga när de går ensam hem på kvällen. Det är 8 procentenheter högre än 2024 och utvecklingen har visat på en positiv trend under flera år. Det finns dock fortsatt områden, framförallt i ytterstaden där man känner sig otrygg att gå hem själv på kvällen. Under året har kontoret genomfört flera åtgärder för gående i de så kallade fokusområdena.

På frågan om stockholmarna är nöjda med snöröjning och sandning på gator och gångvägar i min stadsdel svarar 54 procent att de är nöjda vilket är högre än på flera år men nöjdheten fluktuerar en del mellan åren.

Den för fotgängarna näst vanligaste olyckan, fotgängare i kollision med motorfordon, visar på en minskning av antalet skadade. Den vanligaste olyckan är en singelolycka (fallolycka), 88 procent. De senaste åren har drygt 1600 gående skadats i en fallolycka varje år. Den dominerande orsaken till fallolyckorna är snö- eller ishalka.

Sedan 2021 har kontoret utökat antalet mätplatser som samlar in gångtrafikdata (från 60 till 160 stycken), vilket ger större möjligheter att följa utvecklingen över tid. Samtidigt ska beaktas att mätningar genomförs under en kort period som leder till att resultatet kan påverkas av slumpmässiga faktorer, till exempel väder. Därför presenteras mätningar för gångflödet med ett treårsmedelvärde. Att gå är också en basal del av stadens transportsystem då alla resor börjar och slutar med en resa till fots. Det betyder att det finns ett stort antal korta gångresor utspridda över hela staden vilket gör det svårt att fånga alla gångresor och beskriva kvantitativt.

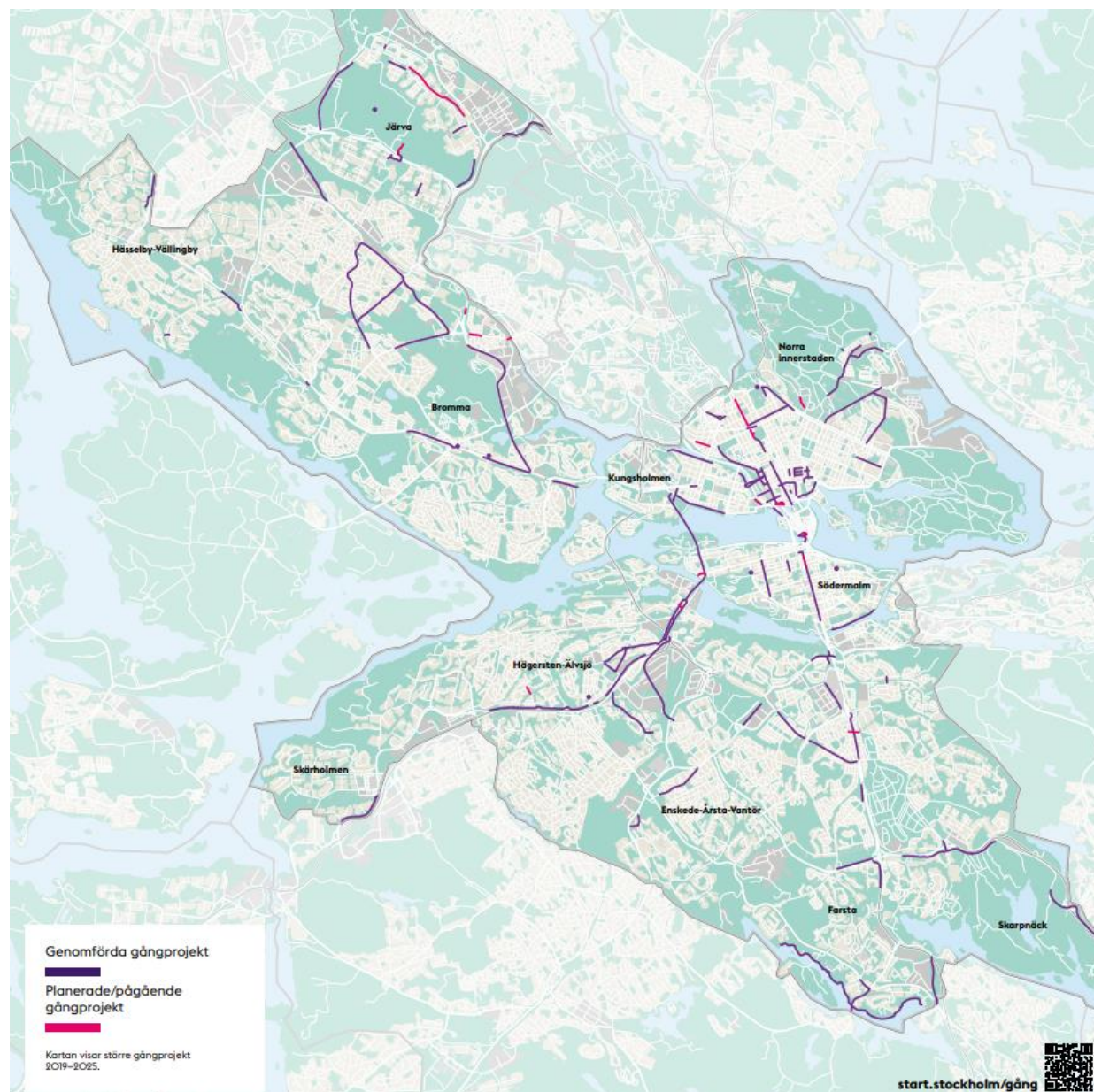
Under 2024 har flödet av fotgängare fortsatt återhämta sig efter den kraftiga nedgång som skedde under pandemin. Siffror för 2025 finns ännu inte tillgängliga. Det ökade antalet personer som arbetar på distans har också påverkat återhämtningstakten och sättet som människor rör sig.



Figur 1. Utveckling av fotgängarflödet (3-årsmedel) i Stockholms innerstad relativt till basår 2017. Den kraftiga minskningen som syns i diagrammet mellan 2019 och 2022 är resultatet av pandemin.

Under året har tolv genomförandebeslut fattats för projekt med syfte att underlätta framkomligheten för gående, några av dessa har fattats på delegation. Utöver dessa projekt ingår förbättringar för gående ofta som en del i projekt som redovisas inom cykelsatsningen. Exempelvis ingår ofta en breddning av gångbanan i projekt där det finns kombinerade gång- och cykelbanor. Förbättringar för gående kan även ingå i projekt som redovisas inom kollektivtrafiksatsningen. Exempelvis där framkomligheten förbättras för kollektivtrafikresenärer mellan två stora bytespunkter eller målpunkter för kollektivtrafik.

Fotgängarnas förening FOT beslutade att utnämna Stockholm stad till Årets fotgängarstad 2025. Staden premieras för sitt målmedvetna arbete med att främja gångtrafiken. ”Stockholm är på väg mot att skapa en stad med verkligt hög livskvalitet, vilket kan inspirera andra kommuner i deras arbete med gångplanering”, enligt motiveringen till priset från FOT.

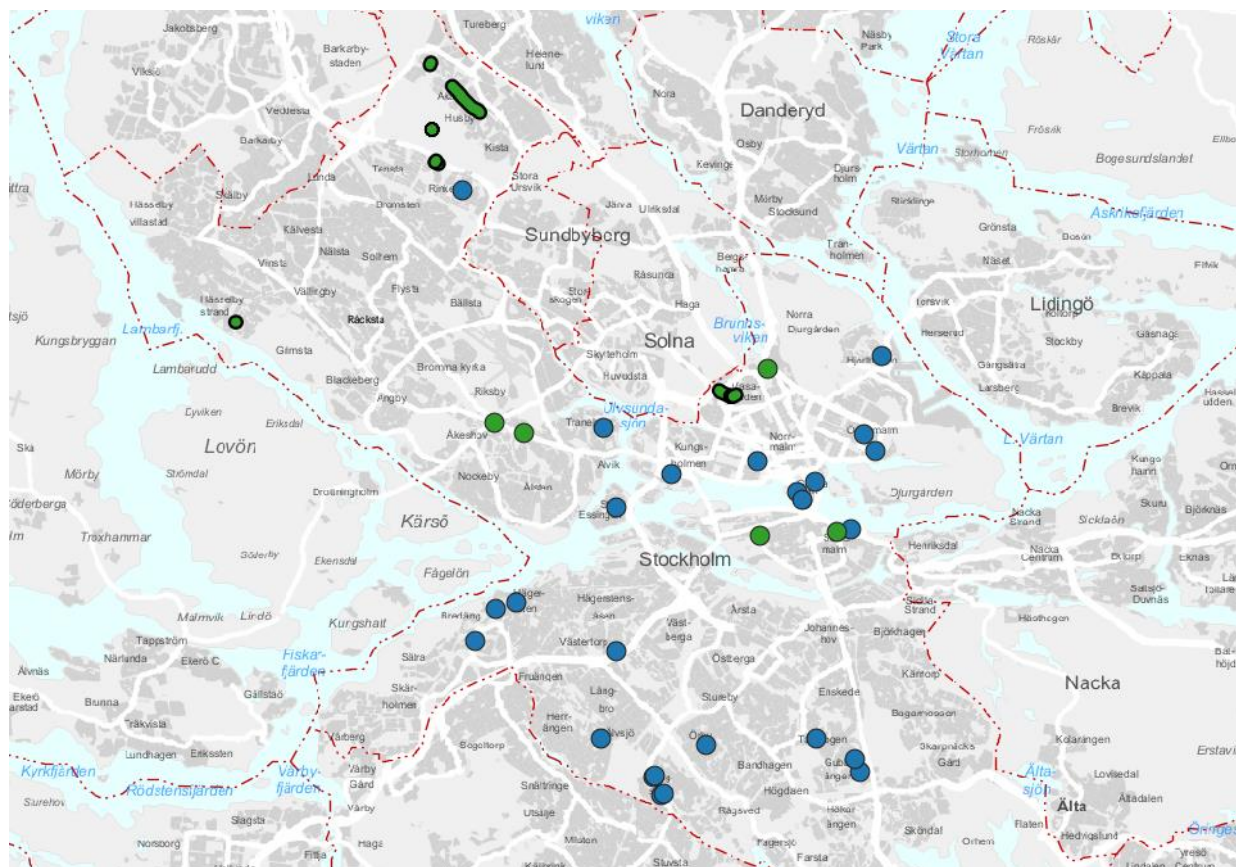


Figur 2. Planerade/ pågående och genomförda större gångprojekt under åren 2019-2025.

Genomfört under året

Kontoret har under 2025 genomfört åtgärder som gynnar vardagsresor till fots samt gång som en del av en kollektivtrafikresa. Kontoret har utfört åtgärder för att det ska vara framkomligt, tryggt och attraktivt att gå. Förutom att bredda gångstråk där det är trångt och givit gående bättre framkomlighet i korsningspunkter har kontoret påbörjat genomförande av permanenta gångator längs flera prioriterade gångstråk som Rörstrandsgatan, Swedenborgsgatan och Skånegatan. Upprustning av gågatuområdet i Bibliotekstan påbörjades med fossilfria arbetsmaskiner. Flera projekt både i innerstad och ytterstad har genomförts med enkla medel.

Under 2025 har åtgärder för 123 mnkr genomförts inom gångsatsningen.



Figur 3, genomförda gångvägar under 2025, större investeringsprojekt markerade i grönt och punktåtgärder markerade med blå cirkel

Järva gångvägvisning

I Stockholms stads budget för 2023 fick trafiknämnden uppdraget att ta ett helhetsgrepp om trafiksituationen kring Järvafältet och begravningsplatsen i syfte att förbättra allmänhetens tillgång till, samt minimera biltrafiken på fältet. Uppdraget upprepades i trafiknämndens budget 2024. Flera åtgärder har genomförts eller är på väg att genomföras i linje med uppdraget. Inom gångsatsningen 2025 har ny gångvägvisning satts upp mellan Järvafältet och de omkringliggande

satsdelar för att underlätta orienteringen för gående. Dessutom har nya orienteringstavlor satts upp vid entréerna till fältet, som välkomnar besökare till målpunkter på fältet.



Figur 4. På järvaområdet har vägvisning för gående satts upp i form av orienteringstavlor som visar på målpunkter på området för att öka orienterbarhet och trygghet. Fotografiet visar orienteringstavlan vid Husby gård.



Figur 5. Vägvisning för gående har satts upp mellan målpunkter på Järvafältet och omkringliggande stadsdelar, som här i Husby.

Sveaborgsgatan - gångbana

Resenärer som kommer gående norrifrån till Akalla tunnelbanestation eller bussterminal har varit hänvisade till att gå upp till Akalla torg för att därefter ta sig ner till tunnelbanespärrarna eller till bussterminalen. Det innebär en omväg på ca 150 m. Upptrampade stigar visar att många väljer gå längs med Sveaborgsgatan den genaste vägen. Kommande exploatering kommer ytterligare förstärka behovet. En ny gångbana har därför anlagts längs Sveaborgsgatan i Akalla för att öka trafiksäkerheten för gående till stationen och bussterminalen i Akalla. Åtgärden kan även bidra

till att förbättra tryggheten och gör det mer attraktivt att åka kollektivt. Genomförandebeslut fattades 2025. Markarbeten och ny belysning har genomförts under året.



Figur 6. Längs Sveaborgsgatan i Akalla har en ny gångbana anlagts med koppling till Akalla tunnelbana och bussterminal.

Gångåtgärder längs Krällingegränd och Spånga Kyrkväg

Gångkopplingen är särskilt viktig eftersom den är en länk mellan kollektivtrafiken och det nya badet på Järvafältet. Gatan är delvis ett prioriterat gångstråk. En ny gångbana längs med Krällingegränd och Spånga Kyrkväg har anlagts. Två nya övergångsställen har anlagts, dels över Krällingegränd väster om Spånga kyrkväg dels över Spånga kyrkväg. Ett övergångsställe öster om Spånga Kyrkväg har tillgänglighetsanpassats. Genomförandebeslut fattades i december 2024 och genomförande av åtgärder har skett under 2025.



Figur 7. En ny gångbanan längs Krällingegränd och flera nya övergångsställen har anlagts i kopplingen ner mot Järvabadet.

Fyrspannsgatan, gångfartsområde med enkla medel

Fyrspannsgatan vid Hässelby strand tunnelbanestation och Maltesholmstorget utgör ett stadslivsstråk i stadens prioriterade gångvägnät. Gående rör sig tvärs gatan mellan tunnelbanans entré och torget. Gatan har byggts om med ny markbeläggning och fordonshinder till ett gångfartsområde i enlighet med budgetuppdrag för 2025. Parallellt har trygghetsinvesteringar utförts på Maltesholmstorget.



Figur 8. Gångfartsområde på Fyrspannsgatan vid Maltesholms torget.

Kornhamnstorg semipermanenta åtgärder

Kornhamnstorg och Mälartorget har goda möjligheter att skapa attraktiva vistelse- och mötespunkter. Torgen utgör viktiga länkar för fotgängare mellan Södermalm och Norrmalm via Gamla stan och mellan två större kollektivtrafiknoder: Slussen och Gamla stan. Här finns också möjlighet att skapa bättre kontakt med vattnet. Torget har rustats upp med enklare medel under

2025, i enlighet med uppdrag i budget. Syftet är att öka vistelsevärden på platsen. Genomförandebeslut har fattats 2025. Under året har Kornhamnstorgs lokalgata, från kurvan vid Mälartorget fram till Lilla Nygatan höjts upp till gångbananivå. Räckena och galler till Kornhamnstorgs tidigare toaletter har rustats upp.



Figur 9. På Kornhamnstorg har lokalgatan höjts upp till gångbanans nivå och därmed har gångytorna vuxit och givit mer plats för vistelse.

Vanadisplan – Hagastaden, kollektivtrafik- och gångåtgärder

Åtgärder har genomförts för att förbättra framkomligheten för gående längs Vanadisvägen och Gävlegatan, i kopplingen mellan kollektivtrafikknutpunkten vid Vanadisplan (Citybanans entré) och Hagastaden. Även detta är ett stadslivsstråk i det prioriterade gångvägnätet.

Genomförandebeslut fattades i december 2023 och genomförande av åtgärder startade under 2024. Gångbanor har breddats på Vanadisvägen och Gävlegatan, genomgående gångbanor har byggts över korsningar med mindre lokalgator, en genare gångväg med jämn beläggning har byggts genom Vanadisplans rondell och flera nya träd har planterats längs Gävlegatan. Under 2026 återstår att utföra mindre målningsåtgärder.



Figur 10. En sammanhängande koppling har byggts mellan pendeltågets entré och gångvägen i Vanadisvägens mittallé.



Figur 11. En genare gångväg har byggts genom Vanadisplans rondell.

Framkomlighet i trafiksignaler

Vid flera signalreglerade övergångsställen har radar och kamerateknik installerats för att detektera och räkna in fotgängare i syfte att kunna minska väntetid och/eller förlänga gröntid.

- I korsningen Drottningholmsvägen – Abrahamsbergsvägen har radar satts upp för att möjliggöra förlängning av gröntiden för gående som passerar över gatan.
- I korsningen Ringvägen – Wollmar Yxkullsgatan har kameror för detektering och inräkning av gångtrafikanter och cyklister tagits i drift. Funktionen innebär att fotgängare kan förlänga gröntiden när de detekteras på övergångsstället.
- Vid gång- och cykelpassagen på östra sidan av Brommaplan samt gång- och cykelpassagen över Cederdalsgatan vid Roslagstull har kamerautrustning för inräkning och detektering av fotgängare installerats.
- Vid signalreglerat övergångsställe i anslutning till Tjärhovsplan har trafiksignalen ställts i grönt för fotgängare och först när det kommer bilar eller bussar växlar signalen för fotgängare till rött. Sedan tidigare finns samma funktion vid Drottninggatans övergångsställe över Klarabergsgatan.

Gånginvesteringar – projekt med genomförandebeslut

Projekt	Beslutssumma (mnkr)	Beskrivning och status för projekt
Mäster Samuelsgatan och Jakobsbergsgatan tillgänglighet och trygghet (Bibliotekstan)	83,0	Projektet syftar till att genomföra åtgärder för ökad gångvänlighet genom att bland annat skapa ett gemensamt golv utan kantstenar mellan fasaderna. Gatorna är en del av stadens prioriterade gångstråk. Genomförandebeslut fattades vintern 2023. Arbetet samfinansieras av fastighetsägare i området. Byggstart har skett 2025 och fortsätter 2026. Projektet genomförs med fossilfria arbetsmaskiner.
Västberga handel – Midsommarkransen sammanhängande stadsdelar inom gång	4,0	Projektet syftar till att öka framkomligheten för gående mellan Västberga och Telefonplan. Flera punktåtgärder har genomförts under 2022-2024 och slutförts under 2025.
Vanadisplan – Hagastaden, kollektivtrafik- och gångåtgärder	35	Projektet syftar till att genomföra åtgärder för förbättrad framkomlighet för gående längs Vanadisvägen och Gävlegatan, i kopplingen mellan kollektivtrafikknutpunkten vid Vanadisplan (Citybanans entré) och Hagastaden. Genomförandebeslut fattades i december 2023 och genomförande av åtgärder startade under 2024, har fortsatt under 2025. Mindre åtgärder kvarstår att utföra under 2026.
Tegelbacken, från trafikplats till stadsmiljö	Sekretess	Tegelbacken omgestaltas och får två nya torg vilket ger plats för vistelse i ett mycket centralt läge vid vattnet. Gångstråken och cykelbanorna förbättras och mycket grönska tillkommer. Busstrafiken får nya kantstenshållplatser istället för dagens hållplatser som är svåra att nå som resenär. Genomförandebeslut fattades i kommunfullmäktige våren 2024 och genomförande pågår. Projektet färdigställs under 2026.
Norrtullsgatan breddning av gångbana och trädåtgärder	Sekretess	Projektet syftar till att dels förbättra förutsättningarna för träden på Norrtullsgatan och samtidigt förstärka det övergripande gångstråket mellan Medborgarplatsen och Norrtull vidare mot Hagastaden. Gångbanan på den norra sidan breddas och nya träd planteras. Projektet är avgränsat till Norrtullsgatan, sträckan mellan Surbrunnsgatan och Frejgatan. Gatan är ett

		prioriterat gångstråk. Genomförandebeslut fattat 2023, genomförande startade under 2025 bland annat genom plantering av nya träd.
Gångstråk Norrtullsgatan mellan Odengatan och Observatoriegatan	45,0	Breddning av befintlig gångbana och platsbildning närmast Odenplan för att knyta ihop sträckan med tidigare utförda åtgärder på gångstråket mellan Medborgarplatsen och Norrtull. Norrtullsgatan ingår i ett prioriterat gångstråk. Dessutom föreslås en ny platsbildning på Sandåsgatan vid Observatorielundens skola utformad som en lekgata. Genomförandebeslut togs hösten 2024. Genomförande startar 2026.
Gångvägvisning Järva	3,1	Vägvisning ökar orienterbarheten och bidrar till ökad tillgänglighet och trygghet. Under 2025 har nya orienteringstavlor som visar på målpunkter på Järvafältet och vägvisning mellan Järvafältet och omkringliggande stadsdelar satts upp. Vägvisning för gående längs Ärvingegången- Edvard Griegsgången – Sibelius gången i Kista, Husby och Akalla kommer utföras under 2026 samordnat med pågående torgupprustningar.
Gångåtgärder längs Krällingegränd och Spånga Kyrkväg	10,0	Ny gångbana längs med Krällingegränd och Spånga Kyrkväg har anlagts. Projektet är särskilt viktigt eftersom det är en länk mellan kollektivtrafiken och det nya badet på Järvafältet. Gatan är delvis ett prioriterat gångstråk. Genomförandebeslut fattades i december 2024 och genomförande av åtgärder har skett under 2025.
Rörstrandsgatan mellan Norrbackagatan och Sankt Eriksgatan	27,0	Gångbanan mellan Sankt Eriksgatan och Birkagatan breddas och mellan Birkagatan och Norrbackagatan regleras till permanent gågata för att göra det lättare och trevligare att gå. Gatan är ett prioriterat gångstråk. Genomförandebeslut fattades i februari 2025 och genomförande av åtgärder startade i augusti 2025 och fortsätter våren 2026.
Marievik, Gång- och cykelåtgärder	23,0	Projektet syftar till att skapa en ny gång- och cykelpassage över Södertäljevägen vid Marievik, i avvaktan att en större omdaning av Södertäljevägen sker. På så sätt kan flödena av gående och cyklister fördelas till fler passager och barriäreffekten av Södertäljevägen minskas något. Dessutom ska en cykelbana med enkla medel skapas på Södertäljevägens östra sida från passagen till Liljeholmsbron för att ge cyklister bättre framkomlighet. Genomförandebeslut fattades i september 2025 och genomförande planeras 2026.

Helsingörsgatan ny gångbana	20,0	Helsingörsgatan är en ca 300 meter lång gata för motorfordon i Kista som helt saknar gångbanor. Fotgängare använder körbanan och upptrampade stigar finns längs gatans båda sidor. En ny gångbana planeras på gatans norra sida som kopplar till befintliga gångstråk. Genomförandebeslut fattades juni 2025. Genomförande planeras till 2026.
Sveaborgsgatan gångbana	3,9	En ny gångbana har anlagts längs Sveaborgsgatan för att öka trafiksäkerheten för gående till stationen och bussterminalen i Akalla. Åtgärden kan även bidra till att förbättra tryggheten och gör det mer attraktivt att åka kollektivt. Genomförandebeslut fattades 2025. Markarbeten och ny belysning har genomförts under året.
Gågata Swedenborgsgatan mellan Sankt Paulsgatan och Fatbursgatan	35,0	Swedenborgsgatan på västra Södermalm är en bostadsgata med många kaféer, restauranger och butiker i bottenvåningen som lockar besökare. Sedan 2015 är gatan en återkommande sommargågata. Gatan ska genom enkla medel omvandlas till en permanent gågata, enligt uppdrag i budget för 2025. I juni 2025 fattades genomförandebeslut för projektet och åtgärder har påbörjats under hösten genom anläggande av flera mikroparker längs gatan. Genomförandet slutförs under 2026.
Tillgänglighetsåtgärder	7,5	Tillgänglighetsåtgärder som anpassning av övergångsställen och anläggande av ledstråk och ledstänger på flera platser i ytterstaden som påbörjades 2024 har slutförts under året.
Trafikantförbättrande åtgärder i innerstaden och ytterstaden	20,5	Åtgärder som tillgänglighetsanpassning genom kantstenssänkningar i gångstråk, nya och breddade av gångbanor samt anläggande av farthinder har genomförts på flera platser i inner och ytterstaden under året.
Kornhamnstorg semipermanenta åtgärder	7,5	Projektet är ett uppdrag i budget för 2025. Syftet är att öka vistelsevärden och minska biltrafikflöden på platsen. Genomförandebeslut har fattats 2025. Under året har Kornhamnstorgs lokalgata från kurvan vid Mälartorget fram till Lilla Nygatan höjts upp till gångbananivå. Räcken och galler till Kornhamnstorgs tidigare toaletter har rustats upp. Utredning av ytterligare åtgärder för genomförande 2026 pågår.

Fyrspannsgatan vid Maltesholmstorget, gångfartsområde	1,8	Fyrspannsgatan vid Hässelby strand tunnelbanestation och Maltesholmstorget utgör ett stadslivsstråk i stadens prioriterade gångvägnät. Gående rörs sig tvärs gatan mellan tunnelbanans entré och torget. Gatan har byggts om med enkla medel till ett gångfartsområde i enlighet med budgetuppdrag för 2025. Genomförande har skett under hösten 2025.
---	-----	--

Gånginvesteringar i utredningsskedet

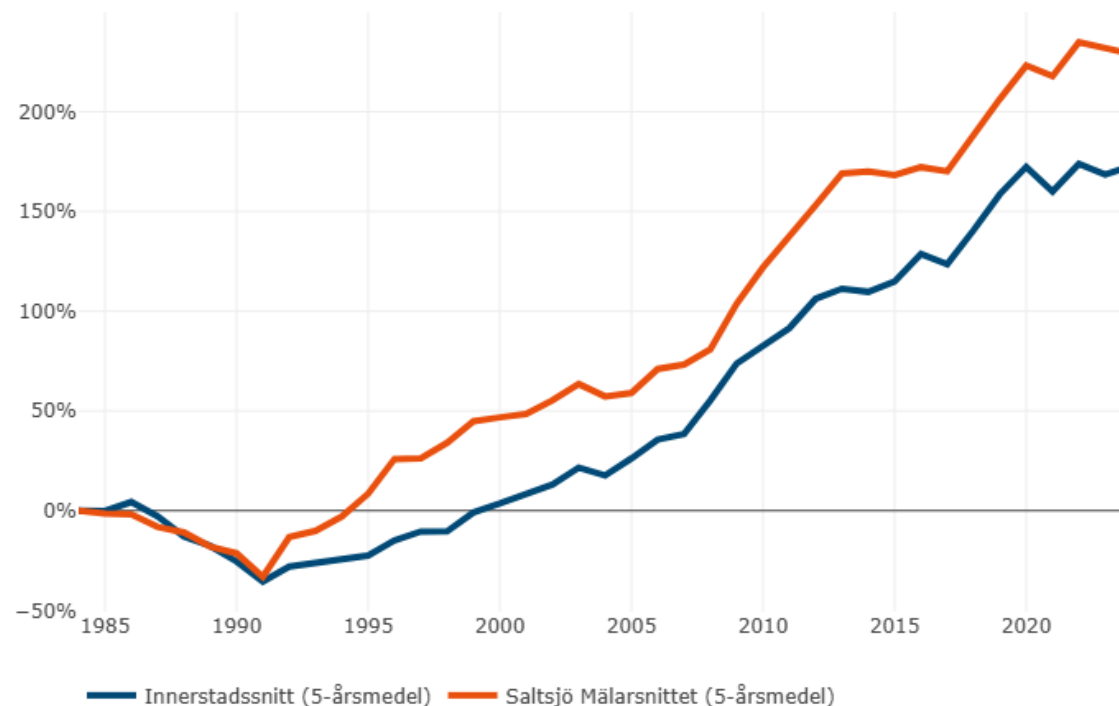
Projektnamn	Syfte och status
Kornhamnstorg och Mälartorget	Torgen har goda möjligheter att skapa attraktiva vistelse- och mötespunkter. De utgör viktiga länkar för fotgängare mellan Södermalm och Norrmalm via Gamla stan och mellan två större kollektivtrafik noder, Slussen och Gamla stan. Enligt budgetuppdrag har Kornhamnstorg och Mälartorget att ingått i projekt Levande Stockholm under 2024 för att sedan på sikt rustas upp till attraktiva mötesplatser. Utredning av åtgärder på kort och längre sikt pågår.
Hornsgatan permanent gågata	Hornsgatan mellan Långholmsgatan och Hornstulls Strand utgör ett huvudgångstråk i stadens prioriterade gångvägnät. Gatan är en bostadsgata med utåtriktade verksamheter i bottenvåningar och flera uteserveringar och kopplar mot ett uppskattat promenadstråk vid vattnet. Anslutningen mot Långholmsgatan planeras stängas för motortrafik genom anläggande av ett nytt torg under 2026. I trafiknämndens budget för 2026 anges att Hornsgatan ska omvandlas till en permanent gågata. Planering pågår för genomförande under 2026.
Järvabadet gångåtgärd	Åtgärder för att förbättra tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerheten för gående mellan Krällingegränd och Järvabadet utreds. Genomförandet är beroende av beviljat reservatstillstånd.
Götgatan gågata	Åtgärder för att öka vistelsekvaliteter längs Götgatans gågata utreds. Fordonshinder integreras i gatumiljön mellan Högbergsgatan och Sankt Paulsgatan. Trygghet och trafiksäkerhet på sträckan ska förbättras och konflikter mellan gående och fordon minska. Gatan är ett prioriterat gångstråk. Utredning fortsätter under 2026.
Störtloppsvägen vid Västertorps centrum, gångåtgärder	Störtloppsvägen vid Västertorps centrum och tunnelbana är ett stadslivsstråk med många verksamheter. Här finns breda gångbanor men i korsningarna och parkeringsutfarter behöver gående använda gångpassager eller övergångsställen utan hastighetssäkring. Projektets mål är att genom enklare åtgärder som genomgående gångbanor, upphöjda övergångsställen eller lokala breddningar öka framkomligheten och trafiksäkerheten för gående. Genomförande planeras till 2026.
Stora Gungansväg, gångåtgärder	Stora Gungans väg vid Sandsborg tunnelbanestation utgör ett stadslivsstråk i stadens prioriterade gångvägnät. Gående rörs sig längs gatan och i passagen under Nynäsvägen mellan tunnelbanans entré och bostadsområdet i Enskede. I anslutning till passage under Nynäsvägen är reglerat gångfartsområde men utformningen är ej anpassad efter regleringen. I budget för 2025 har trafiknämndens fått uppdraget att genom enkla åtgärder genomföra gångfartsområde längs

	stadslivsstråk i ytterstaden. Projektet svarar mot detta uppdrag. Genomförande planeras till 2026.
Drottning Kristinas väg, gångåtgärder	I samverkan med Akademiska hus och Kungliga tekniska högskolan (KTH) planerar staden att bredda gångbanan på en utpekad sträcka på Drottning Kristinas väg. Initiativet ingår i ett större projekt som syftar till att omvandla området kring KTH till mer gångvänligt genom att ta ett helhetsgrepp på gatumiljön. Åtgärder kommer utföras under 2026.

Cykel

I enlighet med *Cykelstaden - Cykelplan för Stockholms stad*, som antogs av kommunfullmäktige 2022 har trafikkontoret genomfört insatser för att öka andelen och antalet cyklister och för att göra det enklare och säkrare att cykla i hela staden. För att skapa och upprätthålla ett väl fungerande cykelvägnät med god framkomlighet och hög trafiksäkerhet görs investeringar i utbyggnad av primära stråk och andra cykelvägar i hela staden, samt reinvesteringar av befintliga cykelbanor och satsningar på drift och underhåll. Även andra insatser, som exempelvis cykelparkeringar, vägvisning, dubbelriktad cykling på tidigare enkelriktade gator och att skapa trygga skolvägar, har betydelse för att öka andelen cyklister och göra det enklare och säkrare att cykla.

Trafikkontorets mätningar visar på en långsiktigt uppåtgående trend för cyklingen i Stockholms stad. De senaste 10 åren har cyklingen ökat med drygt 60 %. Pandemin förändrade delvis människors rörelsemönster och val av färdmedel. För cykeltrafikens del har det delvis betytt färre resor på grund av hemarbete men samtidigt vägts upp av en överflyttning från andra trafikslag samt ökad helgcykling. Även om väder och vind påverkar resultaten från cykelmätningarna mellan åren så går det att se en tydlig trend att antalet cykelresor ökar i Stockholm. Utvecklingen förstärks av en fortsatt hög investeringsnivå för cykelinfrastruktur och cykelparkeringsplatser.



Figur 12, Utveckling av cykelflödet (rullande femårsmedelvärde) i Stockholms stad relativt till basår 1980.

Cyklingen ökar men antalet cykelolyckor har inte ökat i samma takt utan antalet olyckor per år är i stort sett oförändrat. I absoluta tal har inrapporterade cykelolyckor ökat sedan 2010 men det beror dels på att samtliga akutsjukhus blev anslutna till olycksdatabasen Strada först 2015 och dels lagändringen som gör att sjukhusen och polisen är skyldiga att rapportera samtliga trafikolyckor som trädde i kraft först i juli 2021. Strax över 1000 trafikolyckor där cykel har varit inblandad sker årligen. De flesta olyckorna är singelolyckor, cirka 70 %. För elcykel och framförallt elsparkcykel ser statistiken dock annorlunda ut och antalet skadade ökar. Även för dessa kategorier är singelolyckorna vanligast. Utvecklingen med ökat cyklande utan att fler

skadats i trafiken är i linje med stadens framkomlighetsstrategi och stadens cykelplan med mål om att det ska bli enklare och säkrare att cykla och att antalet och andelen cyklister ska öka.

Drift och underhåll är en viktig del av ett fungerande cykelvägnät. Cykeljouren patrullerar sedan några år tillbaka stadens cykelvägnät. Enklare problem i form av exempelvis potthålslagning, växtbeskrning och sandsopning samt felanmälning av mer omfattande åtgärder genomförs dagligen. Cykeljouren utökas med ytterligare en person under 2026. Sopsaltningen är en annan viktig del av ett fungerande cykelvägnät. Under säsongen 2025/2026 har antalet kilometer sopsaltade cykelvägar utökats med 25 km vilket gör att det idag sopsaltas över 36 mil cykelinfrastruktur.

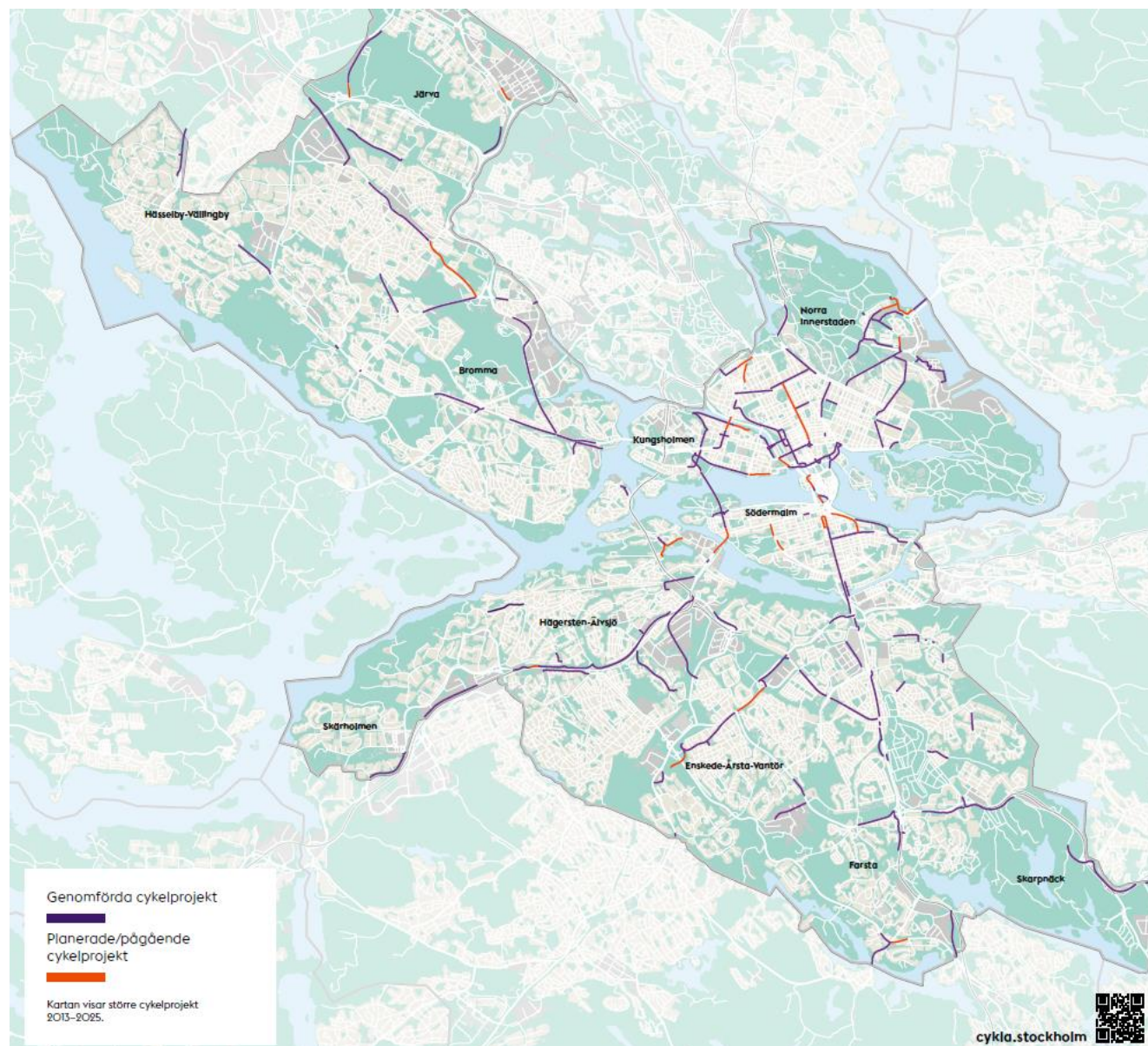
I Stockholms stads medborgarundersökning från 2025 framgår att 75 % av de tillfrågade Stockholmarna tycker att *det på det hela taget är lätt att ta sig fram i Stockholm på cykel*, vilket är samma siffra som 2024. Endast 2 % svarar att det inte stämmer alls. På frågan om *jag upplever trafiksäkerheten som säker för cyklister* så är motsvarande siffra 63 % vilket är en liten minskning jämfört med 2024 då siffran var 65%. 4 % svarar att det inte stämmer alls. Trenden är emellertid uppgående, motsvarande siffra 2017 var 52%.

I Stockholms stads medborgarpanel om resvanor från november 2024 framgår 72% att de tillfrågade stockholmarna tycker att utrymme för cykel borde prioriteras högre i trafikplaneringen. I undersökningen anger tre av tio att de nästan alltid cyklar i vardagen.

I november 2025 genomförde trafikkontoret en cykelundersökning där stockholmarna har svarat på frågor om resvanor och cykel. 60 % anger att de kan rekommendera andra att cykla i Stockholm, 17 % anger att de inte kan tänka sig det. Undersökningen visar att de främsta anledningarna till att välja cykeln som färdmedel är hälsa, tidseffektivitet och ekonomi. De främsta anledningar till att inte cykla eller cykla sällan är tillgång till en cykel eller behov av att göra längre resor, 36 % svarar att de inte har tillgång till cykel och 30 % att de har behov av en längre resa. På frågan om vad som skulle få dig att cykla ännu mer är tryggare cykelvägar, säkrare korsningar och bredare cykelvägar de vanligaste svarsalternativen.

I juni tilldelades Stockholm Cycling Improvement Award 2025 av European Cyclists Federation (ECF), ett europeiskt pris som uppmärksammar städer som utvecklar och förbättrar förutsättningar för cyklingen. Aspekter som lyfts fram i motivering till priset är bland annat utbyggnad av cykelvägnätet, förbättrad vinterdrift genom sopsaltning, cykeljouren, cykelparkeringar och cykelgator. Under året släpptes även Copenhagenize index 2025, en internationell jämförelse av cykelvänliga städer. Det är första gången Stockholm deltar i undersökningen och hamnar på plats 26 av 100 cykelstäder globalt. Styrkor som lyfts fram är långsiktig satsning på investeringar i cykelinfrastruktur, stor mängd 30km/t gator, lågt antal allvarliga cykelolyckor samt satsningar på drift och underhåll.

Totalt finns cirka 111 mil cykelinfrastruktur i Stockholm. Cykelvägnätet har byggts ut under många år och har varierad kvalitet och framkomlighet. Senaste årens satsningar har gjort att cirka 10 000 meter ny eller breddad cykelinfrastruktur har kunnat byggas årligen. Detta har lett till att ungefär en femtedel av det primära cykelvägnätets 36 mil kunnat åtgärdats den senaste 10-15 årsperioden, se figur nedan. Cykelvägnätets resterande delar har varierad kvalitet där det både återfinns saknade länkar och behov av breddning av befintlig cykelinfrastruktur för att öka framkomligheten, säkerheten och tryggheten för cyklister men även för gående. För att visualisera cykelvägnätets standard inleddes en ny inventering av cykelvägnätet under 2025. Arbetet fortsätter under 2026 i enlighet med uppdrag i 2026 års budget.



Figur 13, genomförda och planerade/pågående större cykelprojekt 2013-2025

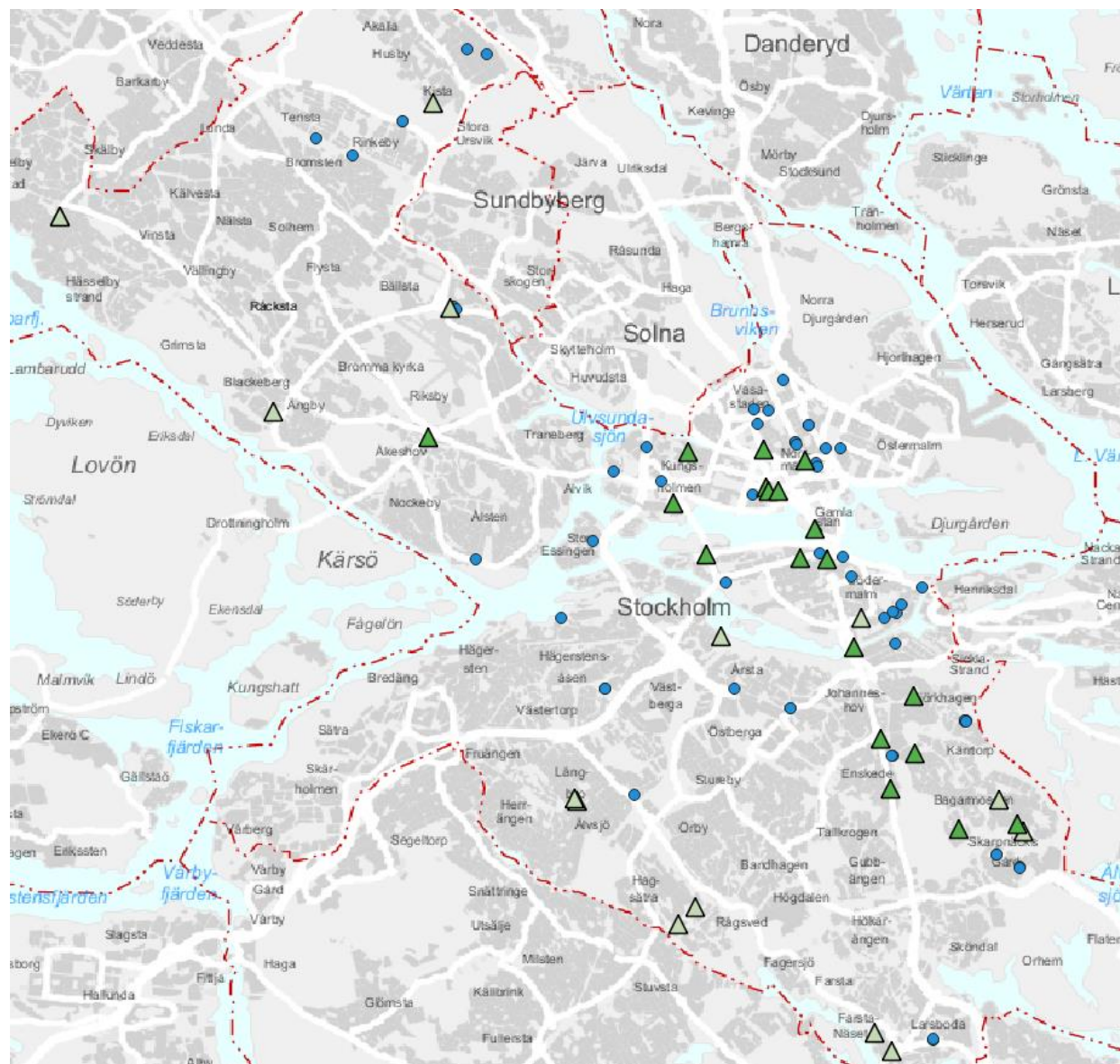
Genomfört under året

Under 2025 har kontoret utrett, planerat och genomfört åtgärder inom ett 50-tal cykelinvesteringsprojekt. 13 projekt har färdigställts under året. De färdigställda åtgärderna motsvarar sammantaget ca sju km cykelinfrastruktur varav 5 900 meter är ny cykelinfrastruktur och 1 100 meter är breddad. Till detta har ett antal enklare trimningsåtgärder på cykelnätet utförts för att skapa bättre framkomlighet och trafiksäkerhet vid exempelvis korsningspunkter. Under 2025 har 1055 cykelparkeringsplatser byggts. 2025 års åtgärder inom cykel visas i figur nedan.

Flera av de åtgärder som har genomförts under året har sin grund i olika budgetskrivningar och budgetuppdrag. Exempel på uppdrag från 2025 års budget är att genomföra fler enklare åtgärder för att förbättra för cyklister genom att omfördela yta av gatumark till gång- och cykelinfrastruktur samt att utmed de prioriterade stråken reducera parkeringsplatser för att göra plats för rörlig trafik, med fokus på cykel- och kollektivtrafik.

Inom cykel har nio genomförandebeslut fattats av trafiknämnden under 2025. Därtill har tio genomförandebeslut fattats på delegation.

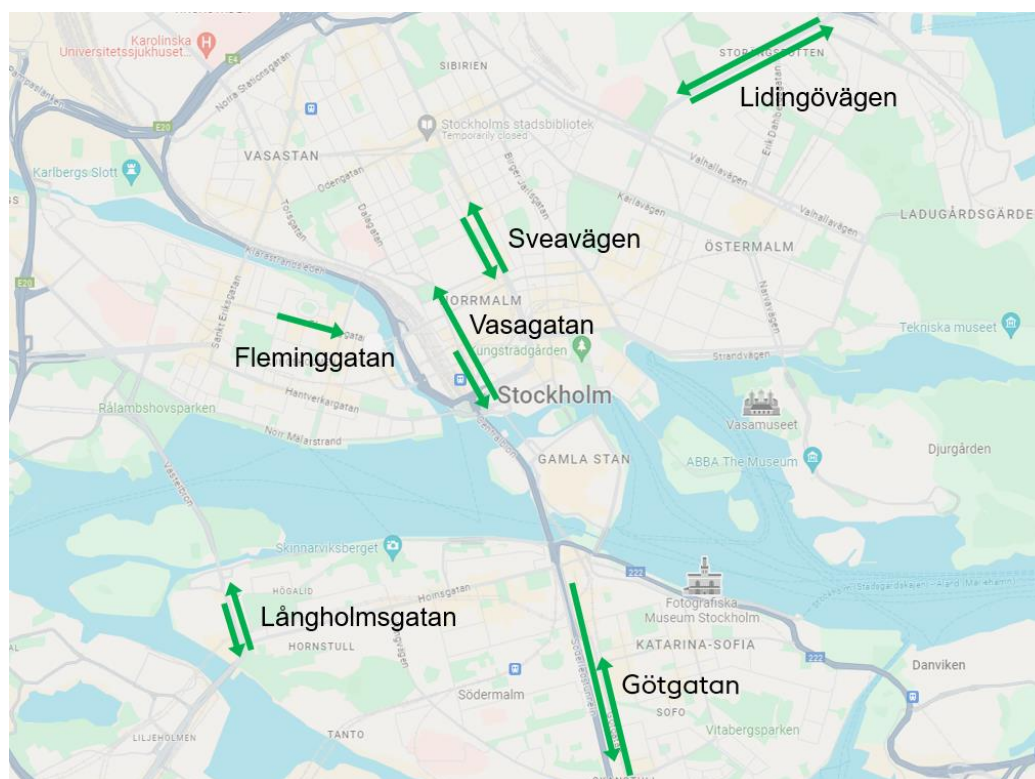
Under 2025 har åtgärder för 175 mnkr genomförts inom cykelsatsningen.



Figur 14, genomförda cykelåtgärder under 2025, cykelparkeringar markerat med cirkel och övriga åtgärder med triangel

Framkomlighet i trafiksignaler

I Stockholms stad finns totalt drygt 600 signalreglerade korsningar. Av dessa har hälften särskilda cykelsignaler. Nästan lika många har någon slags cykeldetektering, antingen i egen signal eller i vanliga motorfordonssignalen. Det betyder att cyklisten inte behöver trycka på en knapp för att få grönt. 150 av korsningarna har särskilda cykelslingor eller annan detektering. Drygt 100 korsningar har överanmälan, vilket innebär att cykeltrafiken får grönt när bilar i samma riktning har grönt. Grön våg för cykeltrafiken finns på Sveavägen, Götgatan, Fleminggatan, Västerbroplan, Långholmsgatan, Vasagatan och på Lidingövägen.



Figur 15, stråk med grön våg för cyklist

Under 2025 har kontoret jobbat med flertalet framkomlighetshöjande och trafiksäkerhetshöjande åtgärder för cykel i trafiksignaler. Vid Brommaplan, Roslagstull och vid ett övergångsställe på Ringvägen vid Zinkensdamm har kameror satts upp för inräkning av väntande och ankommande cyklar vilket ger möjlighet till prioritering för cykel, dvs grönt snabbare samt möjlighet till längre gröntid om så behövs. Grön våg för cykel har införts bland annat mellan Alviksplan och Ulvsundaplan, och åtgärder i trafiksignal vid Sockenvägen/Nynäsvägen har utförts för att öka cyklisternas framkomlighet.

Vid Alviksplan har konflikt mellan högersvängande biltrafik mot Alviksvägen och cykeltrafik separerats med ny signal för högersvängande biltrafik. Nu kan inte svängande bilar och passerande cyklister ha grönt samtidigt. Denna åtgärd har genomförts för ökad trafiksäkerhet.

Cykelvägrenar

Under 2025 har cykelvägrenar anlagts på Finn Malmgrens väg och Skarpnäcksvägen. Sedan tidigare finns denna typ av cykelinfrastruktur på Kungsholms strandstig och Mälarhöjdsvägen. Motorfordonstrafiken färdas i mitten av vägen men lånar vägrenarna vid möten. Cykeltrafiken är hänvisad till vägrenarna med röd beläggning. Finn Malmgrens väg och Skarpnäcksvägen har tidigare varit saknade länkar i cykelvägnätet. Åtgärderna har bidragit till att cykelvägnät är mer sammanhängande. Åtgärderna är även delar av uppdrag i 2025 års budget om att genomföra åtgärder på tre cykelstråk i söderort samt att utföra enklare åtgärder för att förbättra framkomligheten för cyklister. Totalt har 2100 meter ny cykelinfrastruktur skapats i projekten.



Figur 16, cykelvägrenar på Finn Malmgrens väg och Skarpnäcksvägen

Cykelgator

Under 2025 färdigställdes tre nya cykelgator på Kungsbrostrand, Rålambsvägen och Glasmålarvägen. 2022 invigdes stadens första cykelgata på Surbrunnsgatan och i och med de tre nya så finns totalt sex stycken cykelgator i Stockholms stad. Cykelgata införlivades i trafiklagstiftningen under 2020. Enligt lagstiftningen gäller bland annat att hastighetsbegränsningen är 30km/h, att en förare av ett motorfordon ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken och att parkering ska ske på särskilt anordnade parkeringsplatser. Trafiklösningen är fortsättningsvis cykling i blandtrafik men med prioritet för cykeltrafiken. Att anlägga cykelgator av enklare karaktär har varit uppdrag i 2025 års budget. De tre gatorna utgjorde

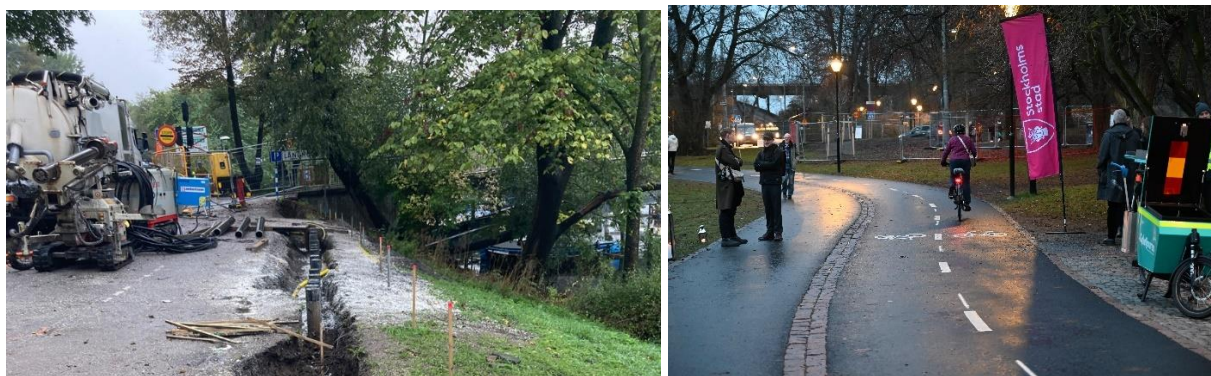
tidigare saknade länkar i cykelvägnätet. Med de nya cykelgatorna håller cykelvägnätet samman på ett tydligare sätt. Totalt har 350 meter ny cykelinfrastruktur skapats längs dessa tre gator.



Figur 17, nya och breddade gång och cykelbanor på Drottningholmsvägen förbi Alvik

Förstärknings- och cykelåtgärder vid Söder Mälarstrand

Under 2025 färdigställdes projektet vid Påsundet som syftade till att förstärka strandkanten längs Söder Mälarstrand för att minska risken för skred. I samband med arbetet har även förbättringar för gående och cyklister genomförts. Sträckan är en del av det primära cykelvägnätet och det prioriterade gångvägnätet. Tidigare smala gemensamma gång- och cykelbanor har breddats eller separerats helt genom att anlägga nya cykelbanor. Genom Påsundsparken har gång- och cykelvägen breddats och längs Söder Mälarstrand och Påsundsbacken har nya dubbelriktade cykelbanor anlagts. Totalt har cirka 600 meter ny eller breddad cykelinfrastruktur färdigställts. Mer yta har skapats för gående och cyklister och konfliktytorna mellan trafikslagen har blivit färre. Framkomligheten har ökat och åtgärderna bedöms ha positiva effekter på tryggheten.



Figur 18, arbete med förstärkning av strandlinjen och breddad cykelbana vid Påsundsparken

Cykelparkeringar

Bra cykelparkeringar är en viktig del av infrastrukturen för cykel. I takt med att antalet cyklister blir fler ökar antalet cyklar som behöver parkeras. Parkeringarna behöver också vara säkra genom att det går att låsa fast cykelns ram. Under högsäsong är det ofta svårt att hitta lediga platser i cykelställen. Kraven på att elsparkcyklar måste parkeras i ställen har i många fall gjort den ännu svårare att hitta en ledig plats. Fler platser behövs i innerstaden, särskilt i City, men även vid lokala centrum i ytterstaden och vid kollektivtrafikknutpunkter.

Under året har cirka 1 000 cykelparkeringar anlagts runt om i staden. Flera olika parkeringslösningar har använts beroende på plats och behov. Exempel på lösningar är cykelhagar, väderskydd, framhjulshållare och olika typer av pollare. Lastcykelparkeringsplatser har byggts vid exempelvis Jakobsgatan och Björkhagsplan. Kollektivtrafikknutpunkter där det anlägs cykelparkeringar är bland annat Skärholmen, Farsta strand, Thorildsplan, Abrahamsberg, Åkeshov och Axelsberg. Satsningen på fokusområden har resulterat i fler cykelparkeringar i exempelvis Järva, Skärholmen och Rågsved.



Figur 19, cykelpollare vid Skärholmens centrum och Grönlandsgången i Kista



Figur 20, framhjulsställ på Björkhagsplan och cykelhage på Bergsgatan

Under den senaste tioårsperioden har i genomsnitt 2000 cykelparkeringar per år anlagts runt om i staden. Antalet parkeringar har fördubblats sedan 2015 och totalt förvaltar trafikkontoret idag över 40 000 cykelparkeringsplatser. En fortsatt utbyggnad av cykelparkeringar är nödvändig för att göra staden tillgänglig för cyklister och bidra till ökad cykling. Under 2026 planeras 1000–1500 nya cykelparkeringsplatser, främst i innerstaden, vid kollektivtrafikknutpunkter och andra viktiga platser i ytterstaden.

Norra Götgatan

Under 2025 färdigställdes projektet på Norra Götgatan mellan Medborgarplatsen och Hornsgatan. För att förbättra situationen mellan gående och cyklister har åtgärder för att förenkla cykling via Respslagargatan genomförts. Tydligare entréer till gågatudelen har skapats, korsningar har justerats och den alternativa vägen via Repslagargatan har fått röd beläggning.



Figur 21, Norra Götgatan

Fler enklare åtgärder

I stadens budget för 2025 framgår bland annat att det ska genomföras fler enklare åtgärder för att förbättra för cyklister genom att omfördela yta av gatumark till gång- och cykelinfrastruktur samt att parkeringsplatser ska reduceras utmed de prioriterade stråken för att göra plats för rörlig trafik, med fokus på cykel- och kollektivtrafik. Några exempel på åtgärder som genomförts under 2025 är Igeldammsgatan och Rusthållarvägen samt Sveavägen som påbörjats men förväntas vara helt klar under våren 2026. På Rusthållarvägen och Igeldammsgatan har tidigare kantstensparkering gett plats åt nya cykelfält. På Sveavägen omfördelas körfält för motorfordonstrafiken till yta för cykelbanor och bredare trottoarer.



Figur 22, cykelbana på Igeldammsgatan och pågående arbeten längs Sveavägen

Cykelinvesteringar – projekt med genomförandebeslut

Projekt	Besluts- summa (mnkr)	Beskrivning och status för projekt
Cykel Hornstull	42	Projektet syftar till att skapa en bättre situation för cyklister på det primära cykelstråket förbi Hornstull. Dagens interaktion mellan stombusstrafiken och cykeltrafiken byggs bort genom nya och bredare cykelbanor på Långholmsgatans västra sida mellan Folkskolegatan och Hornsgatan. Nya träd planeras på Långholmsgatan och en ny torgbildning skapas vid Hornsgatan. Reviderat genomförandebeslut fattades 2024. Entreprenaden startade under hösten 2025 och färdigställande är planerat till sommaren 2026.
Cykel Tunnel under Fruängsbanan	44	Projektet syftar till att bygga ihop det primära cykelstråket i höjd med Västertorps tunnelbanestation. Idag tvingas cyklister till en omväg ut i blandtrafik på Västertorpsvägen. En ny gång- och cykeltunnel planeras genom tunnelbanans banvall i höjd med Västertorps tunnelbanestation. En tidigare ”missing link” byggs bort och skapar ett sammanhållet cykelvägnät. Reviderat genomförandebeslut fattades 2023. Projektet har långa ledtider på grund av arbete i tunnelbanevall och budgetjusteringarna i 2025 års budget har lett till att genomförandet är framflyttat till 2027.
Cykel Sveavägen	9,5	Projektet syftar till att förbättra situationen för cyklister längs det primära och högt trafikerade cykelstråket på Sveavägen mellan Segels torg och Odengatan. Tidigare cykelbanor av låg standard byggs om och nya cykelbanor skapas där det inte funnits. Ett körfält för motorfordon i varsin riktning ersätts med cykelbanor och bredare trottoarer. Nya träd planeras längs gatan. Genomförandebeslut fattat 2025. Ombyggnad startad höst 2025 och färdigställs vår 2026.
Akallalänken södra	40	Projektet är en följdinvestering av förbifart Stockholm. Nya gång och cykelbanor planeras och nya busshållplatser anläggs. Primärt cykelstråk mellan Hjulsta och Akalla. Del av projektets utgift finansieras av cykelmedel. Genomförandebeslut fattat 2024. Genomförande 2026.

Cykel Finn Malmgrens väg	5	Projektet syftar till att åtgärda en missing link längs huvudcykelnätet på Finn Malmgrens väg. Cykelbanor återfinns både väster och öster om aktuell sträcka där cykling sker i blandtrafik. Projektet är en del av ett budgetuppdraget i 2025 års budget att skapa tre cykelstråk i söderort. Genomförandebeslut fattat 2025 och cykelvägrenar anlades i slutet av 2025.
Cykel Fredriksdal	9	Projektet syftar till att förbättra förutsättningar för cyklister och gående i korsningen Hammarby Allé/Fredriksdalsgata/Kabyssgatan. Gång- och cykelpassager planeras att byggas om och anslutande cykelvägar breddas. Genomförandebeslut fattat 2025. Genomförande planerat till 2026.
Cykel Västerled	6	Projektet syftar till att åtgärda en missing link på huvudcykelnätet på Västerled mellan Alviksvägen och Mossvägen. Cykelbanor återfinns på Alviksvägen och längre Västerut på Västerled. Ny cykelbana och cykelfält planeras. Genomförandebeslut fattat 2025 och genomförande planerat till 2026.
Cykel Vasabron	4	Projektet syftar till att bredda det högt trafikerade cykelstråket på Vasabron. Ett körfält planeras att omvandlas till cykelbana för cyklister i nordlig riktning. Cykeltrafiken i sydlig riktning hänvisas till befintlig cykelbana. Tillsammans med Riddarholmskanalen och Tegelbackens färdigställande innebär åtgärden att en längre sammanhållen sträcka kommer ha hög standard. Ett av de högst trafikerade cykelstråken i Stockholm. Genomförandebeslut fattat 2025. Genomförande planerat till 2026.
Cykel Strömsätravägen och Murmästarvägen	2	Projektet syftar till att åtgärda en missing link på det primära cykelstråket längs Södertäljevägen. På Strömsätravägen och Murmästarvägen sker cykling i blandtrafik. Gatorna av tung trafik. En ny dubbelriktad cykelbana planeras genom att dela av delar av gatan med tungavstängning eller granitbarriär. Genomförandebeslut fattat 2025 och åtgärden planeras att genomföras 2026.
Cykel Kungsbrostrand	1	Projektet syftar till att åtgärda en missing link längs det primära cykelstråket längs Kungsholms strandstig på Kungsbrostrand genom att anlägga en cykelgata. Genomförandebeslut fattat 2025 och åtgärden färdigställd höst 2025.
Cykel Glasmålarvägen	1	Projektet syftar till att åtgärda en missing link längs det primära cykelstråket längs Nynäsvägen på Glasmålarvägen genom att anlägga en cykelgata. Genomförandebeslut fattat 2025 och åtgärden färdigställd höst 2025.

Cykel Rålambsvägen	1	Projektet syftar till att åtgärda en missing link längs det primära cykelstråket på Rålambsvägen mellan Görwellsgatan och Västerbroplan genom att anlägga en cykelgata. Genomförandebeslut fattat 2025 och åtgärden färdigställd höst 2025.
Kantstenssänkningar cykel 2025	2	Projektet syftar till att åtgärda uppstickande kantstenar längs cykelvägnätet. Åtgärder är till stor del hämtad utifrån en inventering genomförd av Cykelfrämjandet. Fler kantstenar åtgärdas under 2026.
Cykel Skarpnäcksvägen	3,5	Projektet syftar till att åtgärda en missing link på Skarpnäcksvägen genom Pungpinan. Cykelbanor återfinns öster och väster om utpekad sträcka. För att skapa ett mer sammanhållet cykelvägnät har cykelvägrenar anlagts. Genomförandebeslut fattat 2025 och genomförande i slutet av 2025.
Cykel Igeldammsgatan	0,16	Projektet syftar till att åtgärda en missing link längs huvudcykelnätet på Igeldammsgatan. Cykelbana återfinns på södra delen av Igeldammsgatan men på resterande delar sker cykling i blandtrafik. Gatan utgör en viktig koppling mot Solna. Genomförandebeslut fattat 2025 och enkelriktad cykelbana skapades Igeldammsgatans västra sida sommaren 2025.
Cykel Rusthållarvägen	0,5	Projektet syftar till att åtgärda en missing link längs huvudcykelnätet på Rusthållarvägen. Cykelbanor återfinns både norr och öster om aktuell sträcka där cykling sker i blandtrafik. Projektet är en del av ett budgetuppdraget i 2025 års budget att skapa tre cykelstråk i söderort. Genomförandebeslut fattat 2025 och cykelfält anlades i slutet av 2025.
Cykel Sankt Eriksgatan (Norra Stationsgatan-Vanadisplan)	60	Projektet syftar till att öka livslängden för träd och förbättra situationen för cyklister på det primära cykelstråket på Sankt Eriksgatan mellan Vanadisplan och Norra stationsgatan. Åtgärder som planeras är växtbäddsrenoveringar och breddade cykelbanor. Genomförandebeslut fattades 2024. Genomförande planerat till 2026-2027.
Cykel Riddarholmskanalen	Sekretess	Projektet syftar till att förbättra situationen för cyklister på ett av Stockholms mest trafikerade cykelstråk längs Munkbroleden och Riddarholmskanalen mellan Vasabron och Gamla stans tunnelbanestation. Höga flöden i kombination med bristfällig cykelinfrastruktur har gjort projektet prioriterat. Trånga sektioner byggs bort, cykelbanorna breddas och linjeföringen förbättras. Reviderat

		genomförandebeslut fattades 2024. Genomförandet påbörjades under 2025 och planeras vara klart till sommaren 2026.
Cykel Norra Götgatan	39	Projektet är ett tidigare budgetuppdrag och syftar till att förbättra situationen mellan gående och cyklister längs Norra Götgatan. Förbättrad cykelinfrastruktur och breddade gångbanor har anlagts mellan Hornsgatan och Medborgarplatsen via Sankt Paulsgatan, Repslagargatan och Högbergsgatan. För att förbättra situationen mellan gående och cyklister har åtgärder för att förenkla cykling via Repslagargatan genomförts. Genomförandebeslut fattades 2023 och projektet färdigställdes i slutet av 2025.
Cykel Magelungsvägen	20	Projektet syftar till att knyta ihop och förbättra situationen på det primära cykelstråket på Magelungsvägen. Ny cykelbana planeras på Magelungsvägen norra sidan mellan Ågesta broväg och Farsta strands pendeltågsstation. Genomförandebeslut fattades 2024. Genomförandet påbörjades 2025 och färdigställs under 2026.
Förstärknings- och cykelåtgärder längs Söder Mälarstrand	210	Projektet syftar till att förstärka marken för att minska risken för skred och samtidigt förbättra för gående och cyklister. Förstärkningsåtgärder och nya och breddade gång- och cykelbanor har byggts mellan Reimersholmsbron och Påsundsbron. Del av projektets utgift finansieras av cykelmedel. Reviderat genomförandebeslut fattades 2023 och projektet färdigställdes under 2025.
Cykel Skansbron	29	Projektet syftar till att förbättra situationen för gående och cyklister på Skansbron. Den västra gång- och cykelbanan breddas på Skansbron mellan Skansbrogatan och Sundstabacken och passager över körfälten förbättras. Den östra gång- och cykelbanan byggs om till en gångbana. Genomförandebeslut fattades 2023. Genomförande pågår och slutförs under våren 2026.
Cykel Blommensbergsvägen	32	Ny dubbelriktad cykelbana mellan Lövholmsvägen och Blommensbergsskolan. Inriktningsbeslut fattat 2024. Genomförandebeslut planerat till 2026 och genomförande planerat till 2027.
Cykel Lövholmsvägen	30	Projektet syftar till att förbättra och knyta ihop en av stadens primära cykelstråk längs Lövholmsvägen. Ny cykelbana och breddning av befintlig gång- och cykelbana planeras på Lövholmsvägen mellan Blommensbergsvägen och

		Gröndalsvägen. Genomförandebeslut fattades 2025 och genomförande är planerat till 2026.
Cykel Huddingestråket mln Bussens väg och Örbyleden	47	Projektet syftar till att bredda befintligt gång- och cykelstråk mellan Bussens väg och Örbyleden. Primärt stråk. Norr och söder om sträckan återfinns cykelinfrastruktur av högre standard. Inriktningsbeslut fattat 2024. Genomförande planerat 2026-2027.
Cykel Sankt Eriksgatan (Rörstrandsg-Flemmingg)	40	Projektet syftar till att förbättra för cyklister på det högt trafikerade primära cykelstråket på Sankt Eriksgatan mellan Flemminggatan och Sankt Eriksbron. Nya och breddade cykelbanor planeras vilket leder till ett mer sammanhållet cykelvägnät men även förbättrad framkomlighet för busstrafiken då cykelbanor planeras bakom busshållplatser. Flera nya träd planteras på sträckan. Genomförandebeslut fattades under 2025 och genomförandet är planerat till 2026-2027.
Cykel Kungsholmsstrandstig (Hantverkargatan- Kungsbro strand)	25	Projektet syftar till att förbättra för gående och cyklister längs det primära cykelstråket och prioriterade gångvägnätet längs Kungsholms strandstig mellan Hantverkargatan och Kungsbro strand. Befintlig gång- och cykelbana planeras att breddas och redan nedtagna träd återplanteras. Genomförandebeslut fattades 2025 och genomförande är planerat till 2026-2027.
Cykelparkering 2024-2025	48	Välordnade cykelparkering är en viktig del i att göra staden tillgänglig för cyklister till och bidra till ett ökat cyklande. Projektet syftar till att anlägga cykelparkeringar runt om i hela staden. Många förslag på platser kommer från stadens medborgare. Fokus ligger även på kollektivtrafikknutpunkter och fler platser i stadens fokusområden. Under 2025 anlades cirka 2500 cykelparkeringar och under 2025 har 1000 parkeringar anlagts. Under 2026 planeras en fortsatt utbyggnad av cykelparkeringar runt om i staden.

Cykelinvesteringar – projekt med inriktningsbeslut

Projekt	Besluts- summa (mnkr)	Beskrivning och status för projekt
Cykel Hagsätra Älvsjö	16	Projektet syftar till att bredda delar av befintlig av gång- och cykelväg mellan Älvsjö och Hagsätra. Inriktningsbeslut fattat 2024. Genomförandebeslut planerat till våren 2026 och genomförande höst 2026.
Cykel Ringvägen	40	Projektet syftar till att förbättra situationen för cyklister på det primära cykelstråket på Ringvägen mellan Hornsgatan och Tantogatan. Ny cykelbana planeras utanför Zinkensdamms IP där cykling idag sker i blandtrafik och ny cykelgata planeras på den parallellgående lokalgatan i höjd med Sköldgatan. Åtgärderna kommer att leda till ett mer sammanhållet cykelvägnät. Inriktningsbeslut fattades 2024. Genomförandebeslut planerat till vår 2026 och genomförande planerat till 2026-2027.
Norr Mälarstrand		Projektet syftar till att breddning av befintlig cykelbana mellan Kungsholms torg och Samuel Owens gata. Sträckan är ett primärt cykelstråk med höga cykelflöden samtidigt som standarden på cykelinfrastrukturen inte uppnår önskvärda breddmått enligt cykelplanen. Inriktningsbeslut fattat 2024. Genomförandebeslut planerat till 2026 och genomförande planerat till 2027-2028.
Cykel Katarinavägen	44	Projektet syftar till att förbättra situationen för cyklister på det primära cykelstråket läng Katarinavägen. Ny dubbelriktad cykelbana planeras på Katarinavägens norra sida mellan Borgmästartrappan och Fjällgatan. Enkelriktade cykelbanor planeras på Renstiernas gata mellan Fjällgatan och Folkungagatan. Inriktningsbeslut fattat 2020. Projekt pausat på grund av arbeten med Slussen ombyggnad och ny bussterminal.
Cykel Kungsholmsstrandstig	16	Projektet syftar till att förbättra för gående och cyklister längs det primära cykelstråket och prioriterade gångvägnätet längs Kungsholms strandstig mellan Inedalsgatan och Grubbensdammen. Ny cykelbana och breddad gång- och cykelbana planeras. Inriktningsbeslut fattat 2021. Projektet pausat på grund då andra

		delar av Kungsholms strandstig behövt åtgärdas tidigare. Genomförande planerad till 2027-2028.
--	--	--

Cykelinvesteringar i utredningsskedet

Projekt	Beskrivning och status för projekt
Cykel Gamla Bromstensvägen	Utredning i syfte att förbättra cykelmöjligheterna på det primära cykelstråket längs Gamla Bromstensvägen där det idag saknas cykelinfrastruktur. Cykelbanor av hög kvalitet återfinns både norr och söder om sträckan vilket gör Gamla Bromstensvägen till en missing link längs det primära cykelstråket. Genomförande tidigast 2027.
Cykel Torsgatan	Utredning i syfte att förbättra cykelmöjligheterna mellan Odengatan och Norra stationsgatan. Smala cykelbanor och cykling i blandtrafik i kombination med höga flöden gör sträckan prioriterad. Primärt cykelstråk och viktig koppling mot Solna. Genomförande tidigast 2027-2028.
Cykel Hammarbybacken Norra	Utredning i syfte att bredda befintlig cykelbana mellan Hammarbyvägen och Sundstabacken. Projekt pausat på grund av budgetsjusteringar i 2025-års budget.

Kollektivtrafik

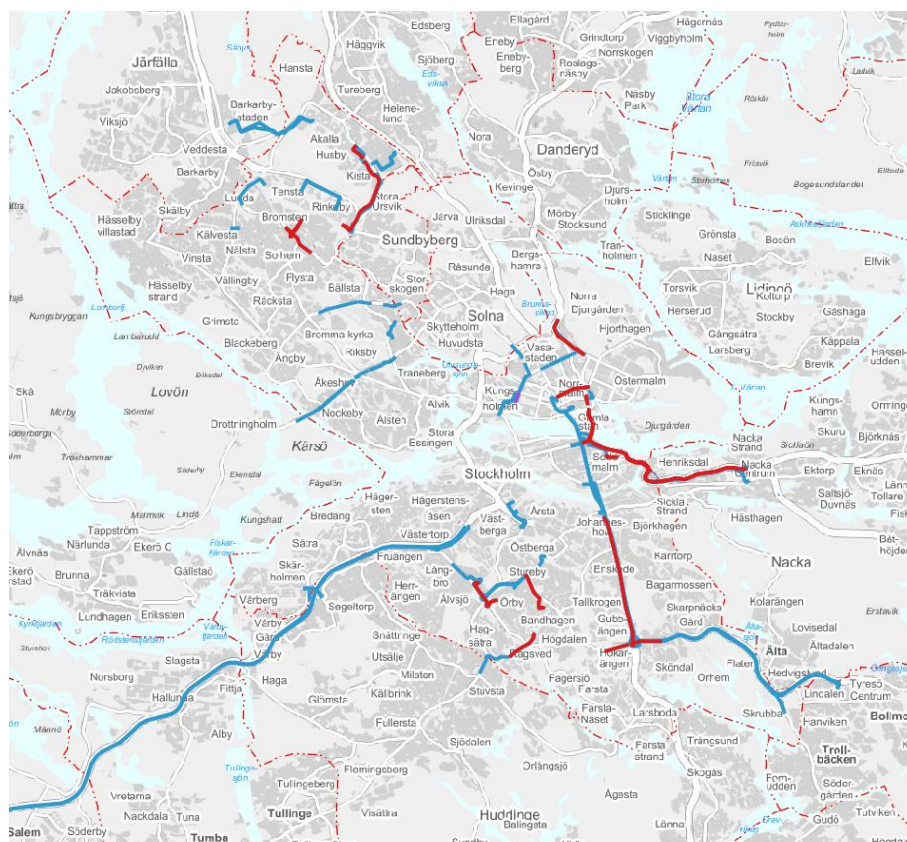
En kollektivtrafikplan för stadens gator med ett prioriterat kollektivtrafiknät beslutades av trafiknämnden i februari och av kommunfullmäktige i juni 2025. Det prioriterade kollektivtrafiknätet innehåller stråk som har eller förväntas få ett högt kollektivtrafikresande och är en viktig utgångspunkt i stadens planering.

Stombussarna i innerstaden har under året ökat sin medelhastighet på stadens vägar något. Linje fem infördes i början på hösten, vilket har hjälpt till att öka den sammanlagda medelhastigheten för linje 1-6 något, framkomligheten för övriga stombussar i innerstaden har en svagt positiv trend. Under året har det varit flertalet ombyggnationer utmed stombussarnas linjedragningar. Det gäller exempelvis linje ett vid Kungsgatan och linje fyra vid Västerbron och Skanstullsbron. Gatingen vid St Eriksgatan har haft en stor positiv inverkan på restidsspridningen för linje fyra och spridningen mellan de långsammaste och snabbaste turerna har sjunkit. Påstigning i alla dörrar finns nu för samtliga stomlinjer i innerstan och har minskat spridningen i hållplatstiderna och snabbat upp de långsammaste hållplatsstoppen. De tvärgående stombusslinjernas framkomlighet är oförändrad under året på de delar som trafikerar stadens gator. För den kollektivtrafik som går längs med stadens prioriterade kollektivtrafiknät så har framkomligheten ökat något sedan slutet av 2024.

Trafikkontoret följer upp genomförda åtgärder genom att studera restidsdata, exempelvis med analysverktyget Flowmapper. Under 2025 har kontoret följt upp de åtgärder som genomfördes under 2024 för stomlinje 4. Under 2024 genomfördes bland annat gating, det vill säga justering av trafiksignaler på Drottningholmsvägen och på Sankt Eriksgatan för att begränsa inflödet av trafik till de sträckor som trafikeras av stomlinje 4. Uppföljningen visar att gatingen förkortat restiden för varje buss med i genomsnitt en minut i södergående riktning, vilket ligger i linje med förväntat resultat. För de långsammaste bussarna är restidsförkortningen i genomsnitt 1,5 minut.

Trafikkontoret har gjort en utredning av de prioriterade stråken med analysverktyget Flowmapper, som samlar in restidsdata från bussar. Syftet med analysen är att studera restidsspridningen, det vill säga skillnaden i restid mellan de snabbaste och långsammaste bussarna på samma linje. På platser där restidsspridningen är stor kan det finnas potential att

förbättra framkomligheten med hjälp av åtgärder. Ungefär 20 sträckor med högt antal kollektivtrafikresenärer har valts ut, varav tio i innerstaden, fem i söderort och fem i västerort. Denna analys ligger till stor del till grund för de åtgärder som utreds och genomförs för kollektivtrafik, exempelvis på Rågsvedsvägen, Valhallavägen och Skärholmsvägen. Totalt arbetar kontoret vidare med utredning och genomförande av åtgärder på 20 platser utifrån bristanalysen inom olika projekt.



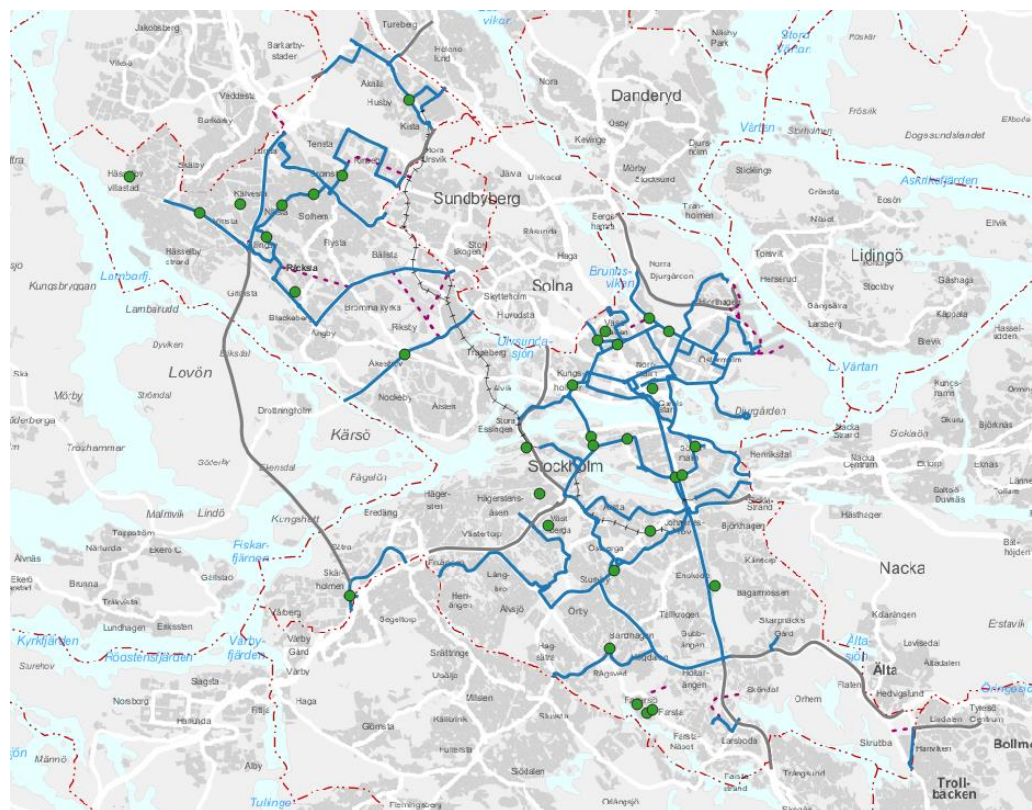
Figur 23, Kartbild som visar de 20 sträckor från Flowmapper-analysen som har prioriterats och legat till grund för fortsatt arbete.

Distansarbete tillsammans med ändrade färdmedelsvanor har sedan covid 19-pandemin förändrat kollektivtrafikresandet i Stockholm. Under pandemin minskade kollektivtrafikresandet i Stockholms stad med kring 60 procent och har sedan dess återhämtat sig betydligt men befinner sig fortfarande under nivån från 2019. År 2024 reste omkring 23 procent färre med buss jämfört med före pandemin.

Förutom kollektivtrafikplanen har två inriktningsbeslut, tre genomförandebeslut och en slutredovisning beslutats inom kollektivtrafik. Genomförandebesluten samt slutredovisningen har beslutats på delegation medan övriga beslut har fattats av trafiknämnden. Tre projekt som innehåller kollektivtrafikåtgärder har blivit färdigställda under året, Framkomlighetsåtgärder för stomlinje 2 och 3, Trimningsåtgärder vid Brommaplan och Framkomlighetsåtgärder kollektivtrafik 2025 som samfinansieras och genomförs tillsammans med Trafikförvaltningen.

Genomfört under året

Under 2025 har kontoret bland annat infört total 750 meter nya busskörfält och genomfört åtgärder i sju trafiksignaler för att öka busstrafikens framkomlighet. Under 2025 har åtgärder för 91 mnkr genomförts inom kollektivtrafiksatsningen.



Figur 24, Platser där kollektivtrafikåtgärder har genomförts under 2025 är markerade med en grön punkt. Åtgärder har genomförts på 34 platser under 2025. Stadens primära stråk för kollektivtrafik visas i blått.

Brommaplan trimningsåtgärder

Under 2025 har kontoret genomfört åtgärder vid Brommaplan som syftar till att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för kollektivtrafik, gående och cyklister. Entreprenaden påbörjades under 2024 och har färdigställts under 2025. Vid platsen har ett antal åtgärder genomförts, bland annat ett nytt busskörfält på Drottningholmsvägen söderut, nytt körfält i den södra delen av cirkulationsplatsen och en breddad cykelbana i öst-västlig riktning.



Figur 25. Kollektivtrafikkörfält vid Brommaplan

Stomlinje 4

Kontoret har under hösten 2025 anlagt busskörfält i östlig riktning på Ringvägen vid Skanstull, i södergående riktning på Lilla Västerbron förbi hållplats Mariebergsgatan och i östlig riktning på Valhallavägen mellan Danderydsgatan och Villagatan. Dessutom anlägger kontoret en bussgata, vilket innebär att endast busstrafik får trafikera Odengatan i västlig riktning mellan Västmannagatan och Dalagatan. Kontoret har också genomfört förbättringar av signalprioriteringen i korsningen Odengatan-Sveavägen. Detta är till nytta både för linje 4 och övriga busslinjer som trafikerar Odengatan. Kontoret kommer att utvärdera effekterna av de genomförda åtgärderna och vid behov genomföra justeringar.



Figur 26, Busskörfält på Ringvägen vid Skanstull.



Figur 27, Busskörfält på Valhallavägen mellan Danderydsgatan och Villagatan.

Parallellt med detta projekterar trafikkontoret ytterligare framkomlighetshöjande åtgärder exempelvis vid korsningen Hornsgatan-Ringvägen, där även åtgärder i trafiksinaler och förbättringar för cykeltrafik planeras. Kontoret studerar bland annat också en förlängning av busshållplats Rosenlund på Ringvägen. Dessa åtgärder planeras att genomföras under 2026.

Stomlinje 5

Stomlinje 5 hade trafikstart i augusti 2025. Trafikkontoret har förlängt busskörfältet i södergående riktning på Torsgatan mot korsningen med Karlbergsvägen vilket förbättrar framkomligheten för stomlinje 5 och för övriga busslinjer på sträckan. Kontoret har också genomfört åtgärder i trafiksinaler för att förbättra framkomligheten för stomlinje 5.

Signalåtgärder

Kontoret har genomfört flera åtgärder i trafiksignaler, bland annat i trafiksignalen i korsningen Skärholmsvägen-Smista allé för att underlätta för busstrafiken att köra ut från Skärholmens bussterminal.

Trafikkontoret har också förbättrat busstrafikens framkomlighet i västerort med åtgärder i trafiksignaler vid Sörgårdsvägen-Adolf Rudbecks väg, Vinstavägen-Västergöksvägen, Skattegårdsvägen-Timrågatan, Spånga kyrkväg-Duvbovägen och Danmarksgatan-Borgarfjordsgatan.

Hållplatsåtgärder

Tillgänglighetsanpassning av busshållplatser gör det möjligt för fler att kunna förflytta sig, vistas i och kunna använda stadens utemiljöer. Trafikkontoret har tillgänglighetsanpassat 15 busshållplatser under 2025. Några exempel är hållplats Skogskyrkogården på Sockenvägen, hållplats Råcksta på Jämtlandsgatan, hållplats Lingonrisgränd på Blomsterkungsvägen i båda riktningar och hållplats Björnbodavägen på Skattegårdsvägen i båda riktningar. Dessutom har busshållplatserna Bryggvägen på Gröndalsvägen och Havsörnstorget, Skrakgränd och Vildandsvägen på Havsörnsvägen tillgänglighetsanpassats. Kontoret har också tillgänglighetsanpassat hållplatserna Linde på Johanneshovsvägen, Skogskyrkogården på Sockenvägen, Tussmötevägen på Huddingevägen och Elektravägen på Elektravägen tillgänglighetsanpassats. Ett ytterligare exempel är hållplats Högalidsgatan på Långholmsvägen som har flyttats i läge och tillgänglighetsanpassats.



Figur 28. Tillgänglighetsanpassning av hållplats Skogskyrkogården och hållplats Bryggvägen

Busskörfält

Trafikkontoret har utfört en breddning av Lövstavägen vid korsningen med Skattegårdsvägen för att inrymma ett busskörfält från korsningen fram till hållplats i västlig riktning. Detta gör det tillåtet för busstrafik att köra rakt fram i högersvängskörfältet och på så sätt få en smidig inkörning till hållplats. På Valhallavägen har busskörfält anlagts i båda riktningar på sträckan mellan Ingemarsgatan och Surbrunnsgatan. Kontoret anlägger dessutom busskörfält på Skärholmsvägen mellan Lindholmsbacken och Ekholmsvägen, vilket beräknas bli klart under hösten 2025. Kontoret har även anlagt busskörfält längs linjesträckningen för stomlinje 4 på flera sträckor, vilket beskrivs närmare under avsnittet om stomlinje 4.



Figur 29. Busskörfält på Valhallavägen mellan Ingemarsgatan och Surbrunnsgatan

Övriga åtgärder

Utöver tidigare beskrivna åtgärder har ytterligare åtgärder genomförts för att förbättra busstrafikens framkomlighet. Ett exempel är att parkeringsförbud har införts och lastplatser tidsreglerats på Folkungagatan i östlig riktning för att underlätta för busstrafik att passera. På Rutger Fuchsgatan vid Ringvägen har justeringar av vägmarkering och vägmärken genomförts.

Kollektivtrafikinvesteringar – projekt med genomförandebeslut

Projekt	Besluts- summa (mnkr)	Beskrivning och status för projekt
Framkomlighetsåtgärder för stomlinje 2 och 3	23	Projektet syftar till att genomföra framkomlighetshöjande åtgärder för stomlinje 2 och 3. Ett genomförandebeslut togs i maj 2023. Genomförandet påbörjades 2023, har fortlöpt under 2024 och färdigställts under 2025. Primärt stråk enligt kontorets förslag till kollektivtrafiknät.
Brommaplan trimningsåtgärder	30	Projektet är ett budgetuppdrag. Trimningsåtgärder med utgångspunkt från tidigare trafikutredning. Syftet är att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet för buss, gående och cyklister. Genomförandebeslut är taget under 2023 och entreprenaden påbörjades under 2024 och har färdigställts under 2025. Primärt stråk enligt kontorets förslag till kollektivtrafiknät.
Kollektivtrafikåtgärder framkomlighet SL 2025	11	I projektet utförs framkomlighetshöjande åtgärder som inte inryms i stråkstudier, åtgärdsvalsstudier och andra stombussprojekt. Fokus ligger på mindre, enkla åtgärder såsom exempelvis förlängningar av busshållplatser och refugjusteringar. 50 procent av kostnaderna betalas av Trafikförvaltningen. Under 2025 har bland annat ett kollektivtrafikkörfält på Valhallavägen mellan Ingemarsgatan och Surbrunnsgatan byggts.
Kollektivtrafikåtgärder framkomlighet SL 2026	12	I projektet utförs framkomlighetshöjande åtgärder som inte inryms i stråkstudier, åtgärdsvalsstudier och andra stombussprojekt. Fokus ligger på mindre, enkla åtgärder såsom exempelvis förlängningar av busshållplatser och refugjusteringar. 50 procent av kostnaderna betalas av Trafikförvaltningen. Under 2025 har utredning och projektering av åtgärder som ska genomföras under 2026 påbörjats.
Tvärbana Norr Kistagrenen		Tvärbana norr (Kistagrenen) är tänkt att starta efter hållplatsen Norra Ulvsunda i Bromma och sträcka sig till Helenelunds pendeltågsstation i Sollentuna, vilket är en sträcka på cirka åtta km. Trafikförvaltningen är huvudman för Kistagrenen.

		Under 2025 har trafikkontoret medverkat i utrednings- och planeringsarbetet gällande Kistagrenen.
Bytespunkt Norra Sköndal	23	Syftet med projektet är att öka tillgängligheten och trafiksäkerheten för resenärerna i bytespunkten. Trafikverket ansvarar för genomförande av projektet och trafikkontoret deltar i projektet för att säkerställa utformning och samordning med omkringliggande gatumiljöer samt följdinvesteringar på stadens mark. Detaljprojekteringsarbetet pågår. Entreprenaden har påbörjats under år 2024 och fortlöpt under 2025.
Kollektivtrafikkörfält på Huddingevägen	8,5	Syftet med projektet är att öka framkomligheten för stombuss på sträckan. Utöver detta ingår även att skapa en bättre standard för gång- och cykel längsmed sträckan. Merparten av åtgärden ligger på statligt vägnät men cirka 100 meter ligger inom stadens väghållaransvar. Primärt stråk enligt kontorets förslag till kollektivtrafiknät. Trafikverket ansvarar för genomförande av projektet och Trafikkontoret deltar i projektet för att säkerställa utformning och samordning med omkringliggande gatumiljöer. Entreprenaden har påbörjats under 2025 och planeras att färdigställas under 2026.
Kollektiv, gång- och cykelåtgärder på Bussens väg	Sekretess	Projektet syftar till att genomföra åtgärder i syfte att höja framkomligheten för busstrafik på sträckan i södergående riktning, samtidigt som framkomligheten för gång och cykel förbättras. Primärt stråk enligt kontorets förslag till kollektivtrafiknät. Under 2025 har entreprenadarbetena påbörjats och planeras att vara färdigställda under 2026.
Kollektivtrafikkörfält Skrubba Malmväg	Sekretess	Nytt kollektivtrafikkörfält längs med Skrubba Malmväg. Kontoret har under året genomfört projektering och påbörjat upphandling. Genomförandebeslut togs i trafiknämnden november 2024. De större entreprenadarbetena planeras att påbörjas under 2026, men mindre arbeten har pågått även under 2025. Primärt stråk enligt kontorets förslag till kollektivtrafiknät.
Mälarbanan gång- och cykelåtgärder	38,7	Stadens ersättning till Trafikverket för anläggande av gångtunnel under spåren vid Bromstensstaden.
Kollektivtrafikåtgärder busshållplatser Järva och Söderort	40	Tillgänglighets- och trygghetsåtgärder vid busshållplatser i Järva och Söderort. Åtgärderna ska bidra till ett hela resan-perspektiv med målet om att kollektivtrafikens hållplatser och deras anslutningar ska vara trygga, trafiksäkra och tillgängliga för alla.

		Projektet genomförande påbörjas under 2024, har fortlöpt under 2025 och planeras att fortsätta även under 2026.
Kollektivtrafik signal- och regleringsåtgärder	0,8	Projektet syftar till att genomföra åtgärder i trafiksignaler eller förändrad reglering för att förbättra framkomligheten för kollektivtrafikresenärerna. Under 2025 har kontoret påbörjat utredning.
Åtgärder för stomlinje 4	7	Projektet syftar till att utreda och genomföra åtgärder för stomlinje 4. Under 2025 har kontoret anlagt busskörfält i östlig riktning på Ringvägen vid Skanstull, i södergående riktning på Lilla Västerbron förbi hållplats Mariebergsgatan och i östlig riktning på Valhallavägen mellan Danderydsgatan och Villagatan. Utöver detta anlägger även kontoret en bussgata på Odengatan, mellan Västmannagatan och Dalagatan i västlig riktning.
Mindre gatuombyggnader för kollektivtrafik 2025	8	Projektet syftar till att genomföra åtgärder för att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken vid platser med högt resande och stor restidsskillnad mellan de långsammaste och snabbaste bussarna. Åtgärder som har studerats inom ramen för detta projekt är bland annat översyn av övergångsställen vid Önskehemsgatan i Högdalen och förlängning av svängkörfält vid Bromstensvägen- Spångavägen. Under 2025 har kontoret påbörjat projektering och genomförande av åtgärderna planeras att påbörjas under 2026.
Kollektivtrafikåtgärder på prioriterade stråk 2024	9,5	Projektet syftar till att utreda och genomföra åtgärder på platser som är prioriterade inom kontorets kollektivtrafikplanering för att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken. Under 2025 har bland annat korsningen Lövestavägen- Skattegårdsvägen breddats så att ett kollektivtrafikkörfält kunde tillskapas inför hållplatsläget.

Kollektivtrafikinvesteringar - projekt med inriktningsbeslut

Projekt	Beskrivning och status för projekt
Kollektivtrafikåtgärder på Rågsvedsvägen vid Mellanvägsbacken	Projektet syftar till att genomföra framkomlighetsåtgärder i form av ett vänstersvängskörfält i korsningen Rågsvedsvägen – Mellanvägsbacken. Under året har kontoret utrett åtgärden samt påbörjat projektering. Inriktningsbeslut togs i trafiknämnden juni 2025. Primärt stråk enligt stadens utpekade kollektivtrafiknät.
Kollektivtrafikåtgärder på Rågsvedsvägen vid Huddingevägen	Projektet syftar till att genomföra framkomlighetsåtgärder i form av ett kollektivtrafikkörfält inför korsningen med Huddingevägen. Under året har kontoret utrett åtgärden samt påbörjat projektering. Inriktningsbeslut togs i trafiknämnden juni 2025. Primärt stråk enligt stadens utpekade kollektivtrafiknät.

Kollektivtrafikinvesteringar - projekt i utredningsskede

Projekt	Beskrivning och status för projekt
Nynäsvägen ÅVS-åtgärder	Framkomlighetsåtgärder längs med Nynäsvägen. Uppdrag i budget 2025. Projektet omfattar en ny ramp för busstrafiken från Tyresövägen ned mot Nynäsvägen och en flytt av kollektivtrafikkörfält till vänstra körfältet. Kontoret har under 2025 fortsatt utredning av åtgärdsförslaget samtidigt pågår en uppdatering av objektet i länsplanen. Primärt stråk enligt stadens utpekade kollektivtrafiknät.
Kollektivtrafikåtgärder Spångavägen linje 117	Projektet syftar till att utreda åtgärder för att förbättra framkomligheten och möjliggöra trafikering av ledbuss för linje 117 som trafikerar mellan Brommaplan – Spånga station. Under året har fortsatt utredning pågått samt projektering påbörjats av vissa åtgärder.
Kollektivtrafikåtgärder på Flygledargatan-Horisontvägen	Projektet syftar till att bygga om korsningen som korsningen Flygledargatan – Horisontvägen till en cirkulationsplats. Detta för att möjliggöra en förlängning

	av busslinjen och möjliggöra en vändning av busstrafiken vid platsen. Projektet ligger vilande i väntan på att ytterligare studier ska genomföras gällande busstrafikering via Skarpnäck.
Kollektivtrafikkörfält på Örbyleden och Hanstavägen	Projektet utgår från ett budgetuppdrag där kontoret ska anlägga busskörfält längs utpekade stråk i västerort och söderort. Under 2025 har utredning pågått och kontoret planerar att anlägga kollektivtrafikkörfält på Hanstavägen under 2026.
Stomlinje 5, framkomlighetsåtgärder	Projektet syftar till att utreda och genomföra åtgärder för stomlinje 5. Under 2025 har kontoret förlängt busskörfältet i södergående riktning på Torsgatan mot korsningen med Karlbergsvägen samt genomfört åtgärder i trafiksignaler.
Kollektivtrafikåtgärder Skärholmsvägen	Projektet syftar till att utreda och genomföra åtgärder på Skärholmsvägen till följd av de nya bussramperna som byggs inom projektet med Förbifarten. Under 2025 har utredning påbörjats.
Kollektivtrafikåtgärder Herkulesgatan	Projektet syftar till att minska kollektivtrafikresenärernas restider genom att bygga en avstigningshallplats på Herkulesgatan så att bussresenärerna kan stiga av innan bussarna gör en rundkörning via Klara Vattugränd till Vattugatan. Under 2025 har utredning och projektering pågått.
Kollektivtrafikåtgärder Katarinavägen	Projektet syftar till att genomföra en vändning för södergående buss på Katarinavägen för att möjliggöra en effektiv trafikering samt säkra Katarinavägens fortsatta avstängning för genomgående trafik genom anläggande av ett spårviddshinder. Genomförs inom ramen för projektet med Slussen, men finansieras av Trafikkontoret