

Motion om säkrare cykling

Motion av Dennis Wedin (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

Dennis Wedin (M) har väckt en motion i kommunfullmäktige i viken han framför att staden behöver få en säkrare cykling som bygger på ett samspel mellan olika trafikslag, men där det också behöver bli enklare att kunna cykla mellan inner- och ytterstaden. Motionären anser också att cykelförändringarna som gjorts inte följts upp på ett korrekt sätt.

Motionären föreslår att ett framkomlighetsråd införs för att förbättra trafikskyltningen utmed Stockholms cykelstråk, förbättra förutsättningarna för cykelresor mellan inner- och ytterstaden och bättre utbyggnad och underhåll av de primära cykelstråken, samt 10 000 nya cykelparkeringar.

Beredning

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

Cykelfrämjandet har inte inkommit med svar.

Stadsledningskontoret anser att ett framkomlighetsråd inte behövs, eftersom trafiknämnden redan har etablerade processer enligt Cykelplanen. Kontoret delar synen att trygghet är viktigt och konstaterar att nästan alla cykelstråk är belysta.

Trafiknämnden konstaterar att etablerade processer för planering, byggande och underhåll redan finns och fungerar väl, med tydlig politisk styrning via inriktnings- och genomförandebeslut.

Norra innerstadens stadsdelsnämnd bedömer att motionen ligger i linje med Framkomlighetstrategin och Cykelplanen.

Skärholmens stadsdelsnämnd konstaterar att skärholmsborna är relativt nöjda med cykelförhållandena men understryker att det är viktigt att fortsätta förbättra för cykling.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Jag välkomnar att motionären lyfter frågan om säkrare cykling. Fler stockholmare ska kunna välja cykeln i vardagen, och det ska vara tryggt, enkelt och effektivt att cykla såväl i innerstaden som i ytterstaden.

Jag delar däremot inte motionärens beskrivning av att stadens cykelpolitik skulle ha misslyckats eller att utvecklingen i huvudsak skulle ha lett till ökade konflikter. En väl fungerande cykelpolitik är inte ett nollsummespel, men den kräver genomtänkta avvägningar mellan olika trafikslag. Stadens arbete syftar just till att minska konflikter, förbättra framkomligheten och stärka trafiksäkerheten genom bättre utformning av infrastrukturen, tydligare separering där det behövs och ett mer sammanhängande cykelväg nät.

Det är också angeläget att det blir enklare att cykla mellan inner- och ytterstaden. Därför är utbyggnaden och upprustningen av de primära cykelstråken, liksom arbetet med drift och underhåll, en viktig del av stadens pågående arbete. Ambitionen är att fler stockholmare ska kunna använda cykeln för arbetspendling och vardagsresor, oavsett var i staden man bor.

Jag delar motionärens uppfattning att skyltning, orienterbarhet och trygghet har stor betydelse. Tydlig vägvisning, god belysning, väl underhållna cykelbanor och god tillgång till cykelparkeringar är viktiga delar i att skapa en cykelstad som fungerar bättre för fler. Samtidigt behöver sådana åtgärder genomföras inom ramen för ett samlat och långsiktigt planeringsarbete, där trafiksäkerhet, lokala förutsättningar och helheten i gaturummet vägs samman.

När det gäller förslaget om att inrätta ett särskilt framkomlighetsråd delar jag remissinstansernas bedömning att detta inte är motiverat. Trafikkontoret har redan etablerade processer för att planera, bygga ut, samordna och följa upp cykelinfrastrukturen i dialog med berörda aktörer. Att inrätta ytterligare en organisatorisk nivå riskerar snarare att öka administrationen än att bidra till snabbare och bättre genomförande.

Jag delar inte heller motionärens bild av att stadens trafikförändringar inte följs upp på ett korrekt sätt. Cykelprojekten hanteras genom tydliga beslutsprocesser, med politisk behandling i relevanta skeden och med återkommande redovisning av genomförande och utfall. Det ger goda förutsättningar för både insyn, uppföljning och fortsatt utveckling av stadens arbete.

Sammantaget visar remissvaren att staden redan arbetar aktivt med de frågor som motionen lyfter, såsom säkrare cykelvägar, bättre framkomlighet, starkare kopplingar

mellan inner- och ytterstad, förbättrat underhåll, ökad trygghet och fler cykelparkeringar.

Bilaga

Motion av borgarrådet Dennis Wedin (M) om säkrare cykling, dnr. KS 2025/1308-1

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation av borgarråden Christofer Fjellner och Andrea Hedin (båda M) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att bifalla motionen.
2. Att därutöver anföras

Det är glädjande att trafikkontoret i stort håller med om motionens intention och att mycket görs för att säkra cyklingen i Stockholm. Det måste bli säkrare att cykla i Stockholm. Men under Socialdemokraternas styre har man hittills misslyckats med att utforma ett fungerande cykelsystem. Det har resulterat i sämre framkomlighet, mer konflikter och olyckor. För att fler ska kunna cykla säkert i Stockholm behöver cykelpolitiken ny riktning som tar sikte på färre konflikter mellan cyklister och andra trafikanter och bättre framkomlighet.

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

Stockholm den 27 maj 2026

Karin Wanngård
Kommunstyrelsens ordförande

Reservation av Christofer Fjellner, Jonas Nilsson och Sophia Granswed Baat (alla M) som är likalydande med Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

Ärendet

Dennis Wedin (M) har väckt en motion i kommunfullmäktige. I motionen framförs att staden behöver få en säkrare cykling som bygger på ett samspel mellan olika trafikslag, men där det också behöver bli enklare att kunna cykla mellan inner- och ytterstaden. Motionären menar också att cykelförändringarna som gjorts inte följts upp på ett korrekt sätt.

Motionären föreslår att ett framkomlighetsråd införs för att förbättra trafikskyltningen utmed Stockholms cykelstråk, förbättra förutsättningarna för cykelresor mellan inner- och ytterstaden och bättre utbyggnad och underhåll av de primära cykelstråken, samt 10 000 nya cykelparkeringar.

Remissammanställning

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

Cykelfrämjandet har inte inkommit med svar.

Innehållsförteckning

Stadsledningskontoret	4
Trafiknämnden	5
Norra innerstadens stadsdelsnämnd	7
Skärholmens stadsdelsnämnd	7
Reservationer m.m.	9
Norra innerstadens stadsdelsnämnd	9

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 5 mars 2026 har i huvudsak följande lydelse.

I kommunfullmäktiges budget för 2026 finns fler uppdrag som syftar till att göra cyklingen säkrare i staden. Trafiknämnden bygger ut och förbättrar cykelvägarna i staden utefter den antagna Cykelplanen som är en del av stadens Framkomlighetsstrategi. Trafiknämnden tar beslut om inriktning och genomförande av cykelprojekten och får när objekten är utbyggda en slutredovisning av projekten. Stadsledningskontoret menar att trafiknämnden har etablerade processer för att planera, bygga och underhålla cykelvägnätet tillsammans med berörda aktörer varpå stadsledningskontoret anser att ett framkomlighetsråd inte är motiverat.

Stadsledningskontoret delar uppfattningen om att trygghet är en viktig faktor för att få fler att cykla. I stort sett är alla cykelstråk i staden belysta, undantag finns exempelvis i delar av stadens naturreservat.

Stadsledningskontoret konstaterar slutligen att cykeltrafiken har fördubblats i Stockholm de senaste 15 åren. Samtidigt har inte antalet cykelolyckor ökat i samma takt utan är i stort oförändrat.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att motionen besvaras med hänvisning till vad som skrivs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 12 februari 2026 följande.

Trafiknämnden beslutar att godkänna trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

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

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 15 december 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoret instämmer att det även fortsättningsvis finns behov av investeringar och prioriteringar för att göra Stockholm till en mer cykelvänlig stad. Stadens cykelplan har som mål att det ska vara enkelt och säkert att cykla i hela Stockholm och den senaste 10-årsperioden har mellan 200–250 mnkr årligen satsats på framkomlighetsåtgärder för cykel. Sedan 2012 har över 100 större cykelprojekt genomförts och årligen anläggs cirka 10 km ny eller breddad cykelinfrastruktur både i innerstaden och i ytterstaden. Utöver detta anläggs omkring 2 000 nya cykelparkeringsplatser per år och regelbundet genomförs mindre punktinsatser för att förbättra korsningar och passager. Genomförda åtgärder har generellt lett till minskade konflikter mellan trafikanter då lösningarna oftast bygger på uppdelning av trafikslag, exempelvis separering och breddning av gång- och cykelvägar eller att gå från cykling i blandtrafik till separerade cykelbanor.

Parallellt med utbyggnaden av cykelinfrastrukturen har cykeltrafiken i Stockholm ökat. En fördubbling har skett de senaste 15 åren. Samtidigt har inte antalet cykelolyckor 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 att lagändringen som gör att sjukhusen och polisen är skyldiga att rapportera samtliga trafikolyckor trädde i kraft först i juli 2021. 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.

Kontoret har under lång tid utvecklat arbetet med investeringsplanering och utbyggnad av cykelnätet och har idag etablerade processer för att planera, bygga och underhålla cykelvägnätet i samarbete med berörda aktörer, exempelvis ledningsägare, trafikförvaltningen eller räddningstjänst. Inom ramen för olika infrastrukturprojekt sker dialog och samråd med både interna och externa parter för att säkerställa en välfungerande och säker trafikmiljö. 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. I slutredovisningarna redovisas vad som genomförts och vad det faktiska utfallet blev. Även de åtgärder som beslutas på delegation av trafikkontoret anmäls till trafiknämnden. Utöver genomförandebeslut och slutredovisningar redovisas status för framkomlighetssatsningarna årligen i trafikkontorets verksamhetsberättelse.

Satsningar på drift och underhåll av befintliga cykelvägar kompletterar investeringar i utbyggnad av nätet för att upprätthålla ett väl fungerande cykelvägnät med god framkomlighet och hög trafiksäkerhet året om. Trafiknämnden har ansvaret för hela det primära cykelnätet, vilket ökar möjligheterna att upprätthålla en enhetlig standard på utformning, drift och underhåll. Ett exempel på prioritering av cykelunderhåll är kontorets cykeljour som dagligen patrullerar längs cykelstråket för att snabbt avhjälpa enklare problem så som exempelvis potthålslagning, växtbeskäring och sandsopning, samt felanmäla mer omfattande behov av åtgärder.

Skyltar och vägmärken regleras till stor del genom Trafiklagstiftningen och ska användas på ett konsekvent och trafiksäkert sätt. Samtidigt är det viktigt att skyltning utformas med hänsyn till trafikanternas möjlighet att ta till sig information, då ett alltför stort antal skyltar kan vara kontraproduktivt. Kontorets utgångspunkt är därför att rätt skylt ska finnas på rätt plats och utformas på ett standardiserat sätt, exempelvis vid övergångsställen. Parallellt med traditionell skyltning pågår arbete med att tydligare markera och förtydliga delar av stadens primära cykelstråk genom gestaltning och utformning av gaturummet. Syftet är att skapa mer sammanhängande och lättorienterade stråk som gör det enklare för cyklister att hitta och följa cykelvägnätet. Hässelbystråket är ett exempel på detta. Invigning av stråket är planerad till våren 2026 och fler cykelstråk kommer gestaltas kommande år.

Kontoret delar uppfattningen om att tryggheten är en viktig faktor för att få fler att cykla. I stort sätt är alla cykelstråk i staden är belysta, undantag finns exempelvis i delar av stadens naturreservat. Grundregeln är att vägar/ytor som vinterunderhålls även har god belysning.

Norra innerstadens stadsdelsnämnd

Norra innerstadens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 19 februari 2026 följande.

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

Reservation av Petra Gardos Ek m.fl. (M) och Daniele Fava (C), se Reservationer m.m.

Ersättaryttrande av Carl Häggqvist (KD) som instämde i reservationen från Petra Gardos Ek m.fl. (M) och Daniele Fava (C).

Norra innerstadens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 28 november 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms stads strategiska trafikplanering och utveckling av trafiksäkerheten styrs bland annat utifrån Framkomlighetstrategin (2022), som är Stockholms trafikstrategi. Stockholms cykelplan, Cykelstaden (2022), är en del av Framkomlighetsstrategin och beskriver hur staden ska arbeta för att uppnå det övergripande målet om att göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholm.

Enligt förvaltningen ligger motionen i linje med trafikstrategin och cykelplanen. I cykelplanen framkommer bland annat att staden ska arbeta för att skapa ett tryggt och säkert sammanhängande cykelvägnät och tydlig cykelvägvisning samt att dialog och samverkan krävs för att kunna uppnå målen i planen. Förvaltningen välkomnar initiativ som syftar till att utveckla cykelplanens planeringsinriktningar och åtgärdsområden.

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

Skärholmens stadsdelsnämnd

Skärholmens stadsdelsnämnds beslutade vid sitt sammanträde den 19 februari 2026 följande.

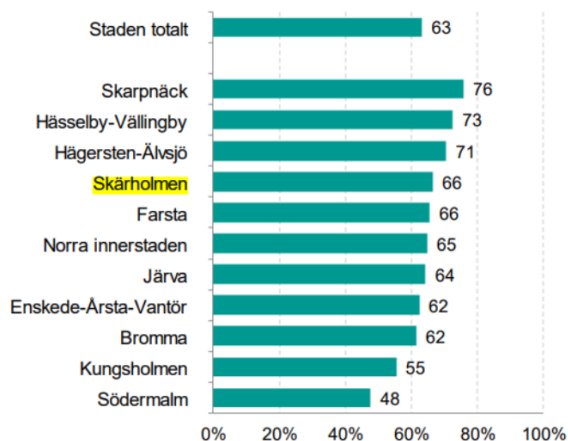
Nämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och lämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Skärholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 12 januari 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen föreslår att stadsdelsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och lämnar det som remissvar på motionen.

Enligt medborgarundersökningen 2025 var 66% av skärholmsborna nöjda med trafiksäkerheten för cyklister vilket ligger över resultatet för staden totalt.

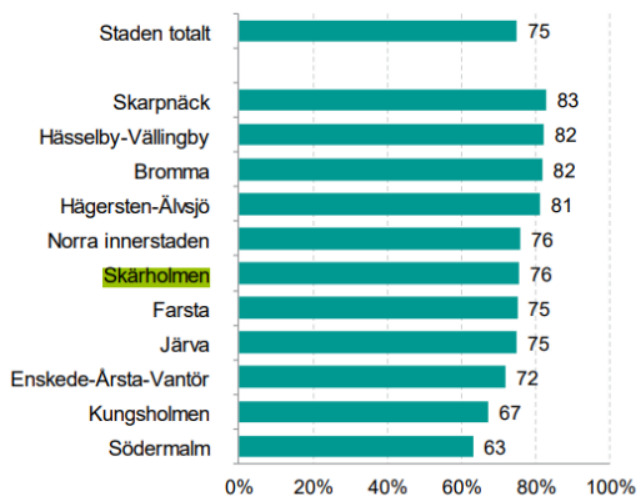
Jag upplever trafikmiljön som säker för cyklister i min stadsdel.



Källa: Stockholm stad medborgarundersökning 2025

Enligt samma undersökning ansåg 76% att det är lätt att ta sig fram med cykel i Skärholmen, vilket också ligger lite över resultatet för staden totalt.

På det hela taget är det lätt att ta sig fram i min stadsdel på cykel.



Källa: Stockholm stad medborgarundersökning 2025

Förvaltningen bedömer att Skärholmsborna är relativt nöjda med trafiksäkerheten och framkomligheten för cyklister, men att det är viktigt att fortsätta att förbättra förutsättningarna för cykling i stadsdelsnämndsområdet, både ur ett klimatomställnings- och ett folkhälsoperspektiv. Förvaltningen är positiv till ambitionsnivån som motionsförfattaren lyfter och som också pekas ut i Cykelstaden – Cykelplan för Stockholms stad, som antogs av trafiknämnden 2022-04-21 och av kommunfullmäktige 2022-05-30.

Reservationer m.m.

Trafiknämnden

Reservation av Dennis Wedin m.fl. (M)

Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar att tillstyrka motionen, samt att därutöver anföra följande:

Det är glädjande att trafikkontoret i stort håller med om motionens intention och att mycket görs för att säkra cyklingen i Stockholm. Det måste bli säkrare att cykla i Stockholm. Men under Socialdemokraternas styre har man hittills misslyckats med att utforma ett fungerande cykelsystem. Det har resulterat i sämre framkomlighet, mer konflikter och olyckor. För att fler ska kunna cykla säkert i Stockholm behöver cykelpolitiken ny riktning som tar sikte på färre konflikter mellan cyklister och andra trafikanter och bättre framkomlighet.

Norra innerstadens stadsdelsnämnd

Reservation av Petra Gardos Ek m.fl. (M) och Daniele Fava (C)

1. Att tillstyrka motionen
2. Att därutöver anföra

Det är glädjande att trafikkontoret i stort håller med om motionens intention och att mycket görs för att säkra cyklingen i Stockholm. Det måste bli säkrare att cykla i Stockholm. Men under Socialdemokraternas styre har man hittills misslyckats med att utforma ett fungerande cykelsystem. Det har resulterat i sämre framkomlighet, mer konflikter och olyckor. För att fler ska kunna cykla säkert i Stockholm behöver cykelpolitiken ny riktning som tar sikte på färre konflikter mellan cyklister och andra trafikanter och bättre framkomlighet.