

Handläggare
Kristofer Rogers
08-508 26 022**Till**
Trafiknämnden
2026-02-12

Motion om säkrare cykling av Dennis Wedin (M). Svar på remiss från kommunstyrelsen

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefKristofer Rogers
Biträdande enhetschef

Remissen

Kommunstyrelsen har remitterat en motion om säkrare cykling av Dennis Wedin (M), för yttrande senast 2026-02-27.

I motionen framhålls att det måste bli säkrare att cykla i Stockholm. Motionären menar att cykelpolitiken behöver en ny riktning som tar sikte på bättre framkomlighet och på färre konflikter mellan cyklister och andra trafikanter. Motionären vill att cykelpolitiken ska bygga på samspel istället för konflikt mellan trafikslag och föreslår därför att ett framkomlighetsråd införs där cyklister, lokala företagare, SL och bilister får vara med och utforma lösningar som fungerar för fler.

Motionären vill att fler delar av ytterstaden ska få tillgång till trygga och snabba cykelstråk. Det behövs fler cykelparkeringar, särskilt vid pendeltågsstationer. Även underhållet av den befintliga cykelinfrastrukturen behöver prioriteras tydligare än idag. Vidare efterfrågas bättre skyltning för att minska konflikter och olyckor,

exempelvis varning för skarpa kurvor eller fler skyltar vid övergångsställen. Motionären menar slutligen att dyra investeringar har gjorts utan att projektetens påverkan på trafiksäkerheten, nöjdheten hos användarna, restider eller slutkostnader har utvärderats.

Med bakgrund till ovanstående föreslår motionären att ett framkomlighetsråd ska införas, skapa bättre skyltning längs cykelstråken, förbättra förutsättningar för resor mellan innerstad och ytterstad, bättre underhåll, 10 000 nya cykelparkeringar och trygghetsåtgärder i form av bättre belysning och kameraövervakning.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Trafikkontorets synpunkter

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.

Slut

Bilagor

1. Motion om säkrare cykling, av Dennis Wedin (M)