



Sammanfattning av remissyttranden – per remissinstans och kapitel.

Innehåll

Sammanfattning per remissinstans.....	4
Stadens nämnder och bolag.....	4
Exploateringsnämnden.....	4
Stadsbyggnadsnämnden	4
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	6
Idrottsnämnden.....	8
Bromma stadsdelsförvaltning	9
Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning	10
Farsta stadsdelsnämnd.....	11
Hägersten-Liljeholmen stadsdelsnämnd	11
Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd	12
Kungsholmens, Östermalms och Norrmalms stadsdelsförvaltning	12
Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning	14
Skarpnäcks stadsdelsförvaltning	15
Skärholmen stadsdelsnämnd	16
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd.....	16
Södermalm stadsdelsnämnd	17
Älvsjö stadsdelsnämnd.....	17
Stockholm Business Region.....	18
Stockholms Hamn AB	19
Stockholm Parkering.....	19
Övriga myndigheter i Stockholms län.....	19
Länsstyrelsen i Stockholms län.....	19
Polismyndigheten i Stockholms län	20
Storstockholms Lokaltrafik.....	20

Stockholms läns landsting: tillväxt, miljö & regionplanering	21
Trafikverket Region Stockholm	22
Övriga kommuner i Stockholms län	22
Botkyrka kommun.....	22
Järfälla kommun.....	23
Huddinge kommun.....	23
Nacka kommun	24
Solna stad	24
Sundbybergs stad	24
Tyresö kommun	25
Värmdö kommun	25
Övriga intresseorganisationer	26
Svenska Cykelsällskapet	26
Svensk Cykling	27
Cykelfrämjandet – Storstockholmskretsen	27
Fotgängarnas förening – FOT	29
Synskadades Riksförbund Stockholms stad.....	30
NTF Stockholm-Gotland.....	30
Stockholms Nyttotrafikkommitté och Sveriges Åkeriföretag ABC.....	31
Stockholms läns Bussbranschförbund	31
Stockholms Handelskammare	32
Företagsgrupperna Stockholm – Bromma, Vinsta, Norra Djurgårdsstaden, Lunda, Sättra-Segeltorp, Farsta, Hagastaden	32
Motormännens Riksförbund	33
Klimataktion Stockholm	33
Kollektivtrafikanter Sthlm.....	34
Naturskyddsföreningen Stockholms län	35
Sammanfattning per kapitel	38
Cykelstrategi	38
Övergripande riktlinjer och dokument	38
Syfte och mål.....	38

Cykel i Stockholm idag.....	39
Långsiktig inriktning för cykelplaneringen.....	40
En välfungerande infrastruktur	40
Kommunikation	42
Uppföljning och utvärdering	42
Handlingsplan för en välfungerande infrastruktur	43
Sammanhängande och väl utformat cykelvägnät.....	44
Ökad framkomlighet för cyklister	46
Cykelparkeringar.....	47
Cykelvägvisning och service	48
Förbättrad drift och underhåll av cykelvägnätet	49
Ökad trygghet och säkerhet för cyklister	50
Handlingsplan för information, kampanjer och samverkan	52
Information, dialog och kampanjer	52
Samverkan.....	53
Förvaltningsövergripande arbete och kompetensutveckling.....	54
Bilaga B1: Genomförande och kostnadsbedömning.....	54
Bilaga B2: Inventering och prioritering av stråk	55
Bilaga B3: Plankartor	55
Övergripande synpunkter	55
Innerstaden	56
Söderort.....	58
Västerort.....	62

Sammanfattning per remissinstans

Stadens nämnder och bolag

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden ser förslaget till cykelplan som positivt men har ett antal förslag till förbättringar. Bland annat innefattar det att Exploateringskontoret tillsammans med Trafikkontoret ska göra en gemensam översyn av cykelstråkens sträckning för att säkerställa att hänsyn tas till alla pågående exploateringsprojekt.

Exploateringskontoret föreslår att indikatorn för cykelparkering formuleras så att den inte är avgränsad till stadens mark eftersom många målpunkter ofta inte ligger på stadens mark. Kontoret saknar också en indikator för utbyggnaden av cykelvägnätet, något som kommunfullmäktige har tagit fram. Även en indikator för förbättrad standard av befintligt cykelvägnät är önskvärd.

För att förstå cykelplanens dignitet efterlyser kontoret en tydligare redovisning av hur cykelplanen förhåller sig till andra dokument. Kontoret konstaterar även att det i olika delar av dokumentet är staden som är avsändare och i andra trafikkontoret. Här önskas ett förtydligande.

Som en följd av cykelplanen önskas även en omarbetad version av handboken ”Cykeln i staden, utformning av cykelstråk i Stockholms innerstad” som kan utgöra en fördjupning och komplettering av cykelplanen på en mer detaljerad nivå.

Exploateringskontoret tror att det av kapacitetsskäl, olika hastigheter och bredare cyklar kommer att behövas bredare cykelbanor i framtiden och att en sådan trendanalys i planen skulle öka förståelsen för varför det extra utrymmet behövs. Samtidigt anser kontoret att det finns anledning att fundera över om det är möjligt att skapa de utrymmen som förespråkas i cykelplanen. I planen föreslås olika bredder på olika cykelbanor och både enkelriktade och dubbelriktade med liknande mått. Kontoret menar att en för stor variation kan komma att orsaka förvirring och önskar ett resonemang kring detta i planen.

Ytterligare ett förslag är att inkludera ett resonemang kring betydelsen av gena cykelvägar och hur gång- och cykelbroar skulle kunna bygga bort barriärer.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadskontoret välkomnar cykelplanen och anser att tanken om pendlings- och huvudcykelstråk är god. Kontoret anser att cykeltrafiken behöver

öka men har svårt att bedöma om målsättningen på 15 procents cykelandel i högtrafik är rimlig.

Kontoret önskar att handlingsplanen var ännu mer handlingsinriktad utifrån dagens cykelvägnät. Framförallt avsnitten vägvisning, ökad framkomlighet och trafiksignaler som kan jämföras med ”trimningsåtgärder” eller ”quickfix” för biltrafiken. Denna typ av åtgärder tror kontoret har potential att snabbt och kostnadseffektivt komma många cyklister till godo. En sådan översyn, enligt framkomlighetsstrategins principer, anser kontoret är mycket angelägen.

Stadsbyggnadskontoret önskar ett mer visionärt och långsiktigt perspektiv när det gäller cykel i kombination med kollektivtrafiken och efterlyser en analys av potentialen hos kombinationen cykel- och båttrafik.

Stadsbyggnadsförvaltningen har även några synpunkter utifrån de föreslagna stråken:

- Kontoret har flera pågående eller kommande programarbeten och utredningsområden där de önskar att Trafikkontoret avvaktar med eventuella åtgärder eller samordnar dem med planarbetet. Dessa är: tyngdpunkt Älvsjö, tyngdpunkt Högdalen, Aspudden/Midsommarkransen, Brommaplan samt parkstråket på norra sidan om Örbyleden. I projektet kring Brommaplan gör Trafikverket en trafikanalys för hela Västerort.
- Exploateringskontoret har vid ett samrådsmöte lovat att utreda möjligheten att ta sig norrut från Kolbotten i Hagsätra till GC-vägen söder om Magelungsvägen. Staden bör avvakta med eventuella åtgärder i området eller samordna dem till dess att plan färdigställts.
- Ett arbete pågår för att göra Årstaskogen till ett naturreservat och det är angeläget att intressena naturreservat och huvudcykelstråk samordnas samt att cykelåtgärderna kommer med i reservatsföreskrifterna. Kontoret saknar åtgärder för stråket i prioriteringslistan. Stadsbyggnadskontoret anser, med hänvisning till stadens stora stadsutvecklingsplaner, att stråket har stor potential och ger cykeln stora fördelar jämfört med andra trafikslag.
- En hiss som kan ta cyklar från Liljeholmskajen till Årstabron bör provas.
- Bättre och tydligare cykelbanor längs Lövholmsvägen bör prioriteras eftersom delar av parkvägen längs Trekanten har stängts av för cykeltrafik.
- Ett nytt pendlingsstråk bör anläggas över Järvafältet, mellan Kista och Spångadalen, som ansluter direkt till Kista centrum och inte mot Husby vilket det gör idag och som det även anges i planen.

- Sambandet mellan Vällingby och Spånga är med i promenadstaden och kontoret anser att det bör framgå tydligare i planen. Täbylundsvägen finns med som huvudstråk men åtgärdsförslag saknas. Kälvestavägen borde prövas som huvudstråk för att utveckla sambandet Spånga-Vällingby.
- Det är besvärligt att cykla mellan Norra Järva och centrala staden och i planen föreslås att cykling sker runt Solna och Sundbyberg. Kontoret anser att det borde föras en dialog med grannkommunerna om ett stråk mellan Torsgatan och Kista.
- Kontoret uppfattar det inte som att cykelplanen tar höjd för de planerade cykelgaragen vid Odenplan samt eventuellt Centralstationen och Södra station och den inverkan det kan ge på cykelströmmar till och från bytespunkterna.
- Kontoret konstaterar att de planerade cykelbanorna i Hagastaden inte finns med i planen och att de därför inte kan se områdets koppling till cykelvägnätet.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljöförvaltningen är positiv till cykelplanen men önskar att vissa delar av planen utvecklas ytterligare.

Frågan om luftföroreningar anser förvaltningen inte har beaktats tillräckligt. De föreslagna sträckningarna anses vara riktiga men att det krävs att halten av föroreningar minskar, att det finns information om alternativa cykelstråk och att plank övervägs på vissa ställen.

Miljöförvaltningen saknar andra resor än de som sker till och från arbetet. Analyser och åtgärder för fritids-, shopping- och skolresor bör också inkluderas. Förutom arbetsplatser bör även viktiga resmål som idrottsanläggningar och köpcentrum få en tillfredsställande infrastruktur. Ytterligare en viktig aspekt att lyfta är förutsättningarna att cykla i småhusområden, förvaltningen önskar att det krävs en strategi för att göra det attraktivt att cykla i områden utan cykelbanor.

När det gäller de föreslagna stråken anser förvaltningen att det bredare föreslagna måttet bör användas överallt där det är möjligt. Förvaltningen anser även att stråk med många resenärer i morgonrusningen bör prioriteras. Vid upprustning bör ett stråk i taget åtgärdas.

Miljöförvaltningen poängterar vikten av att prioritera upprätthållandet av stråkens funktion vid vägarbeten.

Förvaltningen anser att en cykelkultur bör utvecklas och uppmuntras genom att inrätta en ordinarie verksamhet för detta.

Vid en inventering av cykelparkeringarna vid stadens idrottsanläggningar år 2010 kunde förvaltningen konstatera att rådigheten över cykelparkeringarna är mycket uppdelad och den menar därför att det krävs ett strategiskt samarbete mellan olika aktörer.

Vad gäller parkering vill förvaltningen särskilt lyfta bristen av cykelparkering vid Centralstationen. Viktigt är också att anordna tillfälliga parkeringar vid större evenemang och att stadens ställ prioriteras vid snöröjning.

När det gäller vinterunderhåll anser förvaltningen att det krävs en högre ambition och att även huvudstråken bör snöröjas.

Miljöförvaltningen önskar att cykelreseplaneraren utvecklades med fler funktioner och att den även fanns som app.

För att öka antalet cyklister föreslås kampanjer bland annat i samband med att stråk byggs ut och förbättras samt ”tack för att du cyklar”-kampanj med rabatt på vinterdäck.

Miljöförvaltningen poängterar att cykeltrafik och gångtrafik är olika trafikslag och att cykelns framkomlighet inte får ske på bekostnad av gångtrafikanterna.

Miljöförvaltningen har i sitt svar inkommit med ett stort antal synpunkter varav de som i huvudsak berör pendlingsstråken sammanfattas här. Förvaltningens detaljsynpunkter tas med till detaljplaneringen av cykelstråken:

- Förvaltningen anser att alla pendelstråk som passerar en annan kommun bör tas med i planen.
- Planen bör även kompletteras med stråk till populära shoppingcentra, trafikknutpunkter och friluftsområden.
- Götgatan och Götgatsbacken anser förvaltningen bör åtgärdas med hänvisning till konflikter mellan gående och cyklister och trängseln vid korsningen med Hornsgatan. Cykelbanorna på Götgatan bör breddas.
- Stråket Rörstrandsgatan-Pampas bör utvecklas.
- Regeringskvarteren saknar goda cykelmöjligheter i framförallt nordsydlig riktning.
- Förvaltningen saknar en smart cykelväg från nordvästra Kungsholmen till Västerort.

- Huvudstråket från Hjorthagen mot Valhallavägen bör uppgraderas.
- Förvaltningen saknar en koppling mellan Södermälarsstrand och Västerbron.
- Förbindelser från nordväst till sydost saknas i området Västberga-Östberga, Älvsjö-Örby.
- Sträckan mellan Södertäljevägen vid Midsommarkransen och Västberga allé är ett viktigt pendelstråk enligt förvaltningen och borde vara bättre belyst i planen.
- Gamla Södertäljevägen föreslås bli pendlingsstråk.
- Förvaltningen anser att huvudstråket längs Årstavikens södra sida bör fortsätta längs Liljeholmskajen genom Marievik till Södertäljevägen. Det förutsätter dock att konfliktpunkten över järnvägen åtgärdas.
- Cykelstråket längs Trekantens norra sida bör vara ett huvudstråk i planen eftersom det är den genaste vägen mellan Gröndal och Liljeholmen.
- Förvaltningen undrar varför pendlings- och huvudstråken i Järva saknas på kartan över prioriterade åtgärder trots att de inte är åtgärdade.
- Miljöförvaltningen anser att stråket Ulvsunda industriområde-Traneberg-Alvik bör uppgraderas till pendlingsstråk eftersom det är den genaste vägen för många mellan Solna och Sundbyberg.
- Kopplingen mellan Alviksplan och spårvägsbron mellan Alviks strand och Stora Essingen önskar förvaltningen förbättras.

Idrottsnämnden

Idrottsförvaltningen är positiv till cykelplanen och menar att ökat ett cyklande stämmer väl överens med Idrottsnämndens mål om förbättrad folkhälsa. Förvaltningen ser fokuset på pendlingsstråk som framsynt.

Förvaltningen poängterar att det är särskilt viktigt att ge barn och ungdomar möjlighet att cykla i sin vardag för att skapa goda vanor tidigt och önskar särskilt fokus på denna målgrupp. Det är därför önskvärt att större vikt läggs vid att identifiera deras målpunkter, såsom idrottsplatser, parker och bibliotek och göra cykelvägarna dit säkra och trygga. Idrottsförvaltningen anser också, med hänvisning till barnens möjlighet att cykla, att cykling i blandtrafik som föreslås i planen, inte är ett alternativ.

Idrottsförvaltningen anser att särskilda trafikregler för cyklister riskerar att ske på bekostnad av gångtrafikanter trygghet och säkerhet och menar att en fortsatt enhetlighet är av stor vikt.

Det är även viktigt att cykelstråken inte krockar med promenadstråk eller motionsspår eftersom det kan leda till konflikter och otrygghet, vilket kan skapa ovilja att cykla och löpträna. Generellt vill förvaltningen poängtera vikten av att separera cyklister och gående och att detta sker med mer än en målad linje. I avsnittet om trafiksäkerhet önskas att även aspekten att cyklister kan bli den skadeorsakande parten tas upp.

Idrottförvaltningen poängterar vikten av goda parkeringsmöjligheter och att dessa är säkra och trygga. Viktigt är också lättillgänglig information och förvaltningen föreslår att staden utvecklar en söktjänst på webben för cyklister, liknande SL:s reseplanerare.

Idrottsförvaltningen har några synpunkter om specifika platser:

- I Hagastaden är det otydligt hur pendlingsstråket kommer att gå. Det är viktigt att det inte dras så att skapandet av den planerade idrottsparken försvåras utan att cykling dit underlättas.
- Korsningen vid Gullmarsplan bör ses över för att öka säkerheten för cyklister.
- Cykelstråket som går över Älvsjö station innebär konflikter med gående. Förvaltningen föreslår att detta ersätts av eller kompletteras med en förlängning av stråket längs Magelugnsvägen över Huddingevägen.
- Från borte delen av Tensta saknas pendlingsstråk genom trygg bebyggelse. Idag går stråket genom Lunda industriområde.
- En genare sträckning mellan Kälvesta och Råcksta/Flysta önskas också.

Bromma stadsdelsförvaltning

Förvaltningen instämmer i huvudsak med innehållet i cykelplanen och tror att den kan bli ett verkningsfullt instrument i arbetet med att uppnå en bättre framkomlighet.

Förvaltningen trycker i sitt remissvar på betydelsen av cykelparkering vid viktiga målpunkter och att denna är väl utformad.

Bromma stadsdelsnämnd instämmer i planens ambition att öka året runt-cyklingen men påpekar att detta kräver ytterligare anslag till driften.

Att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken anser förvaltningen är positivt men påpekar att det inte får ske på bekostnad av de gåendes, och framförallt funktionshindrades, säkerhet.

Förslaget att arbeta för möjligheten att cykla mot enkelriktat anses vara befogat men förvaltningen anser att det behöver övervägas i varje enskilt fall.

I planen framgår att olycksstatistiken inte håller den kvalitet som skulle önskas. Förvaltningen anser att det är angeläget att staden arbetar för att förbättra olycksstatistiken och införa sjukhusbaserad statistik.

I stadsdelen är det främst vid Brommaplan som förvaltningen anser att det behövs ytterligare åtgärder för att främja framkomligheten och trafiksäkerheten. I första hand önskas en överdäckning av Brommaplan, i andra hand en gångtunnel under Drottningholmsvägen som helt skulle separera gående och cyklister.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning anser att cykelplanen är ett bra sätt att identifiera hur staden ska arbeta för att utveckla cykeltrafiken i Stockholm och ser cykeltrafiken som ett sätt att minska trängseln och bristen på parkeringsplatser för bilar.

Förvaltningens övergripande synpunkter berör bland annat nybyggnadsområden som t.ex. Slakthusområdet och Årstafältet. Det är viktigt att cykelplanen kan ge viss flexibilitet i samband med dessa och liknande större projekt där cykelinfrastrukturen kan behöva dimensioneras för den nya befolkningen.

Förvaltningen uppmärksammar att flera skolor i stadsdelen ligger i anslutning till ett pendlingsstråk och pekar på vikten av att ta hänsyn till barnen och att de har en säker skolväg som uppmuntrar till att gå och cykla till skolan.

Planens förslag om en huvudman för drift och underhåll menar förvaltningen inte påverkar det faktum att det råder en ojämnbudgetfördelning enligt nyckeltal, vilken orsakar skillnaderna i underhåll mellan stadsdelarna. Detta gäller även lekplatser och andra anläggningar och stadsdelsförvaltningen menar att det behövs en utvecklad samordning och samarbete mellan berörda förvaltningar om standarden ska vara lika i hela staden.

Förvaltningen har även synpunkter på förslagen till pendlings- och huvudstråk:

- Mot bakgrund av planerad ny bebyggelse i Högdalen och centrumets betydelse som bytespunkt anser förvaltningen att Högdalens centrala delar bör ingå i ett pendlingsstråk. Utöver detta bör Trollesundsvägen ses över som ett viktigt huvudstråk och möjligt komplement till

Rågsvedsvägen/Bandängen/Bandhagen som kopplar samman pendlingsstråken på Magelugnsvägen och Örbyleden.

- Cykelvägen längs Årstaviken pekas ut som huvudstråk i planen och förvaltningen vill påpeka att Årstaskogen utreds som naturreservat vilket gör att det kan finnas konflikter mellan rekreation och framkomlighet.
- Det är viktigt att det sker en samordning kring åtgärder för pendlingsstråket förbi Årstafältet så att investeringar inte görs i stråk som sedan behöver dras om.

Farsta stadsdelsnämnd

Stadsdelen är positiv till cykelplanen och anser att prioriteringen av pendlingsstråk är riktig och att de utpekade stråken, som till stor del är befintliga, har en bra sträckning.

Förvaltningen poängterar att en bättre vägvisning är mycket viktig och att antalet cykelparkeringar måste öka vid målpunkter såsom kollektivtrafiklägen.

Stadsdelen instämmer i att drift och underhåll behöver förbättras för att öka antalet cyklister. Förvaltningen är dock tveksam till om en huvudman för pendlingsstråken är rätt lösning. I samband med detta påpekar förvaltningen även att det i planen ska framgå vilken klassning pendlingsstråken ska ha. Beslut om stråkens standard blir då bindande för stadens förvaltningar.

Farsta stadsdelsförvaltning anser att många cykelvägar behöver helt ny beläggning till följd av schaktarbeten och träd som ger sprickor. Förvaltningen menar att ett stort antal träd behöver fällas för att åtgärda problemet men att det saknas medel till detta och ny beläggning.

Hägersten-Liljeholmen stadsdelsnämnd

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltning ser det som mycket positivt att planen tas fram för att främja cykeltrafiken.

Förvaltningen tycker att det är positivt att en cykelparkeringsplan och p-tal för verksamheter tas fram. Staden borde föregå med gott exempel vad gäller cykelparkeringar och erbjuda sina anställda säkra parkeringar.

När det gäller kommunikation vill förvaltningens särskilt lyfta fram betydelsen av att informera cyklister om gällande lagar och regler för att osäkerheten mellan gående och cyklister respektive bilister och cyklister ska minska.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltning konstaterar att de radiella förbindelserna är väl tillgodosedda men efterlyser även tvärgående pendlingsstråk, vilket saknas idag. När det gäller de föreslagna pendlingsstråken inom stadsdelen önskar förvaltningen att några av dem får en högre prioriteringsnivå och konstaterar att samtliga åtgärder som föreslås på pendlingsstråken inom stadsdelen är mycket viktiga. Särskilt viktig är överfarten vid korsningen Södertäljevägen/Årstabergsvägen där stadsdelen önskar en planskild lösning.

Förvaltningen anser att trafiksäkerheten och att bygga bort de farligaste trafiksituationerna ska ha högre prioritet än framkomlighet och menar därför att åtgärder på sträckan längs Lövholmsvägen bör prioriteras upp.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning ställer sig positiv till cykelplanen som de anser är mycket visionär och i linje med övergripande styrdokument.

Förvaltningen anser att de utpekade pendlings- och huvudstråken är korrekta men att Nälstastråket är särskilt väl utnyttjat och eventuellt bör uppgraderas till pendlingsstråk.

Stadsdelen vill lyfta betydelsen av säkra och väderskyddade cykelparkeringar.

Cykelplanens förslag att ansvaret för drift och underhåll för hela pendlingsnätet ska ligga på en huvudman ställer sig förvaltningen positiv till. Stadsdelsförvaltningen anser att den nuvarande fördelningsnyckeln för stadsmiljö innebär en ojämn fördelning mellan stadsdelsnämnderna.

Förvaltningen tar i samband med frågan om huvudmannaskapet för pendlingsstråken upp att det är viktigt att stadsdelsförvaltningen inkluderas i planeringen av dessa när de går på parkmark.

Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning vill poängtera vikten av att ta hänsyn till gångtrafikanterna, att deras behov inte prioriteras ned eller att planen motverkar stadens mål för tillgänglighet.

Kungsholmens, Östermalms och Norrmalms stadsdelsförvaltning

Kungsholmen Östermalm och Norrmalm har lämnat in utlåtanden beredda av parkmiljöavdelningen norra innerstaden och som därför till största delen överensstämmer med varandra.

Förvaltningarna önskar att ansvarsfördelningen och tidplanerna i cykelplanen förtydligas. Eftersom staden har ett mål om att bli en ”promenadstad” är det viktigt att planen utvecklas parallellt med utvecklingen av gångbanor, helst skulle de båda planerna ha arbetats fram samtidigt.

Förvaltningarna anser att det måste förtydligas att ansvaret för cykelbanorna är delat mellan stadsdelsnämnderna och trafik- och renhållningsnämnden idag. Att ansvarat delas upp mellan vilka cykelbanor som går på parkmark, respektive gatumark. Stadsdelarna menar att fördelningen fungerar bra men att samordningen behöver förbättras.

För stadsdelarna är det viktigt att de är delaktiga i utvecklingen av cykelstråk som går genom parker. Vid beräkning av kostnader för att nyanlägga cykelvägar anser förvaltningarna att även kostnaderna för att återställa och rusta upp intilliggande grönytor bör ingå.

Förvaltningarna är positiva till att hanteringen av övergivna cyklar tas upp. Felparkerade cyklar, liksom cyklisters höga hastigheter bidrar till otrygghet för personer med funktionsnedsättning vilket bör tas med i planeringen av punkter där trafikanter möts.

Stadsdelarna uppskattar också att cykelfrågorna ska ges större vikt i tidiga skeden för att nya områden ska ansluta till de utpekade cykelstråken på ett bra sätt. Resurser bör också avsättas för att informera om cykelmöjligheterna när människor flyttar in i de nya bostadsområdena.

Förvaltningarna anser även att möjligheten att ta med cykeln i kollektivtrafiken bör utredas.

Förvaltningarna har inkommit med några synpunkter gällande förslagna stråk och åtgärder:

- Östermalms stadsdelsförvaltning anser att ett medborgarförslag om en gång- och cykelbro som knyter ihop Norra Djurgårdsstaden med Gärdet och Östermalm bör utredas vidare. Bron föreslås gå längsmed tunnelbanan mellan Hjorthagen och Erik Dahlbergsgatan/Lidingövägen.
- Kungsholmens stadsdelsförvaltning pekar på att trafiksäkerheten kring Västerbroplan bör förbättras.
- Dragningen av pendlingsstråket längs Hornsbergs strand anser förvaltningen inte är korrekt i cykelplanens kartor. Cykelbanan är dragen i gatan och inte med promenadstråket längs vattnet.

- Förvaltningarna pekar på Fiskartorpsvägen från Norra Djurgårdsstaden till Tekniska högskolan som ett viktigt stråk att prioritera.

Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning

Stadsdelen är positivt inställd till planen och dess fokus på pendlingsstråken. Förvaltningen anser att de stråk som ska prioriteras är de som berör de nio av staden utpekade tyngdpunkterna. Även kopplingarna till angränsande kommuner bör prioriteras, särskilt i Järva där det finns behov av ett stråk genom Solna-Sundbyberg.

Förvaltningen påpekar att det i planen används en mängd olika begrepp som cykelvägar, - banor, - fält, lokalbanor osv. och efterlyser en mer enhetlig nomenklatur. Genom att ge de olika begreppen ett tydligt innehåll kan de användas mer systematiskt och bli en liknande hierarki som länsväg, riksväg och europaväg vilket ger användarna information om vad de kan förvänta sig avseende standard.

Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning önskar att möjligheten att utvidga lånecykelsystemet utreds, både till ytterstaden (med fokus på översiktsplanens tyngdpunkter) och angränsande kommuner.

I planen diskuteras cykelparkering och att staden kan ge information till fastighetsägare om lämpliga lösningar. Förvaltningen anser att staden bör utreda möjligheten att även ställa krav på antal och typ av cykelparkeringar vid nybyggnationer.

När det gäller handlingsplanen och stråkens utformning påpekar förvaltningen att det bör finnas rastfickor på pendlingsstråken. För samtliga stråk önskar förvaltningen att ett säkerhetsavstånd till träd anges och riktlinjer för vilka träd som är lämpliga i anslutning till cykelstråk. I anslutning till detta påpekar förvaltningen att de saknar en diskussion kring utformning av hinder på cykelstråken, någonting som är mycket aktuellt för stadsdelen som har problem med olovlig körning på gång- och cykelbanor.

Förvaltningen vänder sig mot den föreslagna lagändringen att tillåta cyklister att köra mot rött vid högersväng med hänsyn till framförallt synskadade.

I planen anges att drift och underhåll behöver förbättras, något som förvaltningen instämmer i och tillägger att det sista datum för sandupptagning, 1 maj, som gäller i innerstaden bör gälla i hela staden. Att införa en huvudman för pendlingsstråken

mottas positivt av förvaltningen som anser att frågan bör vidgas till att omfatta även stråk som passerar över kommungränser.

I anslutning till drift och underhåll anges i planen att det behövs särskilda journummer och e-postadresser för felanmälan. Förvaltningen menar dock att stadens samlade funktion för felanmälan är den som bör användas och vars kontaktuppgifter bör marknadsföras.

När det gäller kampanjer efterlyser förvaltningen kampanjer med fördjupad kunskap om lagar och regler men också andra trafikantgruppers villkor och behov, med anledning av att fler trafikanter kommer att behöva samsas på samma ytor och konflikter kan uppstå.

Förvaltningen instämmer i huvudsak med de utpekade stråken och deras sträckning men har några synpunkter:

- Förvaltningen anser att stråket Tensta-Rinkeby-Järfälla-Sundbyberg/Solna bör uppgraderas till pendlingsstråk. Mellan Bergslagsvägen och Barkarby station bör stråket ledas under Bergslagsvägens bro över järnvägen och norr om densamma fram till Barkarby station där huvudstråket fortsätter norr om järnvägen mot Jakobsbergs centrum.
- Förvaltningen önskar att södra Järvastråket förlängs västerut via Akallastråket och det lokala nätet över Akallalänken över Barkarby torg. Stadsdelen anser även att en förlängning av stråket från Barkarby torg till Barkarby handelsplats vore önskvärd.
- Förvaltningen anser att norra Järvastråket bör uppgraderas till pendlingsstråk på grund av sin betydelse för arbetspendlingen till Kista, och att möjligheten att göra sträckningen genom Sundbyberg/Ursvik genare bör ses över.
- Solna-Järfällastråket anser förvaltningen är svårorienterat genom Igelbäckens naturreservat. För att göra sträckningen genare önskas även en översyn av sträckningen vid ”Kymlinge tunnelbanestation” och anslutningen till Kistastråket.

Skarpnäcks stadsdelsförvaltning

Skarpnäck anser att planen har en viktig roll för att målen i Framkomlighetsstrategin ska uppnås. Stadsdelen bedömer att dragningen av pendlingsstråket genom stadsdelen är riktig men att huvudstråken behöver förtydligas.

Förvaltningen påpekar att det är viktigt att cykelparkeringar anordnas även i ytterstaden. Även lånecykelsystemet önskar de byggs ut i ytterstaden.

Drift och underhåll anser förvaltningen är viktigt för att göra det mer attraktivt att cykla. Förvaltningen påpekar dock att de har fått få klagomål på driften av parkvägar och anser därför inte att skötslen av dessa behöver stärkas upp.

Skärholmen stadsdelsnämnd

Förvaltningen instämmer med föreslagna pendlingsstråk och prioriteringar. Förvaltningen är särskilt positiv till att i första hand satsa på de stråk där cykelvägar saknas och förbättra farliga korsningar som vid Murmästarvägen mot Bredängsmotet.

Skärholmens stadsdelsnämnd saknar en tydlig ansvarsfördelning för genomförandet av de föreslagna åtgärderna.

Angående ansvaret för drift och underhåll påpekar stadsdelen att det inte tydligt framgår hur ansvarsfördelningen mellan trafikkontoret och stadsdelarna ser ut idag. Förslaget om ett huvudmannaskap är förvaltningen positiv till och tillägger att detta ansvar bör ligga på trafik- och renhållningsnämnden. Stadsdelen framhåller att utvecklingen av stråk på parkmark bör ske i samverkan med stadsdelsförvaltningarna.

Förvaltningen har problem med att entreprenörer som gör arbeten på stadens mark inte återställer beläggningen på ett bra sätt och inom en rimlig tid.

Förvaltningen konstaterar i sitt svar att de kan vara behjälpliga med att tydliggöra separeringen av gående och cyklister där park- och cykelvägarna är integrerade men att detta inte ryms inom befintlig budget.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd är positiv till att cykelstråken genom stadsdelen tillhör de prioriterade. Förvaltningen framhåller att det inom stadsdelen finns ett behov av förbättrade cykelstråk, cykelparkeringar och cykelpumpar.

Många invånare i Tensta och Hjulsta äger ingen egen cykel och förvaltningen anser att lånecyklar skulle bidra till ökat cyklande i Västerort.

Särskilt viktigt för stadsdelen är att gående och cyklister separeras eftersom det har skett flera olyckor på gång- och cykelvägarna i stadsdelen.

Liksom Kista-Rinkeby finns det inom stadsdelen problem med biltrafik på gångbanorna och dessa har därför stängts av med bommar, vilka måste märkas så att de syns i mörker.

Södermalm stadsdelsnämnd

Södermalms stadsdelsförvaltning tycker att det är positivt att ett förslag till cykelplan har tagits fram.

I stadens Framkomlighetsstrategi nämns att en gångtrafikplan ska tas fram och stadsdelsförvaltningen framhåller att denna bör samordnas med cykelplanen.

Att kunna parkera sin cykel vid kollektivtrafikknutpunkter anses viktigt och för förvaltningen är det särskilt angeläget att det föreslagna cykelgaraget vid Södra station anläggs. Förvaltningen är också positiv till att hanteringen av övergivna cyklar ska förbättras.

Förslaget om en huvudman för drift och underhåll av pendlingsstråken anser Södermalms stadsdelsförvaltning är bra. Förvaltningen förutsätter att den kommer att tilldelas ytterligare medel om drift- och underhållet av de huvud- och lokalstråk som ingår i stadsdelens ansvar ökar.

Förvaltningen instämmer med flera av de föreslagna pendlingsstråken, men har invändningar mot ett par av dem. Detta gäller Årstaviken mellan Liljeholmsbron och Pålundsbron, som inte anses lämpligt som pendlingsstråk på grund av sin betydelse som promenadstråk och det ingrepp det skulle innebära i en känslig miljö. Förvaltningen anser inte heller att det finns behov av ett pendlingsstråk på sträckan. Stadsdelen menar att det finns problem med den cykling som sker där idag och önskar att det skulle framgå tydligare att det måste ske på de gåendes villkor. På sträckan mellan Anna Lindhagens väg och Vickergatan önskar de ett förbud mot cykling med hänvisning till områdets speciella förhållanden.

På Södermalmsallén finns idag en dubbelriktad cykelbana och förvaltningen anser inte att det är lämpligt att bredda denna eftersom det skulle ta utrymme från gående och skapa en barriär för de boende på de två sidorna om allén.

Älvsjö stadsdelsnämnd

Älvsjö stadsdelsförvaltning anser att den föreslagna planen är bra och pendlings- och huvudstråken är rätt utvalda men har några kommentarer. Till de särskilda

objekt som är utmarkerade på vissa kartor påpekar förvaltningen att det saknas förklaring vilket gör att de inte kan kommentera dessa.

Förvaltningen anser att säkra parkeringar vid arbetsplatser och skolor är särskilt viktiga och att arbetsgivare bör uppmuntras till att ordna sådana.

I cykelplanen har skolorna kopplats till de utpekade cykelstråken. Förvaltningen konstaterar att flera av huvudstråken går i blandtrafik och att hastigheten på dessa bör sänkas till 30 km/tim eftersom de kan användas som skolvägar.

Förvaltningen välkomnar att framkomligheten för cyklister förbättras genom trafiksignalerna men anser att texten som beskriver detta använder för många facktermer och därför är svår att förstå.

Förslaget att ansvaret för driften av pendlingsstråken ska ligga på en huvudman ställer sig förvaltningen positiv till. Förvaltningen skulle gärna se att även underhållet togs över av Trafikkontoret. När det gäller underhåll upplever stadsdelen problem med att entreprenörer som utför schaktningsarbeten på stadens mark inte återställt på ett tillfredsställande sätt och i rätt tid.

I stadsdelen saknar förvaltningen en förbindelse vid Älvsjö station, som ett komplement till stråket genom det nya cykelgaraget. Det är sträckan Magelungsvägen under järnvägsspåren, mot Stockholmsmässan och upp på bron över Huddingevägen som i planen inte är utmarkerad som varken pendlings- eller huvudstråk.

Sträckan mellan Västberga Allé och Liseberg som går på en bro över järnvägsspåren anser stadsdelen bör uppgraderas till pendlingsstråk eftersom området är ett viktigt arbetsplatsområde och det behövs trafiksäkerhetsåtgärder på bron.

Stockholm Business Region

Stockholm Business Region (SBR) är överlag positiv till cykelplanen och införandet av breda pendlingsstråk.

SBR vill med hänvisning till stycket om cykelparkering påpeka att andra städer har använt gatuparkering för cykelparkering och att detta eventuellt kan försvåra för godstransporter. Därför bör lastzoner och godstransporter beaktas i parkeringsplanen.

Stockholm Business Region har uppfattat att företagsgrupperna i Stockholm inte anser att framkomligheten mellan stadsdelarna uppmärksammas tillräckligt tydligt i planen och cykelstråk mellan Norrort och Västerort har pekats ut som viktiga.

Stockholms Hamn AB

Stockholms Hamn är positiv till att staden arbetar med att öka cykelandelen men ställer sig undrande till hur målet om 15 procents cykelandel har satts mot bakgrund av den osäkerhet som råder kring dagens färdmedelsfördelning. Hamnen anser att det krävs korrekt statistik över cykeltrafiken i högttrafik och under ett års genomsnitt för att kunna ta väl avvägda investeringsbeslut.

I planen lyfts potentialen med vattenburen kollektivtrafik upp, något som Stockholms Hamn anser är positivt. Det är viktigt att knutpunkterna mellan kollektivtrafiken på vatten och cykelstråken förbättras och att utbyggnaden av cykelvägnätet tar hänsyn till hamnens verksamhet.

Stockholms Hamn påpekar att det i Värtahamnen är en stor andel tung trafik och att det därför är viktigt att en eventuell utbyggnad av sträckan mellan Värtahamnen och Hjorthagen tar hänsyn till detta.

Stockholm Parkering

Stockholm Parkering ser positivt på att det skapas en bättre och tydligare ordning kring cykelparkeringar och delar med sig av sina erfarenheter kring detta. När Stockholm Parkering har skapat säker cykelparkering till en låg månadsavgift har efterfrågan varit låg men när de har gjort detsamma tillsammans med arbetsgivare som har stått för kostnaden har efterfrågan varit mycket hög.

Övriga myndigheter i Stockholms län

Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen anser att cykelplanen har en gedigen ansats och att det är positivt med uppdelningen strategi och handlingsplan. Bland de planer som cykelplanen har tagit stöd av saknar Länsstyrelsen den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län, RUFS 2010.

Länsstyrelsen saknar ett resonemang kring planeringen av cykelvägar vid kommungränserna bland annat eftersom det kan finnas relativt stora skillnader standardmässigt mellan olika kommuner.

Staden står inför många stora ombyggnadsprojekt och Länsstyrelsen saknar en handlingsplan för att öka trafiksäkerheten för cyklister under dessa perioder som kommer att innebära omledningsvägar under lång tid vid t.ex. Slussen.

I cykelplanen anges att vissa stråk behöver breddas men Länsstyrelsen saknar en beskrivning av konsekvenserna för övriga transportmedel och gångtrafikanter. Länsstyrelsen saknar också en diskussion kring gatuparkering i kombination med cykelvägar och påpekar att det är angeläget att cykelplanen och stadens parkeringsstrategi stämmer överens.

Med hänvisning till framtida klimatförändringar och översvänningsrisker påpekas att cykelstråk som ligger lågt och nära vatten kan komma att behöva skyddsåtgärder.

Länsstyrelsen anser att prioriteringen av pendlingsstråk är korrekt men framhåller också att underhåll av övriga cykelbanor är viktigt, liksom att cykelnätet är sammanhängande. Vikten av detta anser Länsstyrelsen visas i Länstransportplanen där 400 miljoner har avsatts för att öka framkomligheten för gående och cyklister, varav hälften är avsatt som bidrag till det kommunala vägnätet.

Viktiga aspekter för cykeltrafiken är att det går att cykla under dygnets alla timmar och tillgängligheten till bra och säkra cykelparkeringar.

Polismyndigheten i Stockholms län

Polismyndigheten i Stockholms län anser att planen är väl genomarbetad och har inget att erinra mot förslaget.

Storstockholms Lokaltrafik

SL saknar en mer heltäckande bild av hur kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik ser ut idag. SL skulle önska att det förtydligades varför man cyklar i förhållande till val av andra transportslag.

I cykelplanen konstateras att det finns brister i möjligheten att parkera sin cykel vid kollektivtrafiken och att det skulle vara positivt om möjligheten fanns att ta med cykeln på kollektivtrafiken. SL vill i detta sammanhang understryka att de anser att det viktigaste för majoriteten av resenärerna är att kunna ställa cykeln vid hållplatsen. SL anser inte att cykeln ska kunna tas med på alla trafikslag med hänvisning till försök med cykel på buss. Det inte är tillåtet att ta med cykeln på tunnelbanan av säkerhetsskäl.

I avsnittet om cykelparkering anser SL att det bör förtydligas att cykelparkeringar bör finnas vid spårnätets alla hållplatser och vid större busshållplatser.

Hyrscykelssystemet anser SL bör utökas till ytterstaden och även ansluta till kollektivtrafiken på vattnet.

Cykelplanens målar år 2030 med etappmålet år 2018, vilket SL ställer sig undrande till eftersom SL:s förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram använder 2020 som etappår. SL anser att det skulle vara värdefullt om planer inom länet är jämförbara när så är möjligt.

Avseende mätning anser SL att det är positivt med mätstationer på samma platser där bil- och kollektivtrafiken mäts.

I planen konstateras att prioriteringar mellan trafikslagen kommer att behöva göras och SL framhåller att det är viktigt att kollektivtrafikens prioritet och utrymme inte minskas. För kollektivtrafikens framkomlighet är det även viktigt att cykeltrafiken inte leds ut i kollektivtrafikkörfält. När man gör en ny analys av hastighetsnivåer för att försöka förbättra för cyklister är det viktigt att kollektivtrafiken inte får en sämre prioritet än idag.

Stockholms läns landsting: tillväxt, miljö & regionplanering

Tillväxt, miljö och regionplanering (TMR) är mycket positiv till cykelplanen som de ser som ambitiös och överensstämmande med flera av strategierna i RUFS. Man saknar dock vissa frågor från den regionala cykelstrategin som bör finnas med även i stadens cykelplan. Exempel på dessa frågor är cykelstråk till de regionala stadskärnorna, vägvisning för turism och rekreationscykling samt kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik.

När det gäller förslagen till pendlingsstråk hänvisar TMR i sitt remissvar till den regionala cykelstrategin. I denna revideras både de regionala stråken och definitionen av målpunkter som bland annat kompletteras med de regionala stadskärnorna. Inom ramen för den regionala strategin kommer en gemensam prioriteringsgrund av stråk i regionen att tas fram gemensamt i länet under hösten. TMR framhåller att en samordning mellan stadens plan och detta arbete skulle vara önskvärt.

Trafikverket Region Stockholm

Trafikverket är positivt inställd till Cykelplan 2012. Verket vill tydliggöra att det inte är Trafikverket som har fått uppdraget att ta fram en regional cykelstrategi utan att det är ett samarbetsprojekt med Trafikverket och TMR som projektägare. Utifrån den regionala strategins perspektiv är det viktigt att Stockholms stad har samråd med de omkringliggande kommunerna kring gemensamma stråk.

I mål och indikatorer saknar Trafikverket detta för faktiskt byggande av mer cykelväg eller en prioritering att bygga ihop felande länkar som nämns senare i planen men även borde vara ett mål.

I planen föreslås en huvudman för driften av pendlingsstråken. Trafikverket anser att detta är ett bra förslag men påpekar att det också är angeläget att den fysiska utbyggnaden sker samordnat. Trafikverket undrar om Trafikkontoret kan ta över ansvaret även för detta för att minska risken för snedfördelning till följd av olika resurser och kunskap hos stadsdelarna.

Trafikverket önskar att det i planen utvecklas vilka förvaltningar som har ansvaret för vilka områden i planen vilket skulle underlätta uppföljning och utvärdering.

Avseende låncykelsystemet anser Trafikverket att det är positivt att en plan för detta ska tas fram men önskar en beskrivning av vad det innebär och hur systemet säkerställs på lång sikt.

Cykelstationer nämns också i planen och Trafikverket önskar även här en utförligare beskrivning och att det lyfts fram mer i strategidelen.

I planen konstaterar staden att den kan vara behjälplig med information till fastighetsägare om lämpliga cykelparkeringsplatser. Trafikverket anser med hänvisning till detta att staden i tidiga skeden i exploateringsprojekt bör ställa krav på antal cykelparkeringsplatser.

Övriga kommuner i Stockholms län

Botkyrka kommun

Botkyrka kommun anser att förslaget till cykelplan är ambitiöst och bra. Botkyrka kommun arbetar mycket med cykling och att förbättra pendlingsstråken mot Stockholm. Kommunen lyfter fram de regionala cykelstråken och särskilt Hallundastråket och Tumbastråket som viktiga för kommunens cykelpendlare.

Järfälla kommun

Järfälla kommun anser att Stockholms stad har höga och vällovliga ambitioner för att öka cyklingen. Kommunens synpunkter handlar främst om tre förslag till ändringar av anslutande cykelstråk mellan Järfälla och Stockholm.

- En ny koppling skapas när Växthusvägen i Hässelby förlängas till Vinlandsvägen i Järfälla. En cykelbana kommer att anläggas längsmed Växthusvägens östra sida och i Järfälla ansluter den till det regionala Skälbystråket.
- Järfälla kommun anser kopplingen mellan Skälby/Barkarby och Spånga inte är tillräckligt gen och önskar att även Fagerstagatan pekas ut som pendlingsstråk som ett komplement till Avestagatan.
- Kopplingen mellan Bergslagsvägen (vid Lunda och Tensta) mot Barkarby station anser Järfälla bör uppgraderas till pendlingsstråk. Kopplingen är viktig och kommer att öka i betydelse när Barkarbystaden byggs ut.
- Kommunen önskar även att pendlingsstråk från Järvafältet mot Stockholm förstärks.

Huddinge kommun

Huddinge kommun konstaterar att planens ambitionsnivå är hög men inte orimlig och att fokus på det övergripande cykelnätet är bra eftersom det ger möjlighet för angränsande kommuner att kopplas ihop med Stockholm. Det är positivt att fokus ligger på pendlingsnätet.

När de gäller cykelstråken med koppling till Huddinge kommun anser kommunen att dessa generellt är bra och medför att vissa kompletterande åtgärder bör göras i Huddinge och cykelplanen eventuellt revideras. Kommunen har några synpunkter på de föreslagna stråken:

- Det saknas en koppling från Skärholmsvägen via den nya trafikplatsen i Kungens Kurva som planeras i samband med Förbifarten. Genom att skapa en koppling till Månskärsvägen och Kungens kurvaleden kan det regionala stråket utmed E4/E20 kopplas samman med stråket genom Gömmaren som leder till Huddinges centrala delar.
- Planen bör kompletteras med ett huvudstråk utmed Gamla Södertäljevägen (utpekad cykelväg i Huddinges cykelplan) från kommungränsen till Vantörsvägen. Ytterligare en anledning att förstärka kopplingen till Fruängen är att den är utpekad som en av de nio tyngdpunkterna i Stockholms ÖP.
- Stråket utmed Stortorpsvägen bör få högre prioritet.
- Huvudstråket genom Älvsjöskogen bör stärkas eftersom det är en gen koppling mellan Huddinge centrum och Södermalm.

- Kopplingarna från Huddinge till spårstationer i Stockholms kommun bör förbättras, detta rör främst Hagsätra och Rågsved.
- Föreslaget stråk utmed Stortorpsvägen önskar kommunen prioritera eftersom den är en genlänk för boende i Trångsund och en cykelbana är angelägen ur trafiksäkerhetssynpunkt på sträckan.

Nacka kommun

Nacka anser att rätt prioriteringar har gjorts i planen vad gäller åtgärder för de regionala stråken. Kommunen lyfter särskilt fram sträckan Stadsgårdsleden-Danvikstull-Henriksdalshamnen som de anser behöver breddas och där åtgärder behöver göras i korsningarna. Även sträckan mellan Älta och Flatenbadet är viktig att prioritera eftersom det saknas cykelinfrastruktur där idag.

Kommunen konstaterar att planen har en ambition att samverka med andra parter såsom Trafikverket, SL och arbetet med den regionala cykelstrategin men vill ändå lyfta fram betydelsen av mellankommunalt samarbete. Samverkan bör ske kring infrastruktur, vägvisning och drift och underhåll.

Solna stad

Solna stad anser att förslagen till pendlingsstråk är de rätta och konstaterar att de ansluter till Solnas huvudvägnät för cykel. Kommunen anser att prioriteringen av stråken bör göras utifrån kapacitet, framkomlighet och trafiksäkerhet. Kommunen instämmer i att det krävs förbättringar inom många delar av cykelinfrastrukturen för att öka konkurrenskraften hos cykling i förhållande till andra trafikslag.

Sundbybergs stad

Sundbybergs stad anser att cykelplanen överlag är bra och att rätt prioriteringar har gjorts. Staden anser att Löfströmsvägen bör prioriteras och definieras som ett pendlings- eller huvudstråk som kopplar samman kommunerna. Vägen används mycket redan idag och är viktig för tillgängligheten till kollektivtrafiken i Sundbyberg.

Sundbybergs stad anser att prioriteringen bör göras utifrån var det är höga trafikflöden, var störst samhällsnytta kan fås och var det råder störst efterfrågan på nya länkar i cykelnätet.

Kommunen önskar dialog i ett tidigt skede med Stockholms stad inför arbetet med ”Cykelplan för Sundbyberg”.

Tyresö kommun

Tyresö kommun anser att planen är ambitiös och ger en bra vägledning för staden och regionen i arbetet med att öka andelen resor med cykel. Kommunen är positiv till att det regionala perspektivet prioriteras och att pendlingsstråken prioriteras i handlingsplanen.

Tyresö kommun arbetar med en cykelplan och önskar framtida samarbete kring cykling, exempelvis kring kampanjer som med fördel samordnas mellan kommunerna.

Tyresö kommun har tre huvudsakliga påpekanden kring stråken i planen:

- Det för kommunen viktiga stråket mellan Flatenområdet och Gudöbroleden finns inte med på den övergripande kartan på sidan 16 i planen. Kommunen är mycket positiv till att denna sträcka prioriteras för förbättringar.
- Töresjövägen binder samman Södra Stockholm med östra Tyresö. Kommunen kommer i samarbete med Stockholms stad att förbättra cykelförbindelsen under 2013 och kommunen undrar varför inte sträckan omnämns i handlingsplanen.
- Stockholms stad planerar att utveckla Skrubbaområdet och Tyresö kommun vill betona vikten av att planering för cykel sker från början och att planerna anpassas till pendlingsstråket mellan Trollbäcken och Flaten.

Värmdö kommun

Värmdö kommun anser att cykelplanen har tagit ett bra och tydligt grepp om cykelinfrastrukturen. Kommunen önskar som en fortsättning på arbetet med planen en heltäckande cykelkarta för Stockholms läns pendlingsstråk, vilket bör diskuteras i arbetet med den regionala cykelstrategin.

Vad gäller planens innehåll önskar Värmdö kommun framförallt åtgärder på pendlingsstråket från Danvikstullsbron till Slussen där de anser att gående och cyklister ska separeras eftersom konflikter uppstår vid bland annat passagen under väg 222 vid Londonviadukten och sträckan Vikingterminalen-Slussen där många går till och från färjorna. Kommunen påpekar också att det är trångt för cyklister och gående på Danvikstullsbron.

Kommunen anser även att vägvisningen genom Hammarby sjöstad behöver förbättras, liksom stråket mot Gullmarsplan och Johanneshovsbron som behöver stärkas från Sickla bro eftersom det idag är otydligt.

Övriga intresseorganisationer

Svenska Cykelsällskapet

Svenska Cykelsällskapet (SCS) anser att planen är pedagogisk och tydlig men att målåret är satt för långt fram. Föreningen anser att det är viktigt att staden börjar mäta cykeltrafiken för att öka kunskapen om hur trafiken ser ut. Planens mål är att 15 % av resorna under högtrafik sker med cykel vilket föreningen ställer sig frågande till, bland annat eftersom det saknas mål för cykling under andra tidpunkter.

Föreningen menar att det inte kommer att räcka med endast planens satsning på pendlingscykling och infrastrukturen för denna utan att det kommer att krävas restriktioner för biltrafiken för att åstadkomma en övergång till cykel.

Cykelsällskapet önskar att planen tar upp hälsoaspekterna av att många av pendlingsstråken är förlagda till de största bilstråken med den luftkvalitet det ger i form av partiklar och avgaser.

För att öka cyklingen menar föreningen att planen även bör inkludera andra perspektiv på cyklingen som fritid, motion och turism.

Angående vinterväghållningen menar föreningen att cykling är en säsongsföreteelse och anser det inte realistiskt att prioritera vintercykelvägar i centrala Stockholm med tanke på den utrymmesbrist som finns. Fler vintercyklister tror cykelsällskapet leder till fler olyckor, och de ser kollektivtrafiken som ett viktigt komplement vintertid för att öka cyklandet under resten av året.

SCS anser att det behövs ett enklare system för cykelstråken som gör det lättare att få en överblick och komma ihåg hur stråken går. För att åstadkomma detta ger de ett förslag med färre radiella stråk till regionala målpunkter kombinerat med tre ringleder som erbjuder tvärförbindelser; en cityring, en inre ring i närförorterna och en yttre ring som passerar genom kranskommunerna. Föreningen anser vidare att dagens skyltning är undermålig och föreslår ett nummer- eller färgsystem. SCS föreslår en utbyggnadsplan för cykelparkering som utgår från förskolor, skolor och högskolor, där utrymme ofta finns, och som sedan utvidgas till näringsställen och arbetsplatser.

Svenska Cykelsällskapet kompletterar även sitt remissvar med ett förslag om ”GC-turbåten Stockholm”, en båtförbindelse från Hässelby till Lidingö som ska minska vattnets barriäreffekt och binda samman cykelleder.

Svensk Cykling

Svensk Cykling anser att planen är bra och lyfter cykelfrågan på ett positivt sätt men har ett par invändningar. Föreningen anser att målet är lågt satt och att 15 % cykling i högttrafik troligen är under riksgenomsnittet år 2030.

Föreningen tror att planen hade vunnit på att, istället för att utgå från befintliga stråk, arbeta utifrån de målpunkter där befolkningen bor och arbetar.

Svensk Cykling anser att Stockholms stad bör arbeta mer för att skapa en regional cykelplan.

Föreningen upplever stora skillnader i standard på drift och underhåll mellan olika stadsdelar och önskar att det i planen tas upp hur problemet med flera väghållare ska lösas. Föreningen föreslår att verksamheten organiseras i en central förvaltning.

I planen finns investerings- och åtgärdsförslag för pendlingsstråken men det saknas detsamma för huvudstråken och de lokala stråken, vilket gör det svårt för föreningen att bedöma helheten.

Vikten av cykelparkeringar tas upp i planen men Svensk Cykling uppfattar inte att det finns en utarbetad plan för hur arbetet ska fortgå, speciellt hur platsbrist ska hanteras och hur cykelparkering i anslutning till kollektivtrafiken ska anordnas.

För cyklisternas säkerhet anser föreningen att hastighetsgränsen ska vara högst 30 km/tim på gator där cyklingen sker i blandtrafik.

Svensk Cykling är positivt inställd till de lagändringsförslag som planen tar upp men önskar att mopeder förbjuds på cykelbanorna. Avseende regelefterlevnad efterlyser föreningen kampanjer som riktar sig mot andra trafikanter som försvårar för cyklister, exempelvis felparkerade bilar och Big bags.

Cykelfrämjandet – Storstockholmskretsen

Cykelfrämjandet (CF) är mycket positivt till planen och hoppas att den kommer att spridas till alla berörda förvaltningar och allmänheten. Det bör dock förtydligas hur den ska användas och dess relation till andra planer.

Cykelfrämjandet anser att det övergripande målet för cykelplanen bör vara att höja cykelns status och prioritet och önskar att det framgick tydligare i planen att cykeln ska prioriteras i gaturummet.

Mållåret 2030 anser föreningen vara för långt fram och den saknar tidsramar för de prioriterade satsningarna. Föreningen saknar också tydliga kostnadsuppskattningar och föreslår att planen kompletteras med att genomförandeplaner tas fram varje till vartannat år där kostnader för planerade åtgärder framgår.

Målet är att 15 % av alla resor i högtrafik ska göras med cykel år 2030. CF saknar en diskussion kring hur detta mål har satts och önskar att det förtydligas. CF önskar även mål och idéer för hur lånecykelsystemet ska utvecklas.

I planen tas uppföljning och utvärdering upp men Cykelfrämjandet önskar att detta förtydligas och föreslår en årlig redovisning där en jämförelse mellan investeringar i cykel- och biltrafik görs.

CF saknar nya cykelstråk i planen och önskar att man även tittat på behovet av nya cykelstråk. När det gäller cykelstråkens utformning anser föreningen också att det bör finnas två parallella stråk för olika typer av cyklister och ärenden. Föreningen efterlyser också ett förtydligande av hur standarden på de befintliga stråken ska höjas.

CF vill förtydliga att gångtrafik och cykeltrafik har skilda förutsättningar och därför bör behandlas som två skilda trafikslag.

De föreslagna lagändringarna välkomnas av föreningen som också önskar att det ska vara tillåtet att cykla i körbanan även när det finns en cykelbana.

På huvudgator med cykling i blandtrafik önskar Cykelfrämjandet att hastighetsgränsen ska sänkas till 30 km/tim.

När det gäller cykelparkeringar påpekar CF att dessa bör vara säkra, finnas vid stadens alla typer av målpunkter och anpassas efter t.ex. el- och lastcyklars behov.

Cykelfrämjandet instämmer i planens ambition att hålla stadens cykelvägar fria under vintern men saknar uppföljning och kontroll av att det som beställs genomförs.

Cykelfrämjandet ställer sig positivt till att frågan om cykeltrafik vid vägarbeten uppmärksammas.

CF tar också upp att stora lastbilar där föraren sitter högt upp och har dålig sikt åt höger är en stor fara för cyklister. Deras förslag är att införa omlastning till mindre fordon. När det gäller trafiksäkerhet pekar CF även på betydelsen av att använda röd beläggning på farliga platser. De anser även att cykelboxarna är bra men att det är svårt att ta sig dit ibland, eftersom cykelbanorna inte alltid går ändra fram är.

Fotgängarnas förening – FOT

FOT är positiv till förslaget till cykelplan. Föreningen saknar dock en koppling till övergripande mål som de transportpolitiska målen, folkhälsomål och Stockholms stads mål om att vara fossilbränslefritt 2050.

FOT är positivt inställd till att cykeltrafiken prioriteras före biltrafiken men påpekar att breddning av cykelbanor inte får ske på de gåendes bekostnad. Det finns en stor hastighetsskillnad mellan gående och cyklister och föreningen anser därför att en diskussion om hur de ska separeras är nödvändig. Särskilt om staden även vill öka antalet gående. Föreningen anser att det krävs mer än en målad linje för att åstadkomma en bra separering.

Föreningen föreslår gång- och cykelbroar för att öka framkomligheten för de båda trafikslagen.

FOT anser att målet för andelen säkra gång- och cykelpassager samt korsningar borde vara 100 % år 2030.

För att gångtrafiken inte ska glömmas bort anser föreningen att det är viktigt att en gångtrafikplan tas fram parallellt med cykelplanen. Även om de två behandlas som separata trafikslag finns det samordningsvinster med att göra åtgärder för de båda samtidigt.

FOT saknar kostnader för en del av de åtgärder som föreslås i planen, exempelvis vägvisning, cykelparkering, cykelräkningar, cykelvänliga signaler och cykelstationer.

I Bilaga 2 redovisas en inventering där det anges hur stor del av pendlingsstråken som är separerad från biltrafiken. FOT önskar att också fanns en inventering av interaktionen mellan cykeltrafiken och gångtrafiken.

FOT lyfter även fram att det behövs riktlinjer för hur gångpassager ska utformas för att kunna genomföras samtidigt med övriga åtgärder.

Synskadades Riksförbund Stockholms stad

Synskadades Riksförbund välkomnar att aspekter relaterade till personer med synnedsättning och andra funktionsnedsättningar finns med i cykelplanen. Särskilt viktigt för organisationen är att gående och cyklister alltid separeras, att fler cykelparkeringar anordnas och att felparkerade cyklar forslas bort. Förbundet anser att separering bör ske med kantsten, annat material eller helst en trädrad. Cykelbanorna bör även ha övergångsställen så att det blir säkert att korsa gatan som gående.

Förbundet ställer sig negativ till att det för vissa huvudstråk föreslås blandtrafik, där cyklar, gångtrafikanter och ibland även bilar samsas om utrymmet. Detta ses som ett trafiksäkerhetsproblem eftersom det är omöjligt för en synskadad att höra en cyklist innan det är för sent att väja.

Synskadades Riksförbund tar avstånd från förslaget om att tillåta cyklister att köra mot rött vid högersväng och mot färdriktningen på enkelriktade gator.

NTF Stockholm-Gotland

NTF är positiv till ökad cykling och den ambition som planen visar. Föreningen önskar dock att arbetet börjar omedelbart så att det kan påverka trafiksäkerhetsarbetet redan under de närmaste åren. För att det ska ske behöver tidplanen, uppföljning, mål och indikatorer prioriteras.

En ökande mängd cyklister kommer på sikt att kunna påverka respekten hos förare av motorfordon men initialt behövs kommunikation om olika trafikanters förutsättningar.

NTF saknar en diskussion kring konflikter mellan olika typer av cyklister. Gående och cyklister bör separeras och åtgärder måste framförallt prioriteras på stråk med kombinerade gång- och cykelbanor med dubbelriktad trafik.

NTF instämmer i planens förslag om en huvudman för drift och underhåll. Principen om att trafiksystemet ska vara dimensionerat för de mest sårbara trafikanterna innebär att det är viktigt att hastighetssäkra korsningspunkter även när det gäller cyklarnas hastighet.

De föreslagna lagförändringarna påpekar NTF måste utmärkas tydligt för att minimera konfliktsituationer. Det är viktigt att det framgår att dessa handlingar är tillåtna eftersom det annars riskerar att påverka förtroendet för alla trafikregler. NTF föreslår att Stockholms stad inför ett försöksområde som utvärderas för att se vilka effekter det får.

Stockholms Nyttotrafikkommitté och Sveriges Åkeriföretag ABC

Nyttotrafikkommittén och SÅ ABC har inkommit med liknande svar på remissen av cykelplanen. De är båda positiva till cykelplanen och att den innehåller initiativ som bidrar till att minska personbilismen. I planen anges att utrymme från körbanan och gatuparkering kan tas i anspråk till breddningen av cykelbanor. Organisationerna framhåller att detta inte får inkräkta på områden som används till lastning och lossning eller angörning för buss och taxi.

Biltrafik och cykeltrafik anser de ska separeras så långt det är möjligt och påpekar att cyklisters beteende upplevs som ett arbetsmiljöproblem för deras medlemmar. Cyklisterna behöver få förståelse för de svårigheter förare i tunga fordon har att se dem och för vikten av att följa trafikreglerna. Nyttotrafikkommittén tror att det finns potential att förbättra detta genom information.

Där det inte går att separera cykeltrafik och biltrafik anser Nyttotrafikkommittén och SÅ ABC att ett system med varningsskyltar för cyklister bör skapas i samband med korsningar där motorfordonstrafik utför högersväng. SÅ ABC har tagit fram en dekal som kan vidareutvecklas för detta. SÅ ABC anser det mycket angeläget att denna fråga prioriteras och medverkar gärna i en kampanj om detta.

Ett annat alternativ är att sätta upp en spegel vid trafikljusen som riktas längs cykelbanan, något som används i Danmark.

Nyttotrafikkommittén anser inte att förslagen om lagförändringar är lämpliga.

Stockholms läns Bussbranschförbund

Förbundet anser att planen ger ett genomarbetat intryck och instämmer i att det är angeläget att ge förutsättningar för ökat cyklande.

Förbundet anser att framkomligheten för busstrafiken i Stockholms stad är mycket viktig och påpekar att hänsyn till kollektivtrafikens framkomlighet måste tas när cykelbanor planeras. Cykelfält mellan körfälten som exempelvis på Hornsgatan anser förbundet inte är lämpligt.

Bussbranschförbundet tar upp att det förekommer olyckor med högersvängande tunga fordon och att detta är ett arbetsmiljöproblem för förarna. Mot bakgrund av detta anser de att det är viktigt att separera cykeltrafiken från motorfordonstrafiken. Förbundet anser även att det är viktigt att cyklisterna förstår svårigheterna för förarna att se dem samt att cyklisterna visar respekt för trafikbestämmelserna och att Stockholms stad skulle kunna göra insatser för att förbättra detta.

Stockholms Handelskammare

Handelskammaren ställer sig positiv till planens syfte att underlätta cyklande men ställer sig frågande till om en kraftig satsning på cykeltrafik kan avlasta trafiksystemet eftersom cyklingen varierar mycket med årstid och väder.

Handelskammaren menar att kollektivtrafiken behöver kunna rymma de som cyklar under sommaren och att ökad cykeltrafik ställer ökade krav på uppställningsytor för cyklar.

Handelskammaren pekar på näringslivets behov av biltransporter och att bilens framkomlighet därför inte får försvåras ytterligare. Kammaren påpekar också att planen föreslår breddning av cykelbanor på många huvudgator i innerstaden och undrar om den är koordinerad med Framkomlighetsstrategin och SL:s Stomnässtrategi, samt hur prioriteringen i gatuutrymmet ska göras. Att förlägga cykelstråken till dessa gator ger flest konflikter, olycksrisker och utsätter cyklisterna för partiklar och avgaser. Istället föreslår Handelskammaren att cykeltrafiken i större utsträckning bör förläggas till andra stråk än på huvudgatorna.

Handelskammaren anser att det krävs noggrannare studier som visar konsekvenserna för övrig trafik på varje enskild plats innan den här typen av planer kan antas.

Handelskammaren saknar en redovisning av vilka kostnader det skulle innebära att genomföra alla åtgärder i planen.

Företagsgrupperna Stockholm – Bromma, Vinsta, Norra Djurgårdsstaden, Lunda, Sättra-Segeltorp, Farsta, Hagastaden

Företagsgrupperna Stockholm (FGS) konstaterar att pendlingsstråken är genomtänkta och passerar företagsområdena, men påpekar att anslutningarna till dessa måste bli smidiga och säkra.

Företagsgrupperna är positiva till prioriteringen av pendlingsresorna och instämmer i att bra underhåll vintertid är viktigt för att få kontinuitet i cykelanvändningen. De är därför positiva till förslaget om en huvudman för skötsel och underhåll av alla cykelbanor. Föreningen vill även lyfta fram betydelsen av säkra cykelparkeringar.

Vinsta företagsgrupp kompletterar svaret från FGS med att poängtera vikten av aktivt arbete med att öka kunskapen om trafikreglerna och att förändra attityden hos alla trafikantgrupper om cyklande.

Vinsta företagsgrupp önskar även att det vore möjligt att ta med cykeln på pendeltågen under utökade tider jämfört med idag.

De svarande företagsgrupperna har även synpunkter på de föreslagna pendlingsstråken:

- Vinsta företagsgrupp pekar på betydelsen av tvärförbindelser, exempelvis Hässelby-Vällingbys koppling till Sundbyberg, Solna och Kista.
- Lunda företagsgrupp vill att pendlingsstråken runt Lunda företagsområde uppgraderas till prioritet 1.
- Sättra-Segeltorp företagsgrupp anser att turismcykling bör inkluderas i planen. Gruppen anser att det finns många gångvägar runt stränderna i stadsdelen som skulle kunna breddas och rymma cyklister och erbjuda turister möjligheten att cykla från Stockholms innerstad till Kungens Kurva längsmed vattnet.
- Bromma företagsgrupp önskar att sträckan mellan Ulvsundaplan och flygplatsinfarten prioriteras upp till prioritet 1 för att det ska bli ett sammanhängande stråk in mot staden. Detsamma gäller även Karlsbodavägen.

Motormännens Riksförbund

Motormännens Riksförbund menar att planens syfte att öka antalet cyklister, vilka är oskyddade trafikanter, innebär att en strategi behöver tas fram för övervakningen av de oskyddade trafikanterna i trafikmiljön.

Klimataktion Stockholm

Klimataktion Stockholm anser att planen bör sätta betydligt mer ambitiösa mål. Cykelandelen bör vara 20 % år 2020 och 30 % år 2030 om Stockholm vill minska utsläppen av växthusgaser.

Föreningen anser att planen bör inkludera alla typer av cykelresor och omfatta alla stadens gator och där reducera trafikmängden, dess hastighet och antalet parkerade bilar samt tillåta cykling mot enkelriktat.

Klimataktion anser att planens åtgärder är bra men saknar en preciserad tidplan och en avsatt budget för att kunna genomföra dem. Föreningen anser att planen bör kompletteras med konkreta treåriga program som anger vilka vägvägsnitt som kommer att åtgärdas och hur.

Klimataktion lyfter fram frågan om det begränsade gaturummet och anser att Stockholms stad ska ta bort majoriteten av parkeringarna på genomfartsgatorna och ge utrymmet till gående och cyklisterna. Parkeringsrutor kan även göras om till cykelparkeringar.

Föreningen önskar att cyklisterna i känsliga korsningar ska få grönt före biltrafiken. Ytterligare ett förslag för ökad säkerhet är att 30 km/tim ska vara huvudregeln inom tätbebyggt område, undantag för vissa leder.

Cykeln bör enligt Klimataktion kunna tas med på all kollektivtrafik, utom när trängsel hindrar det.

För att öka framkomligheten för cyklisterna bör enkelriktningen på många gator tas bort.

Stadens cykelreplanerare anser föreningen är bra men önskar att den uppdateras för att fungera optimalt.

Vid utvecklingen av stråken anser föreningen att det behövs ett samarbete med de angränsande kommunerna, att bygga ut tvärförbindelser och satsa på tydlig vägvisning.

Kollektivtrafikant Sthlm

Kollektivtrafikant Sthlm fokuserar främst på kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik men har även några allmänna synpunkter. Föreningen anser att stråkens lokalisering nära de större bilstråken, där luftkvaliteten är sämre, är skadlig för cyklisterna och att stråken bör läggas på betryggande avstånd från motortrafiken.

För att öka trafiksäkerheten anser föreningen att den generella bashastigheten bör sänkas till 30 km/tim på huvudgator med blandtrafik.

Avseende vägvisningen för cyklister önskar föreningen att Stockholms stad går över till att använda en vit skylt för att öka läsbarheten och synligheten.

Föreningen lyfter särskilt fram betydelsen av goda parkeringsmöjligheter vid hållplatser och anser att de större knutpunkterna bör prioriteras. Föreningen pekar på att ansvaret för att anlägga och driva dessa parkeringar måste förtydligas.

För att underlätta sista delen av en kollektivtrafikresa är lånecykelsystemet betydelsefullt. Föreningen pekar på att det är viktigt med ett samordnat betalningssystem med samma biljett för kollektivtrafik och cykel.

Föreningen anser att möjligheten att ta med cykeln i kollektivtrafiken bör förbättras. Föreningen föreslår att generella utrymmen för skrymmande tillhörigheter skapas.

Naturskyddsföreningen Stockholms län

Naturskyddsföreningen anser att planen är genomarbetad och ambitiös men anser att målet för ökad cykeltrafik bör sättas högre. Genomförandetiden är lång och föreningen önskar att den kopplas till en tydligare finansiering.

Naturskyddsföreningen anser att det inte är tillräckligt tydligt hur planen ska utvärderas och följas upp och ger ett antal förslag kring målen:

- En precisering av om målet om en ökad cykelandel omfattar både barn och vuxna.
- En indikator för att fånga upp kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik.
- Komplettera målet om säkra korsningar med att de även ska vara framkomliga.
- Komplettera målet om cykelparkering med fastighetsägares cykelparkering.
- Utvärdera antalet stopp vid cykling i pendlings- och huvudstråken.

Föreningen framhåller behovet av säkra cykelparkeringar och anser att fler parkeringshus likt det som byggs i Älvsjö behövs. Cykelparkeringar och satsningar på cykelinfrastrukturen behövs vid stadens universitet och högskolor.

Möjligheten att ta med cykeln i kollektivtrafiken behöver utvecklas.

Naturskyddsföreningen föreslår att åtgärderna genomförs stråkvis så att ett eller två stråk i taget görs helt färdiga.

I korsningar förordar föreningen upphöjda cykelbanor i fler korsningar eftersom det dämpar bilarnas hastighet.

Föreningen konstaterar att dagens vägbelysning med s.k. kistbelysning gör att många gång- och cykelbanor ligger i mörker och de önskar därför en vision om nattljus för cykelnätet.

Idag slutar många cykelfält vid busshållplatserna vilket föreningen ställer sig frågande till. Föreningen anser att fältet bör dras även framför hållplatsen för att uppmärksamma chaufförerna på att de korsar cyklisternas väg.

Föreningen vill poängtera att cykeltrafik och gångtrafik är skilda trafikantgrupper.

I planen bör fler förvaltningar involveras. Naturskyddsföreningen nämner Stockholm Parkering som bör ta ett större ansvar för cykelparkeringen och Idrottsförvaltningen som bör inkluderas i kampanjer för att få fler att cykla.

Föreningen anser att även annan cykling än den vid pendling bör inkluderas i planen. Till exempel bör mål sättas för att hastighetssäkra lokalgatorna och parkvägnätet bör anslutningarna mellan blandtrafiken och parkvägnätet förbättras så att hinder i form av parkerade bilar och kantstenar tas bort.

En inventering av pendlingsstråken har gjorts men föreningen önskar att den även inkluderade huvudstråken och de lokala stråken för att kunna bedöma kvaliteten på hela systemet.

När det gäller drift- och underhåll upplever Naturskyddsföreningen stora skillnader i standard på drift och underhåll mellan olika stadsdelar och önskar att det i planen tas upp hur problemet med flera väghållare ska lösas. Föreningen föreslår att ansvaret ligger centralt hos Trafikkontoret liksom det gör för biltrafiken. Föreningen anser även att driften behöver bli bättre och att ett utvecklingsarbete för cykeldrift borde lanseras.

Föreningen anser att det behövs riktade kampanjer till yrkesförare och personbilsförare för att bland annat minska antalet bilar som parkerar på ett sätt som hindrar cykeltrafiken. Även de som utför vägarbeten bör få riktad information.

Föreningen saknar de stora utvecklingsområdena i Stockholm i planen och pekar på vikten av att planera för cykling tidigt i processen. Övriga synpunkter på de föreslagna stråken:

- Föreningen anser att kopplingen mellan Söderort och Västerort över Essingeleden behöver förstärkas genom att förlänga cykelvägen till avfarten Hägerstensvägen eller längre söderut.
- Stråk som passerar genom andra kommuner som t.ex. Solna och Sundbyberg anser de ska markeras ut på kartorna och ingå i planeringen. Detsamma gäller pendlingsstråken från Söderort genom Nacka kommun till Stadsgårdsleden.
- Skansbron bör uppgraderas till ett pendlingsstråk och integreras bättre norrut och söderut.
- Vid Nya Årstabrons brofäste på Årstasidan saknar cykelbanan en bra anslutning.
- Det har tidigare funnits planer på en bro mot Solberga/Älvsjö som föreningen anser bör tas upp igen. Det skulle kunna bli ett expresscykelstråk och avlasta Liljeholmsbron.

Sammanfattning per kapitel

Cykelstrategi

Övergripande riktlinjer och dokument

I remissvaren framkommer en önskan om koppling till fler planer och övergripande dokument; Länsstyrelsen saknar RUFS 2010 och FOT saknar koppling till de transportpolitiska målen, folkhälsomål och Stockholms stads mål om att vara fossilbränslefritt 2050.

Exploateringskontoret och Cykelfrämjandet önskar en tydligare redovisning av hur cykelplanen förhåller sig till andra dokument och att det tydligare framgår vem som är avsändare till planen, om det är staden eller trafikkontoret.

Fler instanser önskar även en koppling till den enligt Framkomlighetsstrategin planerade gångtrafikplanen och att arbetet samordnas om möjligt. Kungsholmen och Östermalms stadsdelsförvaltningar anser att detta är särskilt viktigt med tanke på stadens mål om att vara en ”promenadstad”.

Det parallella arbetet med den regionala cykelplanen tas upp av flera instanser. Trafikverket önskar att det förtydligas att det är ett samarbetsprojekt där de är projektägare tillsammans med TMR. Värmdö önskar att det regionala arbetet mynnar ut i en heltäckande karta för Stockholms läns pendlingsstråk.

Svensk Cykling anser att Stockholms stad bör arbeta mer för att skapa en regional cykelplan.

Cykelfrämjandet anser att det övergripande målet för cykelplanen bör vara att höja cykelns status och prioritet och önskar att det framgick tydligare i planen att cykeln ska prioriteras i gaturummet.

Syfte och mål

Cykelplanens huvudfokus är att underlätta för arbetspendling. Flera remissinstanser ställer sig positiva till stadens val att prioritera pendlingsstråken men flera anser att även andra former av cykling bör inkluderas. Cykelsällskapet nämner fritid, motion och turism.

Länsstyrelsen anser att prioriteringen av pendlingsstråk är korrekt men framhåller också att underhåll av övriga cykelbanor är viktigt, liksom att cykelnätet är sammanhängande.

Cykelplanen tar avstamp i Framkomlighetsstrategins mål om att andelen av alla resor som sker i högtrafik ska vara minst 15 procent år 2030. Flera remissinstanser anser att detta mål är lågt satt och att målåret ligger för långt fram. Cykelfrämjandet saknar en diskussion kring hur målet om 15 % cykelandel år 2030 har satts och önskar att det förtydligas. Stadsbyggnadskontoret anser att cykeltrafiken behöver öka men har svårt att bedöma om målsättningen på 15 procents cykelandel i högtrafik är rimlig.

Osäkerheten kring hur stor andel som cyklar idag tas också upp och Stockholms Hamn som anser att det krävs korrekt statistik både i högtrafik och över året för att kunna ta väl avvägda investeringsbeslut.

Svenska Cykelsällskapet saknar mål för cykling under andra tidpunkter än högtrafik. En andel på 15 % i högtrafik tror föreningen är under riksgenomsnittet år 2030.

Klimataktion Stockholm anser att planen bör ha betydligt mer ambitiösa mål. Cykelandelen bör vara 20 % år 2020 och 30 % år 2030 om Stockholm vill minska utsläppen av växthusgaser.

Målet är att öka cykeltrafiken med syfte att bland annat öka framkomligheten. Handelskammaren ställer sig dock frågande till om en kraftig satsning på cykeltrafik kan avlasta trafiksystemet eftersom cyklingen varierar mycket med årstid och väder. Handelskammaren menar att kollektivtrafiken vintertid behöver kunna rymma de som cyklar under sommaren och att ökad cykeltrafik ställer ökade krav på uppställningsytor för cyklar. Även Svenska Cykelsällskapet anser att cykling är en säsongsföreteelse som måste kompletteras med god kollektivtrafik vintertid.

Cykel i Stockholm idag

Hur många är det som cyklar?

Från remissinstanserna har välkomnats förbättrade mätningar för att få en ökad kunskap om cykelresorna. Avseende mätning av cykeltrafiken anser SL att det är positivt med mätstationer på samma platser som kollektiv- och biltrafiken mäts.

Varför cyklar man i Stockholm?

SL saknar en mer heltäckande bild av hur kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik ser ut idag och skulle även önska att det förtydligades varför man cyklar i förhållande till val av andra transportslag.

Cykling och trafiksäkerhet

I planen framgår att olycksstatistiken inte håller den kvalitet som skulle önskas. Bromma stadsdelsförvaltning anser att det är angeläget att staden arbetar för att förbättra olycksstatistiken och införa sjukhusbaserad statistik.

Långsiktig inriktning för cykelplaneringen

Cykelplanen fokuserar på två övergripande inriktningar; infrastrukturåtgärder samt information och kommunikation. Remissinstanserna instämmer överlag i detta. Svenska Cykelsällskapet menar dock att det inte kommer att räcka med endast planens satsning på pendlingscykling och infrastrukturen för denna utan att det kommer att krävas restriktioner för biltrafiken för att åstadkomma en övergång till cykel.

En välfungerande infrastruktur

Sammanhängande och framkomligt

Cykelplanen fokuserar på det övergripande cykelvägnätet och att öka standarden på detta. Klimataktion Stockholm och Naturskyddsföreningen menar att även annan cykling är viktig och därmed att fler åtgärder för lokalgatorna bör inkluderas, såsom att hastighetssäkra dem, reducera antalet parkerade bilar och ansluta parkvägarna till blandtrafiknätet. Miljöförvaltningen instämmer och menar att det krävs en strategi för att göra det attraktivt att cykla i områden utan cykelbanor.

Miljöförvaltningen saknar också analyser och åtgärder för fritids-, shopping- och skolresor. Förutom arbetsplatser bör även viktiga resmål som idrottsanläggningar och köpcentrum få en tillfredsställande infrastruktur.

I planen nämns att cykelnätet ska vara gent men Exploateringskontoret saknar ett resonemang kring gena cykelvägar och hur gång- och cykelbroar skulle kunna bygga bort barriärer. Även FOT önskar fler gång- och cykelbroar.

Exploateringskontoret tror att det av kapacitetsskäl, olika hastigheter och bredare cyklar kommer att behövas bredare cykelbanor och att en sådan trendanalys i planen skulle öka förståelsen för varför det extra utrymmet behövs. Samtidigt anser kontoret att det finns anledning att fundera över om det är möjligt att skapa de utrymmen som förespråkas i cykelplanen.

Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning påpekar att det i planen används en mängd olika begrepp som cykelvägar, - banor, - fält, lokalbanor osv. och efterlyser en mer enhetlig nomenklatur. Genom att ge de olika begreppen ett tydligt innehåll

kan de användas mer systematiskt och bli en liknande hierarki som länsväg, riksväg och europaväg vilket ger användarna information om vad de kan förvänta sig avseende standard.

Säkerhet och trygghet

I planen anges att den viktigaste åtgärden för att förbättra säkerheten är att se till att motorfordonens hastighet är låg där det finns risk för konflikter. Flera instanser menar att hastigheten bör sänkas till 30 km/tim där huvudcykelstråken går i blandtrafik.

Cykelplanen beskriver betydelsen av att barn och unga cyklar vilket flera instanser anser vara positivt. Idrottsförvaltningen önskar dock ett större fokus på barn och ungdomars möjlighet att cykla genom att identifiera deras målpunkter och inte planera för cykling i blandtrafik.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning uppmärksammar att flera skolor i stadsdelen ligger i anslutning till ett pendlingsstråk och pekar på vikten av att ta hänsyn till barnen och att de har en säker skolväg som uppmuntrar till att gå och cykla till skolan.

Avsnittet om säkerhet och trygghet är skrivet utifrån cyklisternas situation i trafiken. Flera instanser anser även att cyklisternas påverkan på de gåendes säkerhet och trygghet bör uppmärksammas ytterligare. Instanserna poängterar att cykeltrafik och gångtrafik är två olika trafikslag och att separering dem emellan är viktigt ur flera aspekter; för att undvika olyckor och att konflikterna inte ska leda till ovilja att gå eller cykla.

Bromma stadsdelsförvaltning anser att förbättringen för cykeltrafiken inte får ske på bekostnad av de gåendes, och framförallt funktionshindrades, säkerhet. Idrottsförvaltningen önskar att aspekten att även cyklister kan utgöra den skadeorsakande parten tas upp i avsnittet om trafiksäkerhet.

Stadsdelarna Spånga-Tensta och Kista-Rinkeby upplever problem med biltrafik på gångbanorna, vilka därför har stängts av med bommar. Kista-Rinkeby efterlyser en diskussion kring utformningen av denna typ av hinder.

Kommunikation

Information och kampanjer

Idrottsförvaltningen föreslår att staden utvecklar en söktjänst på webben för cyklister, liknande SL:s reseplanerare.¹ Klimataktion anser att den cykelreseplanerare som staden har tagit fram är bra men önskar att den uppdateras för att fungera optimalt. Miljöförvaltningen önskar att den utvecklas med fler funktioner och att den även till en app.

Samverkan

I planen tas samarbetet med stadens skolor upp liksom samarbete med SL och kollektivtrafikoperatörer. Trafikverket betonar vikten av att Stockholms stad också har samråd med de omkringliggande kommunerna kring gemensamma stråk. Det gör även Nacka kommun som anser att samarbetet bör omfatta infrastruktur, vägvisning, drift och underhåll. Länsstyrelsen saknar ett resonemang kring planeringen av cykelvägar vid kommungränserna, bland annat eftersom det kan finnas relativt stora skillnader standardmässigt mellan olika kommuner.

Uppföljning och utvärdering

I cykelplanen konstateras att det krävs ett antal delredovisningar fram till år 2030 för att kunna bedöma om arbetet är på väg i rätt riktning. Flera remissinstanser anser att det behöver förtydligas hur uppföljningen ska göras och hur ofta. Cykelfrämjandet föreslår en årlig redovisning där en jämförelse mellan investeringar i cykel- och biltrafik görs.

Ytterligare en aspekt som remissinstanserna önskar förtydligande av är ansvarsfördelningen av de åtgärder som tas upp i planen. I planen saknas också en tidplan för de prioriterade åtgärderna. NTF betonar vikten av att tidplanen, uppföljning, mål och indikatorer prioriteras och att arbetet börjar omedelbart så att det kan påverka trafiksäkerhetsarbetet redan under de närmaste åren.

Mål och indikatorer

Cykelplanens målar år 2030 med etappmålet år 2018. SL ställer sig undrande till valet av etappår eftersom SL:s förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram använder 2020 som etappår. SL anser att det skulle vara värdefullt om planer inom länet är jämförbara när så är möjligt.

¹ Stockholms stad har utvecklat Cykelreseplaneraren som liknar detta verktyg. Adressen är <http://cykla.stockholm.se>.

I mål och indikatorer saknar Trafikverket en indikator för faktiskt byggande av mer cykelväg och en prioritering av att bygga ihop felande länkar som nämns senare i planen men även borde vara ett mål.

Naturskyddsföreningen har ett antal förslag kring målen:

- En precisering av om målet om en ökad cykelandel omfattar både barn och vuxna.
- En indikator för att fånga upp kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik.
- Komplettera målet om säkra korsningar med att de även ska vara framkomliga.
- Komplettera målet om cykelparkering med cykelparkering inom fastighet.
- Utvärdera antalet stopp vid cykling i pendlings- och huvudstråken.

Exploateringskontoret föreslår att indikatorn för cykelparkering inte begränsas till den som finns på stadens mark och att en indikator tas fram för utbyggnad av cykelväg samt förbättrad standard på befintlig väg.

FOT anser att målet för andelen säkra gång- och cykelpassager samt korsningar borde vara 100 % år 2030.

Cykelfrämjandet önskar även mål och idéer för hur lånecykelsystemet ska utvecklas.

Handlingsplan för en välfungerande infrastruktur

Flera remissinstanser saknar en tydligare tidplan samt tidsramar och budget för de prioriterade åtgärderna. Klimataktion Stockholm föreslår konkreta treåriga program som anger vilka vägvägnät som kommer att åtgärdas och hur. Svenska Cykelsällskapet föreslår att planen kompletteras med regelbundna genomförandeplaner med tydliga kostnadsuppskattningar varje till vartannat år.

Även Naturskyddsföreningen önskar att planen kopplas till en tydligare finansiering.

Stadsbyggnadskontoret önskar att handlingsplanen var ännu mer handlingsinriktad utifrån dagens cykelvägnät. Framförallt avsnitten vägvägnät, ökad framkomlighet och trafiksignaler som kan jämföras med ”trimningsåtgärder” eller ”quickfix” för biltrafiken. Denna typ av åtgärder tror kontoret har potential att snabbt och kostnadseffektivt komma många cyklister till godo. En sådan

översyn, enligt framkomlighetsstrategins principer, anser kontoret är mycket angelägen.

Sammanhängande och väl utformat cykelväg nät

Utveckling av nya pendlingsstråk

I planen konstateras bland annat att de utpekade pendlingsstråken i huvudsak löper längsmed större bilstråk och i de flesta fall leder till city men att även tvärförbindelser finns utpekade. Kollektivtrafikant Stockholm anser att stråkens lokalisering nära de större bilstråken, där luftkvaliteten är sämre, är skadlig för cyklisterna och att stråken bör läggas på betryggande avstånd från motortrafiken. Detta oroar även Cykelsällskapet och Miljöförvaltningen. Den senare anser att stråken ofta är riktigt placerade men att åtgärder bör tas för att sänka halten av luftföroreningar.

Flera stadsdelar framhåller att utvecklingen av stråk på parkmark bör ske i samverkan med stadsdelsförvaltningarna.

Prioritering av pendlingsstråk

TMR anser att cykelstrategin bör samordnas med den regionala cykelstrategin och den gemensamma prioriteringsgrund som ska tas fram för de regionala stråken. Den regionala strategin arbetar även utifrån cykelstråk till de regionala stadskärnorna vilket även staden bör ta i beaktande. Rinkeby-Kista anser att de stråk som behöver prioriteras är de som berör de nio av staden utpekade tyngdpunkterna i Stockholms ÖP. Även kopplingarna till angränsande kommuner anser Rinkeby-Kista bör prioriteras, särskilt i Järva där det finns behov av ett stråk genom Solna-Sundbyberg. Även Länsstyrelsen saknar ett resonemang om planeringen av cykelvägar vid kommungränserna som tidigare nämnts.

Hägersten-Liljeholmen konstaterar att de radiella förbindelserna är väl tillgodosedda men efterlyser även tvärgående pendlingsstråk, vilket saknas idag. Även Naturskyddsföreningen anser att fler tvärförbindelser behöver byggas. Cykelfrämjandet saknar nya cykelstråk i planen och önskar att man även tittat på behovet av nya cykelstråk.

Svenska Cykelsällskapet anser att det behövs ett enklare system för cykelstråken som gör det lättare att få en överblick och komma ihåg hur stråken går. För att åstadkomma detta ger de ett förslag med färre radiella stråk till regionala målpunkter kombinerat med tre ringleder som erbjuder tvärförbindelser; en cityring, en inre ring i närförorterna och en yttre ring som passerar genom kranskommunerna.

Solna stad anser att prioriteringen av stråken bör göras utifrån kapacitet, framkomlighet och trafiksäkerhet. Miljöförvaltningen anser att stråk med många resenärer i morgonrusningen bör prioriteras.

Naturskyddsföreningen och Miljöförvaltningen föreslår att åtgärderna genomförs stråkvis så att ett eller två stråk i taget görs helt färdiga.

Utformning

När det gäller handlingsplanen och stråkens utformning påpekar Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning att det bör finnas rastfickor på pendlingsstråken. För samtliga stråk önskar förvaltningen att ett säkerhetsavstånd till träd anges och riktlinjer för vilka träd som är lämpliga i anslutning till cykelstråk. I anslutning till detta påpekar förvaltningen att de saknar en diskussion kring utformning av hinder på cykelstråken, någonting som är mycket aktuellt för stadsdelen som har problem med olovlig körning på gång- och cykelbanor.

Exploateringskontoret konstaterar att det i planen föreslås olika bredder på olika cykelbanor samt både enkelriktade och dubbelriktade banor med liknande mått. Kontoret menar att en för stor variation kan komma att orsaka förvirring för cyklisterna och önskar ett resonemang kring detta i planen.

Miljöförvaltningen anser att det bredare föreslagna måttet bör användas överallt där det är möjligt.

Cykelfrämjandet efterlyser ett förtydligande av hur standarden på de befintliga stråken ska höjas och konstaterar även att det bör finnas två parallella stråk för olika typer av cyklister och ärenden.

Länsstyrelsen påpekar med hänvisning till framtida klimatförändringar och översvämningsrisker att cykelstråk som ligger lågt och nära vatten kan komma att behöva skyddsåtgärder.

Idag slutar många cykelfält vid busshållplatserna vilket Naturskyddsföreningen ställer sig frågande till. Föreningen anser att fältet bör dras även framför hållplatsen för att uppmärksamma busschaufförerna på att de korsar cyklisternas väg.

Ökad framkomlighet för cyklister

I planen konstateras att prioriteringar mellan trafikslagen kommer att behöva göras och SL och Bussbranschföreningen framhåller att det är viktigt att kollektivtrafikens utrymme inte minskas. För kollektivtrafikens framkomlighet är det även viktigt att cykeltrafiken inte leds ut i kollektivtrafikkörfält. SL anser också att det är viktigt man inte försämrar för kollektivtrafiken när en översyn av hastighetsnivåer görs för att förbättra för cyklister.

Länsstyrelsen saknar en beskrivning av konsekvenserna för övriga transportmedel och gångtrafikanter när de prioriterade stråken breddas. Länsstyrelsen saknar också en diskussion kring gatuparkering i kombination med cykelvägar och påpekar att det är angeläget att cykelplanen och stadens parkeringsstrategi stämmer överens.

Handelskammaren pekar på näringslivets behov av biltransporter och att bilens framkomlighet därför inte får försvåras ytterligare. Handelskammaren påpekar också att planen föreslår breddning av cykelbanor på många huvudgator i innerstaden och undrar om den är koordinerad med Framkomlighetsstrategin och SL:s Stomnässtrategi, samt hur prioriteringen i gatuutrymmet ska göras. Handelskammaren anser vidare att cykeltrafiken i större utsträckning bör förläggas till andra stråk än på huvudgatorna. Handelskammaren anser även att det krävs noggrannare studier som visar konsekvenserna för övrig trafik på varje enskild plats innan den här typen av planer kan antas.

Nyttotrafikkommittén och SÅ ABC är båda positiva till cykelplanen och att den innehåller initiativ som bidrar till att minska personbilismen. I planen anges att utrymme från körbanan och gatuparkering kan tas i anspråk till breddningen av cykelbanor. Kommittén framhåller att detta inte får inkräkta på områden som används till lastning och lossning eller angörning för buss och taxi.

Cykel och trafiksignaler

Älvsjö stadsdelsförvaltning välkomnar att framkomligheten för cyklister förbättras genom trafiksignalerna men anser att texten som beskriver detta använder för många facktermer och därför är svår att förstå.

Lagändringar för att främja cykling

För att öka framkomligheten för cyklister föreslås staden arbeta för att enkelriktade gator, där så är lämpligt, bör tillåtas för motriktad cykeltrafik i blandtrafik samt att tillåta cyklister att köra mot rött vid högersväng. Dessa förslag har mottagits positivt av flera instanser.

Svensk Cykling är positivt inställd till de lagändringsförslag som planen tar upp men önskar att mopeder förbjuds på cykelbanorna. De föreslagna lagändringarna välkomnas också av Cykelfrämjandet som även önskar att det ska vara tillåtet att cykla i körbanan även när det finns en cykelbana.

NTF påpekar att lagförändringarna måste utmärkas tydligt för att minimera konfliktsituationer. Det är viktigt att det framgår att dessa handlingar är tillåtna eftersom det annars riskerar att påverka förtroendet för alla trafikregler. NTF föreslår att Stockholms stad inför ett försöksområde som utvärderas för att se vilka effekter det får.

Det är samtidigt flera remissinstanser som ställer sig negativa till förslagen. Idrottsförvaltningen anser att lagförändringarna riskerar att ske på bekostnad av gångtrafikanter trygghet och säkerhet och menar att en fortsatt enhetlighet är av stor vikt. Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd vänder sig också mot förslaget att tillåta cyklister köra mot rött vid högersväng med hänsyn till framförallt synskadade. Synskadades Riksförbund tar avstånd från båda förslagen om lagändring. Nyttotrafikkommittén anser inte att förslagen om lagförändringar är lämpliga.

Cykelparkeringar

Frågan om cykelparkeringar tas upp av flera instanser som en viktig fråga. Främst instämmer de svarande i planens konstaterande att det behövs en cykelparkeringsplan och fler cykelparkeringar vid målpunkter samt att dessa ska vara säkra och trygga.

Cykelfrämjandet påpekar att cykelparkeringarna också bör anpassas efter t.ex. el- och lastcyklars behov.

Skarpnäcks stadsdelsförvaltning påpekar att det är viktigt att cykelparkeringar anordnas även i ytterstaden.

För Södermalms stadsdelsförvaltning är det särskilt angeläget att det föreslagna cykelgaraget vid Södra station anläggs och Miljöförvaltningen lyfter bristen av cykelparkering vid Centralstationen.

Svensk Cykling uppfattar inte att det finns en utarbetad plan för hur arbetet med cykelparkering ska fortgå, speciellt hur platsbrist ska hanteras och hur cykelparkering i anslutning till kollektivtrafiken ska anordnas.

Älvsjö stadsdelsförvaltning anser att säkra parkeringar vid arbetsplatser och skolor är särskilt viktiga och att arbetsgivare bör uppmuntras till att ordna sådana. Hägersten-Liljeholmen anser att staden borde föregå med gott exempel vad gäller cykelparkeringar och erbjuda sina anställda säkra parkeringar.

Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning och Trafikverket anser att staden bör utreda möjligheten att även ställa krav på antal och typ av cykelparkeringar vid nybyggnationer.²

Kollektivtrafikant Sthlm pekar på att ansvaret för att anlägga och driva parkeringarna vid kollektivtrafikknutpunkterna måste förtydligas. SL önskar att det förtydligas att cykelparkeringar bör finnas vid spårnätets alla stationer och vid större busshållplatser.

Klimataktion Stockholm lyfter fram frågan om det begränsade gaturummet och anser att Stockholms stad ska ta bort majoriteten av bilparkeringen på genomfartsgatorna och ge utrymmet till gående och cyklister. Parkeringsrutor bör även göras om till cykelparkeringar.

Stockholm Business Region har sett att andra städer har använt gatuparkering för cykelparkering och påpekar att detta eventuellt kan försvåra för godstransporter. Därför bör lastzoner och godstransporter beaktas i parkeringsplanen.

Miljöförvaltningen efterlyser ett strategiskt samarbete mellan olika aktörer när det gäller planering av cykelparkering eftersom rådigheten över cykelparkeringarna är mycket uppdelad.

Bättre hantering av övergivna cyklar

Fler instanser är positiva till att hanteringen av övergivna cyklar tas upp.

Cykelvägvisning och service

Flera svarande anser att vägvisningen för cyklister bör förbättras. Svenska Cykelsällskapet föreslår ett nummer- eller färgsystem och Kollektivtrafikant Sthlm att staden går över till att använda en vit skylt för att öka läsbarheten och synligheten. TMR saknar även vägvisning för turism och rekreationscykling.

Cykelstationer nämns i planen och Trafikverket önskar en utförligare beskrivning av detta och att det lyfts fram mer i strategidelen.

² Stockholms stad tog år 2008 fram en cykelparkeringshandbok som innehåller parkeringstal. I planen anges dock att dessa behöver uppdateras.

Förbättrad drift och underhåll av cykelvägnätet

Drift och underhåll av cykelvägarna har kommenterats av en stor andel svarande. Kungsholmens, Östermalms och Skarpnäcks stadsdelsförvaltningar anser att det måste förtydligas att ansvaret för cykelbanorna är delat mellan stadsdelsnämnderna och trafik- och renhållningsnämnden idag. Att ansvarat delas upp mellan vilka cykelbanor som går på parkmark, respektive gatumark.

En grupp av instanserna anser att det finns stora skillnader i driften idag och att en huvudman som föreslås i planen skulle förbättra detta. Rinkeby-Kista instämmer i detta och anser att frågan bör vidgas till att omfatta även stråk som passerar över kommungränser.

Trafikverket anser att en huvudman för driften är ett bra förslag men påpekar att det också är angeläget att den fysiska utbyggnaden sker samordnat. Trafikverket undrar om Trafikkontoret kan ta över ansvaret även för detta för att minska risken för snedfördelning till följd av olika resurser och kunskap hos stadsdelarna.

Naturskyddsföreningen anser att driften generellt behöver bli bättre och föreslår att ett utvecklingsarbete för cykel drift lanseras. Miljöförvaltningen anser att det krävs en högre ambition när det gäller vinterunderhållet och att även huvudstråken bör snöröjas.

Farsta stadsdelsförvaltning är tveksam till om en huvudman för pendlingsstråken är rätt lösning. Kungsholmens och Östermalms stadsdelsförvaltningar menar att fördelningen fungerar bra men att samordningen behöver förbättras. Cykelfrämjandet saknar uppföljning och kontroll av att det som beställs avseende driften genomförs.

Enligt Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning är det ojämn budgetfördelning enligt nyckeltal som orsakar skillnaderna i underhåll mellan stadsdelarna och menar att det behövs en utvecklad samordning och samarbete mellan berörda förvaltningar om standarden ska vara lika i hela staden. Att införa en huvudman för drift och underhåll påverkar inte detta menar stadsdelen. Farsta stadsdelsförvaltningen påpekar att det i planen ska framgå vilken klassning pendlingsstråken ska ha. Beslut om stråkens standard blir då bindande för stadens förvaltningar.

Angående vinterväghållningen menar SCS att cykling är en säsongsföreteelse och anser det inte realistiskt att prioritera vintercykelvägar i centrala Stockholm med

tanke på den utrymmesbrist som finns. Fler vintercyklister tror cykelsällskapet leder till fler olyckor, och de ser kollektivtrafiken som ett viktigt komplement vintertid för att öka cyklandet under resten av året.

Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning anser att det sista datum för sandupptagning, 1 maj, som gäller i innerstaden bör gälla i hela staden.

I anslutning till drift och underhåll anges i planen att det behövs särskilda journummer och e-postadresser för felanmälan. Rinkeby-Kista menar att stadens gemensamma nummer för felanmälan är det som bör användas och markandsföras.

Flera stadsdelar nämner i anslutning till diskussionen om drift- och underhåll att de saknar medel för att genomföra de åtgärder som föreslås i planen.

Älvsjö och Skärholmens stadsdelsförvaltning tar också upp problem med att entreprenörer som utför schaktningsarbeten på stadens mark inte återställer beläggningen på ett bra sätt och inom en rimlig tid.

Ökad trygghet och säkerhet för cyklister

Trafiksäkerhet i korsningspunkter

Remissinstanserna synpunkter kring trafiksäkerhet handlar dels om cyklisternas säkerhet i korsningar, dels om konflikten mellan gående och cyklister. NTF saknar också en diskussion kring konflikter mellan olika typer av cyklister.

Nyttotrafikkommittén, SÅ ABC, Stockholms läns Bussbranschförening och Cykelfrämjandet tar upp frågan om lastbilar med högt sittande förare med begränsad sikt till höger. Nyttotrafiken och bussbranschen anger att detta är ett arbetsmiljöproblem för deras medlemmar och föreslår att cykeltrafiken och biltrafiken separeras i så stor utsträckning som möjligt. Där detta inte är möjligt föreslår de ett system med varningsskyltar för cyklister i samband med korsningar där motorfordonstrafik utför högersväng. Ett annat förslag är att sätta upp en spegel vid trafikljusen som riktas längs cykelbanan, något som används i Danmark. Cykelfrämjandets förslag är istället att minska antalet stora lastbilar genom att införa omlastning till mindre fordon.

För att göra korsningarna säkrare för cyklister förordar Naturskyddsföreningen upphöjda cykelbanor i fler korsningar eftersom det dämpar bilarnas hastighet. Klimataktion Stockholm önskar att cyklisterna i känsliga korsningar ska få grönt före biltrafiken.

Flera remissinstanser poängterar att gångtrafik och cykeltrafik är skilda trafikslag. NTF, FOT och Synskadades Riksförbund anser att gående och cyklister bör separeras. NTF anser att åtgärder framförallt måste prioriteras på stråk med kombinerade gång- och cykelbanor med dubbelriktad trafik. Synskadades Riksförbund anser att separering bör ske med kantsten, annat material eller helst en trädtrad. FOT påpekar att breddning av cykelbanor inte får ske på de gåendes bekostnad.

Synskadades Riksförbund anser att cykelbanorna bör ha övergångsställen så att det blir säkert att korsa gatan som gående. FOT menar att det behövs riktlinjer för hur gångpassager ska utformas för att kunna genomföras samtidigt med övriga åtgärder.

Synskadades Riksförbund ställer sig negativ till att det för vissa huvudstråk föreslås blandtrafik, där cyklar, gångtrafikanter och ibland även bilar samsas om utrymmet. Detta ses som ett trafiksäkerhetsproblem eftersom det är omöjligt för en synskadad att höra en cyklist innan det är för sent att väja.

NTF påpekar att principen om att trafiksystemet ska vara dimensionerat för de mest sårbara trafikanterna innebär att det är viktigt att hastighetssäkra korsningspunkter även när det gäller cyklarnas hastighet.

Cykelfrämjandet påpekar betydelsen av att använda röd beläggning på farliga platser. De anser även att cykelboxarna är bra men att det är svårt att ta sig dit ibland, eftersom cykelbanorna inte alltid går ändra fram.

Motormännens Riksförbund menar att planens syfte att öka antalet cyklister, vilka är oskyddade trafikanter, innebär att en strategi behöver tas fram för övervakningen av de oskyddade trafikanterna i trafikmiljön.

Cykling vid vägarbete

Cykelfrämjandet är positivt inställt till att frågan om cykeltrafik vid vägarbeten uppmärksammas. Länsstyrelsen påpekar att staden står inför många stora ombyggnadsprojekt och att det saknas en handlingsplan för att öka trafiksäkerheten för cyklister under dessa perioder som kommer att innebära omledningsvägar under lång tid vid t.ex. Slussen.

Ökad trygghet i cykelvägnätet

Viktiga aspekter för cykeltrafiken anser Länsstyrelsen vara att det går att cykla under dygnets alla timmar och tillgängligheten till bra och säkra cykelparkeringar.

Naturskyddsföreningen konstaterar att dagens vägbelysning med s.k. kistbelysning gör att många gång- och cykelbanor ligger i mörker och de önskar därför en vision om nattljus för cykelnätet.

Handlingsplan för information, kampanjer och samverkan

Information, dialog och kampanjer

Miljöförvaltningen anser att en cykelkultur bör utvecklas och uppmuntras genom att inrätta en ordinarie verksamhet för detta. För att öka antalet cyklister föreslås kampanjer bland annat i samband med att stråk byggs ut och förbättras samt ”tack för att du cyklar”-kampanj som uppmuntrar till vintercykling.

När det gäller kommunikation vill Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltning särskilt lyfta fram betydelsen av att informera cyklisterna om gällande lagar och regler för att osäkerheten mellan gående och cyklister respektive bilister och cyklister ska minska.

Nyttotrafikkommittén och Bussbranschföreningen anser att cyklisterna behöver få förståelse för de svårigheter förare i tunga fordon har att se dem och för vikten av att följa trafikreglerna. Kommittén tror att det finns potential att förbättra detta genom information.

NTF menar att en ökande mängd cyklister på sikt kommer att kunna påverka respekten hos förare av motorfordon men initialt behövs kommunikation om olika trafikanters förutsättningar. Flera instanser instämmer i behovet av att öka kunskapen om trafikreglerna mer generellt, om andra trafikantgruppers villkor och att därigenom försöka förändra attityderna.

För att underlätta för cyklisterna anser Naturskyddsföreningen och Svensk Cykling att det behövs riktade kampanjer till yrkesförare och personbilsförare för att bland annat minska antalet bilar som parkerar på ett sätt som hindrar cykeltrafiken. Även de som utför vägarbeten bör få riktad information.

Samverkan

Bättre möjlighet att kombinera resor

I cykelplanen konstateras att det finns brister i möjligheten att parkera sin cykel vid kollektivtrafiken och att det skulle vara positivt om möjligheten fanns att ta med cykeln på kollektivtrafiken. Flera remissinstanser instämmer i detta.

SL vill i detta sammanhang understryka att de anser att det viktigaste för majoriteten av resenärerna är att kunna ställa cykeln vid hållplatsen. SL anser inte att cykeln ska kunna tas med på alla trafikslag med hänvisning till försök med cykel på buss. Det inte är tillåtet att ta med cykeln på tunnelbanan av säkerhetsskäl.

TMR saknar en integrering mellan den regionala cykelstrategin och stadens cykelplan när det gäller bland annat kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik.

I planen lyfts potentialen med vattenburen kollektivtrafik upp, något som Stockholms Hamn anser är positivt. Det är viktigt att knutpunkterna mellan kollektivtrafiken på vatten och cykelstråken förbättras och att utbyggnaden av cykelvägnätet tar hänsyn till hamnens verksamhet.

Stadsbyggnadskontoret önskar ett mer visionärt och långsiktigt perspektiv när det gäller cykel i kombination med kollektivtrafiken och efterlyser en analys av potentialen hos kombinationen cykel- och båttrafik.

Utveckling av låncykelsystemet

I cykelplanen anges att staden ska verka för att utveckla låncykelsystemet i innerstaden. Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning önskar att möjligheten att utvidga låncykelsystemet utreds, både till ytterstaden (med fokus på översiktsplanens tyngdpunkter) och angränsande kommuner. Även Spånga-Tensta framför detta önskemål med hänvisning till att många invånare i Tensta och Hjulsta inte äger en egen cykel och förvaltningen anser att låncyklar skulle bidra till ökat cyklande i Västerort.

SL anser också att hyrcykelsystemet bör utökas till ytterstaden och även ansluta till kollektivtrafiken på vattnet.

Trafikverket ser positivt på att en plan för utvecklingen av systemet ska tas fram men önskar en beskrivning av vad det innebär och hur systemet säkerställs på lång sikt.

Kollektivtrafikant Sthlm anser att det är viktigt med ett samordnat betalningssystem med samma biljett för kollektivtrafik och cykel.³

Förvaltningsövergripande arbete och kompetensutveckling

Avsnittet om förvaltningsövergripande arbete och kompetensutveckling behandlar p-tal för cykel, kompetensutveckling kring cykelfrågor och cykelplanering i tidiga skeden. Remissinstanserna tar även upp andra former av förvaltningsövergripande arbete. För flera stadsdelsförvaltningar är det viktigt att få vara delaktiga i utvecklingen av cykelstråk som går genom parker. Naturskyddsföreningen anser att fler förvaltningar bör inkluderas; Stockholm Parkering som bör ta ett större ansvar för cykelparkeringen och Idrottsförvaltningen som bör inkluderas i kampanjer för att få fler att cykla.

Cykelplanering i tidiga skeden

Naturskyddsföreningen saknar de stora utvecklingsområdena i Stockholm i planen och pekar på vikten av att planera för cykling tidigt i processen. Även Kungsholmen och Östermalm uppskattar att cykelfrågorna ska ges större vikt i tidiga skeden och tillägger att resurser bör avsättas för att informera om cykelmöjligheterna när människor flyttar in i de nya bostadsområdena.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning menar att det är viktigt att cykelplanen kan ge viss flexibilitet i samband med större projekt där cykelinfrastrukturen kan behöva dimensioneras för den nya befolkningen.

Bilaga B1: Genomförande och kostnadsbedömning

I Bilaga B1 redovisas översiktliga kostnader för investeringarna i pendlingsnätet samt för drift och underhåll av pendlingsnätet. Svensk Cykling saknar investerings- och åtgärdsförslag för huvudstråken och de lokala stråken för att kunna bedöma helheten. FOT och Handelskammaren saknar kostnaderna för övriga åtgärder i planen.

Vid beräkning av kostnader för att nyanlägga cykelvägar bör det även ingå kostnaderna för att återställa och rusta upp intilliggande grönytor, anser Kungsholmens och Östermalms stadsdelsförvaltningar.

³ Det är idag möjligt att ladda SL-accesskort med låncykelabonnemang.

Bilaga B2: Inventering och prioritering av stråk

I Bilaga 2 redovisas en inventering där det anges hur stor del av pendlingsstråken som är separerad från biltrafiken. FOT önskar att också fanns en inventering av interaktionen mellan cykeltrafiken och gångtrafiken.

En inventering av pendlingsstråken har gjorts men Naturskyddsföreningen önskar att den även inkluderade huvudstråken och de lokala stråken för att kunna bedöma kvaliteten på hela systemet.

Bilaga B3: Plankartor

Övergripande synpunkter

Till de särskilda objekt som är utmarkerade på vissa kartor påpekar Älvsjö stadsdelsförvaltning att det saknas förklaring vilket gör att de inte kan kommentera dessa.

TMR hänvisar i sitt remissvar till den regionala cykelstrategin när det gäller pendlingsstråken. I den regionala planen revideras både de regionala stråken och definitionen av målpunkter som kompletteras med bland annat de regionala stadskärnorna.

Svenska Cykelsällskapet kompletterar sitt remissvar med ett förslag om ”GC-turbåten Stockholm”, en båtförbindelse från Hässelby till Lidingö som ska minska vattnets barriäreffekt och binda samman cykelleder.

Stockholm Business Region har uppfattat att företagsgrupperna i Stockholm inte anser att framkomligheten mellan stadsdelarna uppmärksammas tillräckligt tydligt i planen och cykelstråk mellan Norrort och Västerort har pekats ut som viktiga.

Stadsbyggnadskontoret

- Kontoret har flera pågående eller kommande programarbeten och utredningsområden där de önskar att Trafikkontoret avvaktar med eventuella åtgärder eller samordnar dem med planarbetet. Dessa är: tyngdpunkt Älvsjö, tyngdpunkt Högdalen, Aspudden/Midsommarkransen, Brommaplan samt parkstråket på norra sidan om Örbyleden. I projektet kring Brommaplan gör Trafikverket en trafikanalys för hela Västerort.

Miljöförvaltningen

- Förvaltningen anser att alla pendelstråk som passerar en annan kommun bör tas med i planen.
- Planen bör även kompletteras med stråk till populära shoppingcentra, trafikknutpunkter och friluftsområden.

Naturskyddsföreningen

- Kopplingen mellan Söderort och Västerort över Essingeleden behöver förstärkas genom att förlänga cykelvägen till avfarten Hägerstensvägen eller längre söderut.
- Stråk som passerar genom andra kommuner som t.ex. Solna och Sundbyberg bör markeras ut på kartorna och ingå i planeringen. Detsamma gäller pendlingsstråken från Söderort genom Nacka kommun till Stadsgårdsleden.

Innerstaden

Stadsbyggnadskontoret

- Kontoret uppfattar det inte som att cykelplanen tar höjd för de planerade cykelgaragen vid Odenplan samt eventuellt Centralstationen och Södra station och den inverkan det kan ge på cykelströmmar till och från bytespunkterna.
- Kontoret konstaterar att de planerade cykelbanorna i Hagastaden inte finns med i planen och att de därför inte kan se områdets koppling till cykelvägnätet.

Idrottsförvaltningen

- I Hagastaden är det otydligt hur pendlingsstråket kommer att gå. Det är viktigt att det inte dras så att skapandet av den planerade idrottsparken försvåras, utan att cykling dit underlättas.
- Korsningen vid Gullmarsplan bör ses över för att öka säkerheten för cyklister.

Miljöförvaltningen

- Götgatan och Götgatsbacken bör åtgärdas med hänvisning till konflikter mellan gående och cyklister och trängseln vid korsningen med Hornsgatan. Cykelbanorna på Götgatan bör breddas.
- Huvudstråket från Hjorthagen mot Valhallavägen bör uppgraderas.
- Förvaltningen saknar en koppling mellan Södermälarstrand och Västerbron.
- Stråket Rörstrandsgatan-Pampas bör utvecklas.

- Regeringskvarteren saknar goda cykelmöjligheter i framförallt nordsydlig riktning.
- Förvaltningen saknar en smart cykelväg från nordvästra Kungsholmen till Västerort.
- Huvudstråket från Hjorthagen mot Valhallavägen bör uppgraderas.
- Förvaltningen saknar en koppling mellan Södermälarstrand och Västerbron.

Stockholms Hamn AB

- Det är en stor andel tung trafik i Värtahamnen därför är det viktigt att en eventuell utbyggnad av sträckan mellan Värtahamnen och Hjorthagen tar hänsyn till detta.

Östermalms och Norrmalms stadsdelsförvaltning

- Medborgarförslag om en gång- och cykelbro som knyter ihop Norra Djurgårdsstaden med Gärdet och Östermalm bör utredas vidare. Bron föreslås gå längsmed tunnelbanan mellan Hjorthagen och Erik Dahlbergsgatan/Lidingövägen.
- Fiskartorpsvägen från Norra Djurgårdsstaden till Tekniska högskolan är ett viktigt stråk att prioritera.

Kungsholmens stadsdelsförvaltning

- Trafiksäkerheten kring Västerbroplan bör förbättras.
- Dragningen av pendlingsstråket längs Hornsbergs strand är inte korrekt i cykelplanens kartor. Cykelbanan är dragen i gatan och inte med promenadstråket längs vattnet.

Södermalms stadsdelsförvaltning

- Sträckan längs Årstaviken mellan Liljeholmsbron och Påsundsbron anses inte lämpligt som pendlingsstråk på grund av sin betydelse som promenadstråk och det ingrepp det skulle innebära i en känslig miljö. Förvaltningen anser inte heller att det finns behov av ett pendlingsstråk på sträckan. Stadsdelen menar att det finns problem med den cykling som sker där idag och önskar att det skulle framgå tydligare att det måste ske på de gåendes villkor.
- På sträckan mellan Anna Lindhagens väg och Vickergatan önskas ett förbud mot cykling med hänvisning till områdets speciella förhållanden.
- På Södermalmsallén finns idag en dubbelriktad cykelbana och förvaltningen anser inte att det är lämpligt att bredda denna eftersom det

skulle ta utrymme från gående och skapa en barriär för de boende på de två sidorna om allén.

Nacka kommun

- Stadsgårdsleden-Danvikstull-Henriksdalshamnen behöver breddas och åtgärder behöver göras i korsningarna.
- Sträckan mellan Älta och Flatenbadet är viktig att prioritera eftersom det saknas cykelinfrastruktur där idag.

Värmdö kommun

- Gående och cyklister bör separeras på pendlingsstråket från Danvikstullsbron till Slussen eftersom konflikter uppstår vid bland annat passagen under väg 222 vid Londonviadukten och sträckan Vikingterminalen-Slussen där många går till och från färjorna.
- Kommunen konstaterar att det är trångt för cyklister och gående på Danvikstullsbron.
- Vägvisningen genom Hammarby sjöstad behöver förbättras, liksom stråket mot Gullmarsplan och Johanneshovsbron som behöver stärkas från Sickla bro eftersom det idag är otydligt.

Söderort

Stadsbyggnadskontoret

- Exploateringskontoret har vid ett samrådsmöte lovat att utreda möjligheten att ta sig norrut från Kolbotten i Hagsätra till GC-vägen söder om Magelungsvägen. Staden bör avvakta med eventuella åtgärder i området eller samordna dem till dess att plan färdigställts.
- Ett arbete pågår för att göra Årtaskogen till ett naturreservat och det är angeläget att intressena naturreservat och huvudcykelstråk samordnas samt att cykelåtgärderna kommer med i reservatsföreskrifterna. Kontoret saknar åtgärder för stråket i prioriteringslistan. Stadsbyggnadskontoret anser, med hänvisning till stadens stora stadsutvecklingsplaner, att stråket har stor potential och stora fördelar jämfört med andra trafikslag.
- En hiss som kan ta cyklar från Liljeholmskajen till Årstabron bör prövas.
- Bättre och tydligare cykelbanor längs Lövholmsvägen bör prioriteras eftersom delar av parkvägen längs Trekanten har stängts av för cykeltrafik.

Idrottsförvaltningen

- Cykelstråket som går över Älvsjö station innebär konflikter med gående. Förvaltningen föreslår att detta ersätts av, eller kompletteras med, en förlängning av stråket längs Magelugnsvägen över Huddingevägen.

Miljöförvaltningen

- Gamla Södertäljevägen föreslås bli pendlingsstråk.
- Huvudstråket längs Årstavikens södra sida bör fortsätta längs Liljeholmskajen genom Marievik till Södertäljevägen. Det förutsätter dock att konfliktpunktern över järnvägen åtgärdas.
- Cykelstråket längs Trekantens norra sida bör vara ett huvudstråk i planen eftersom det är den genaste vägen mellan Gröndal och Liljeholmen.
- Förbindelser från nordväst till sydost saknas i området Västberga-Östberga, Älvsjö-Örby.
- Sträckan mellan Södertäljevägen vid Midsommarkransen och Västberga allé är ett viktigt pendelstråk enligt förvaltningen och borde vara bättre belyst i planen.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning

- Mot bakgrund av planerad ny bebyggelse i Högdalen och centrumets betydelse som bytespunkt anser förvaltningen att Högdalens centrala delar bör ingå i ett pendlingsstråk. Utöver detta bör Trollesundsvägen ses över som ett viktigt huvudstråk, och möjligt komplement till, Rågsvedsvägen/Bandängen/Bandhagen som kopplar samman pendlingsstråken på Magelugnsvägen och Örbyleden.
- Cykelvägen längs Årstaviken pekas ut som huvudstråk i planen och förvaltningen vill därför påpeka att Årstaskogen utreds som naturreservat vilket gör att det kan finnas konflikter mellan rekreation och framkomlighet.
- Det är viktigt att det sker en samordning kring åtgärder för pendlingsstråket förbi Årstafältet så att investeringar inte görs i stråk som sedan behöver dras om.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltning

- De planerade korsningsåtgärderna längs Hägerstensvägen, Södertäljevägen, Lövholmsvägen samt vid korsningen Årstabergsvägen/Södertäljevägen är viktiga. Den sista bör prioriteras upp och en planskild lösning är önskvärd.

- Breddning av befintliga stråk och nyanläggning längs Blommensbergsvägen, i Mälarhöjden och Västberga är viktiga. Förvaltningen har tagit emot synpunkter om osäkra trafikmiljöer på alla dessa sträckor men lyfter särskilt fram Lövholmsvägen som behöver få högre prioritet.
- Sträckningen längs Södertäljevägen och fortsättningen mot Aspudden via Hägerstensvägen bör prioriteras upp.

Skärholmens stadsdelsförvaltning

- Förvaltningen är särskilt positiv till att i första hand satsa på de stråk där cykelvägar saknas och förbättra farliga korsningar som vid Murmästarvägen mot Bredängsmotet.

Älvsjö stadsdelsförvaltning

- En förbindelse vid Älvsjö station saknas, som ett komplement till stråket genom det nya cykelgaraget. Det är sträckan Magelungsvägen under järnvägsspåren, mot Stockholmsmässan och upp på bron över Huddingevägen som i planen inte är utmarkerad som varken pendlings- eller huvudstråk.
- Sträckan mellan Västberga Allé och Liseberg som går på en bro över järnvägsspåren anser stadsdelen bör uppgraderas till pendlingsstråk eftersom området är ett viktigt arbetsplatsområde och det behövs trafiksäkerhetsåtgärder på bron.

Botkyrka kommun

- Botkyrka kommun lyfter fram de regionala cykelstråken och särskilt Hallundastråket och Tumbastråket som viktiga för kommunens cykelpendlare.

Huddinge kommun

- Det saknas en koppling från Skärholmsvägen via den nya trafikplatsen i Kungens Kurva som planeras i samband med Förbifarten. Genom att skapa en koppling till Månskärsvägen och Kungens kurvaleden kan det regionala stråket utmed E4/E20 kopplas samman med stråket genom Gömmaren som leder till Huddinges centrala delar.
- Planen bör kompletteras med ett huvudstråk utmed Gamla Södertäljevägen (utpekad cykelväg i Huddinges cykelplan) från kommungränsen till Vantörsvägen. Ytterligare en anledning att förstärka kopplingen till Fruängen är att den är utpekad som en av de nio tyngdpunkterna i Stockholms ÖP.

- Stråket utmed Stortorpsvägen bör få högre prioritet.
- Huvudstråket genom Älvsjöskogen bör stärkas eftersom det är en genkoppling mellan Huddinge centrum och Södermalm.
- Kopplingarna från Huddinge till spårstationer i Stockholms kommun bör förbättras, detta rör främst Hagsätra och Rågsved.
- Föreslaget stråk utmed Stortorpsvägen bör prioriteras eftersom den är en genlänk för boende i Trångsund och en cykelbana är angelägen ur trafiksäkerhetssynpunkt på sträckan.

Tyresö kommun

- Det för kommunen viktiga stråket mellan Flatenområdet och Gudöbroleden finns inte med på den övergripande kartan på sidan 16 i planen. Kommunen är mycket positiv till att denna sträcka prioriteras för förbättringar.
- Töresjövägen binder samman Södra Stockholm med östra Tyresö. Kommunen kommer i samarbete med Stockholms stad att förbättra cykelförbindelsen under 2013 och kommunen undrar varför inte sträckan omnämns i handlingsplanen.
- Stockholms stad planerar att utveckla Skrubbaområdet och kommunen vill betona vikten av att planering för cykel sker från början och att planerna anpassas till pendlingsstråket mellan Trollbäcken och Flaten.

Sätra-Segeltorp företagsgrupp

- Sätra-Segeltorp företagsgrupp anser att turismcykling bör inkluderas i planen. Gruppen anser att det finns många gångvägar runt stränderna i stadsdelen som skulle kunna breddas och rymma cyklister och erbjuda turister möjligheten att cykla från Stockholms innerstad till Kungens Kurva längsmed vattnet.

Naturskyddsföreningen

- Skansbron bör uppgraderas till ett pendlingsstråk och integreras bättre norrut och söderut.
- Vid Nya Årstabrons brofäste på Årstasidan saknar cykelbanan en bra anslutning.
- Det har tidigare funnits planer på en bro mot Solberga/Älvsjö som föreningen anser bör tas upp igen. Det skulle kunna bli ett expresscykelstråk och avlasta Liljeholmsbron.

Västerort

Stadsbyggnadskontoret

- Ett nytt pendlingsstråk bör anläggas över Järvafältet, mellan Kista och Spångadalen, som ansluter direkt till Kista centrum och inte mot Husby vilket det gör idag och som det även anges i planen.
- Sambandet mellan Vällingby och Spånga är med i promenadstaden och kontoret anser att det bör framgå tydligare i planen. Täbylundsvägen finns med som huvudstråk men åtgärdsförslag saknas. Kälvestavägen borde prövas som huvudstråk för att utveckla sambandet Spånga-Vällingby.
- Det är besvärligt att cykla mellan Norra Järva och centrala staden och i planen föreslås att cykling sker runt Solna och Sundbyberg. Kontoret anser att det borde föras en dialog med grannkommunerna om ett stråk mellan Torsgatan och Kista.

Idrottsförvaltningen

- Från borte delen av Tensta saknas pendlingsstråk genom trygg bebyggelse. Idag går stråket genom Lunda industriområde.
- En genare sträckning mellan Kälvesta och Råcksta/Flysta önskas.

Miljöförvaltningen

- Förvaltningen undrar varför pendlings- och huvudstråken i Järva saknas på kartan över prioriterade åtgärder trots att de inte är åtgärdade.
- Stråket Ulvsunda industriområde-Traneberg-Alvik bör uppgraderas till pendlingsstråk eftersom det är den genaste vägen för många från Solna-Sundbyberg.
- Kopplingen mellan Alviksplan och spårvägsbron mellan Alviks strand och Stora Essingen önskar förvaltningen förbättras.

Bromma stadsdelsförvaltning

- Brommaplan behöver ytterligare åtgärder för att främja framkomligheten och trafiksäkerheten. I första hand önskas en överdäckning av Brommaplan, i andra hand en gångtunnel under Drottningholmsvägen som helt skulle separera gående och cyklister.

Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning

- Förvaltningen påpekar att Nälstastråket är välutnyttjat och eventuellt bör uppgraderas till pendlingsstråk.

Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning

- Stråket Tensta-Rinkeby-Järfälla-Sundbyberg/Solna bör uppgraderas till pendlingsstråk. Mellan Bergslagsvägen och Barkarby station bör stråket ledas under Bergslagsvägens bro över järnvägen och norr om densamma fram till Barkarby station där huvudstråket fortsätter norr om järnvägen mot Jakobsbergs centrum.
- Södra järvastråket förlängs västerut via Akallastråket och det lokala nätet över Akallalänken över Barkarby torg. Stadsdelen anser även att en förlängning av stråket från Barkarby torg till Barkarby handelsplats vore önskvärd.
- Norra järvastråket bör uppgraderas till pendlingsstråk på grund av sin betydelse för arbetspendlingen till Kista. Möjligheten att göra sträckningen genom Sundbyberg/Ursvik genare bör ses över.
- Solna-Järfällastråket är svårorienterat genom Igelbäckens naturreservat. För att göra sträckningen genare önskas även en översyn av sträckningen via "Kymlinge tunnelbanestation" och anslutningen till Kistastråket.

Sundbybergs stad

- Staden anser att Löfströmsvägen bör prioriteras och definieras som ett pendlings- eller huvudstråk som kopplar samman kommunerna. Vägen används mycket redan idag och är viktig för tillgängligheten till kollektivtrafiken i Sundbyberg.

Järfälla kommun

- En ny koppling skapas när Växthusvägen i Hässelby förlängas till Vinlandsvägen i Järfälla. En cykelbana kommer att anläggas längsmed Växthusvägens östra sida och i Järfälla ansluter den till det regionala Skälbystråket.
- Järfälla kommun anser kopplingen mellan Skälby/Barkarby och Spånga inte är tillräckligt god och önskar att även Fagerstagatan pekas ut som pendlingsstråk som ett komplement till Avestagatan.
- Kopplingen mellan Bergslagsvägen (vid Lunda och Tensta) mot Barkarby station anser Järfälla bör uppgraderas till pendlingsstråk. Kopplingen är viktig och kommer att öka i betydelse när Barkarbystaden byggs ut.
- Kommunen önskar även att pendlingsstråk från Järvafältet mot Stockholm förstärks.

Företagsgrupperna

- Vinsta företagsgrupp pekar på betydelsen av tvärförbindelser, exempelvis Hässelby-Vällingbys koppling till Sundbyberg, Solna och Kista.

- Lunda företagsgrupp vill att pendlingsstråken runt Lunda företagsområde uppgraderas till prioritet 1.
- Bromma företagsgrupp önskar att sträckan mellan Ulvsundaplan och flygplatsinfarten prioriteras upp till prioritet 1 för att det ska bli ett sammanhängande stråk in mot staden. Detsamma gäller även Karlsbodavägen.