

Handläggare
Joakim Boberg
08-508 26 392**Till**
Trafiknämnden
2021-03-11

Regional cykelplan för Stockholms län. Svar på remiss från kommunstyrelsen

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna svaret på remissen.
2. Trafiknämnden justerar beslutet omedelbart

Gunilla Glantz
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefMikael Ranheden
Enhetschef

Sammanfattning

Trafiknämnden har fått remiss av Regional cykelplan för Stockholms län från kommunstyrelsen för yttrande. Planen anger en riktning för cykelplaneringen i Stockholmsregionen med målet att cykelresorna ska stå för 20 procent av alla resor i länet till 2030. Planen pekar även ut ett regionalt cykelvägnät som bör vara utbyggt till 2030, och det föreslås att en regional cykelförhandling ska inledas.

Trafikkontoret konstaterar att den övergripande inriktningen med ökad cykling och utbyggd cykelinfrastruktur är densamma som i Stockholms stads cykelplan. De regionala cykelstråken sammanfaller till stor del med stadens utpekade pendlingsnät för cykeltrafik, både geografiskt och vad gäller standard för utformning. Stockholms stad tar en aktiv del i det regionala och

mellankommunala arbetet med cykelfrågor, och stadens insatser är av stor vikt för att uppnå även regionala mål för cykeltrafik. En stor del av Stockholms cykelinvesteringar sker på de viktigaste regionala stråken, som fyller en funktion även för inomkommunala resor och vardagscykling utöver arbetspendling. För att nå mål om ökad cykling i staden och regionen kommer det samtidigt finnas behov av fortsatta investeringar i andra delar av cykelnätet.

Det bör förtydligas i samrådsunderlaget vilka delar av nätet som är statligt ansvar vad gäller utbyggnad och underhåll. Vidare bör en utökad möjlighet att ta med cykeln i kollektivtrafiken utredas.

Trafikkontoret anser att det bifogade planeringsstödet för genomförande av planen är ett bra underlag för fortsatt diskussion i syfte att nå samsyn mellan länets väghållare kring bland annat utformningsstandard på det regionala nätet. Kontoret konstaterar slutligen att de utpekade regionala cykelstråken har uppdaterats och justerats något, och kommenterar särskilt några av sträckningarna.

Remissen

Trafiknämnden har fått remiss av Regional cykelplan för Stockholms län från kommunstyrelsen för yttrande.

Den nuvarande regionala cykelplanen; Regional cykelplan för Stockholms län (2014) togs fram i samverkan mellan Trafikverket, Länsstyrelsen, Stockholms läns landsting (Region Stockholm sedan 2019) och kommunerna i länet. Tillväxt- och regionplaneförvaltningen på Region Stockholm fick 2019 i uppdrag att revidera planen.

Den regionala cykelplanen för Stockholms län pekar ut en riktning för cykelplaneringen i Stockholmsregionen och bidrar till genomförandet av RUFS 2050. Målet i planen är att cyklingen i länet ska öka markant och cykelresorna ska stå för 20 procent av alla resor till 2030. I remissen konstateras att det kräver att arbetet för ökad cykling skalas upp och att satsningar görs på högkvalitativ cykelinfrastruktur såväl som mjuka åtgärder för att främja cykelanvändandet.

För att nå den uppsatta målbilden identifieras i planen fem strategiska insatsområden; cykelinfrastruktur, trafikinformation, kommunikation och kampanjer, kombinationsresor samt folkhälsa.

Den regionala cykelplanen pekar ut ett regionalt cykelvägnät med prioriterade cykelstråk som binder ihop målpunkter i länet, och som

ska hålla genomgående hög standard. Planen beskriver även funktion och utformningsprinciper för de regionala cykelstråken.

I den remitterade planen anges trafikinformation som ett område med stor utvecklingspotential både före, under och efter resan, och kommunikation och kampanjer som ett sätt att nå nya potentiella cyklister. Kombinationsresor där cykel kombineras med kollektivtrafik lyfts som en viktig del i att främja cykling vid längre resor. Vidare beskrivs de synergier som kan uppstå genom att koppla samman folkhälsa och cykling.

Till den regionala planen hör planeringsunderlaget ”Vägledning för genomförande av regional cykelplan”. Det är ett friliggande dokument kopplat till cykelplanen, som är tänkt att ge stöd vid genomförandet av den regionala cykelplanen och planering av annan cykelinfrastruktur.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts internt på trafikkontoret. Informell dialog har skett med stadsbyggnadskontoret.

Trafikkontorets synpunkter

Övergripande

Trafikkontoret välkomnar förslaget till Regional cykelplan för Stockholms län, och delar den övergripande inriktningen på ökad cykling och vikten av utbyggd cykelinfrastruktur.

Stockholms stads cykelplan antogs av kommunfullmäktige 2013-02-18, och syftar till att öka andelen och antalet cyklister och göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholm. Planens fokus är att underlätta för arbetspendling med cykel, för befintliga cyklister och för att få fler att cykla genom en väl fungerande infrastruktur med ett sammanhängande nätverk av cykelvägar. En översyn av cykelplanen pågår.

Det utpekade pendlingsnätet, som är det övergripande cykelnätet med den högsta standarden i Stockholms cykelplan, sammanfaller till stor del med de regionala cykelstråken. Mellan 2012-2018 investerade staden 1 miljard kronor i cykelinfrastruktur, och anlade ca 60 km nya och breddade cykelbanor, varav ca 40 km på det regionala nätet. 2019-2020 investerades drygt 400 miljoner kronor.

Förslaget till regional plan identifierar fem strategiska insatsområden för ökad cykling. Av dessa vill trafikkontoret särskilt

framhålla betydelsen av infrastrukturåtgärder och folkhälsoaspekten av cykling och annat aktivt resande.

Det regionala samarbetet kring cykelplanering har stärkts på senare år, bland annat genom inrättande av ett Regionalt Cykelkansli i Region Stockholm, och framtagande av den första regionala cykelplanen. Stockholms stad tar en aktiv del i det regionala och mellankommunala arbetet med cykelfrågor, och har en särskilt viktig roll som kärnan i regioncentrum. Trafikkontoret bedömer att stadens insatser är av stor vikt för att uppnå även regionala mål för cykeltrafik.

I det följande kommenteras närmare de olika delarna i förslaget till remissversion av regional cykelplan.

Mål om ökad cykling

Målet om att cykelresorna ska utgöra 20 procent av alla resor i länet år 2030 är ett ambitiöst mål. Stockholms stad bör kunna ge ett betydande bidrag till måluppfyllelsen, men stora insatser för att göra det enklare och säkrare att cykla krävs även av andra väghållare och aktörer på både regional och nationell nivå för att målet ska kunna nås.

Strategiska insatsområden

Cykelinfrastruktur

Trafikkontoret instämmer i att infrastrukturåtgärder är centrala för att nå målet om 20 procents cykelandel. Åtgärder inom cykelinfrastruktur kommenteras mer utförligt under avsnittet om regional cykelinfrastruktur.

Trafikinformation

Under insatsområdet trafikinformation lyfts behovet av en genomtänkt gestaltning av regionala cykelstråk. I det bifogade planeringsunderlaget för genomförande framgår att ett första steg kan vara att gemensamt ta fram ett gestaltungsprogram.

Trafikkontoret konstaterar att den befintliga regionala stamgrenplanen för cykelvägvisning bygger på och sammanfaller med Stockholms stads cykelvägvisningsprogram.

Trafikkontoret är positivt till att regionalt och mellankommunalt samordna ett nästa steg med en ytterligare förtydligad vägvisning av de viktigaste stråken i staden och regionen. Liknande åtgärder föreslås i Stockholms cykelplan. Det ligger dock inom väghållarnas

ansvar att svara för investeringar i och vägvisning av cykelinfrastrukturen, samt kontinuerligt underhåll av exempelvis skyltar och målning. Utformning, beskrivning och gestaltning av en uppdaterad vägvisning behöver därför ske med stadens och övriga väghållares förutsättningar och behov i beaktande.

Kombinationsresor

Trafikkontoret instämmer i ambitionen att underlätta för kombinationsresor med exempelvis cykel och kollektivtrafik, och behovet av cykelparkeringar vid knutpunkter, men vill framhålla att vid de större omstigningspunkterna, som Stockholms Centralstation, har staten i egenskap av fastighetsägare ett stort ansvar för att möjliggöra god tillgänglighet för cykel. Trafikförvaltningen i Region Stockholm har en viktig roll i samverkan för tillgänglighet för cykel i anslutning till pendeltågsstationer och bussterminaler.

En cykelfrämjande åtgärd för kombinationsresor som visat sig framgångsrik i länder som Danmark och Nederländerna är möjligheten att ta med cykeln på kollektivtrafiken. Frågan berörs dock i den regionala planen endast i förbifarten som ett sätt att främja cykelturism. För att kombinationsresor ska bli attraktiva bör Region Stockholm ta ett samlat grepp och utreda frågan om utökade möjligheter att ta med cykeln på kollektivtrafiken.

Regional cykelinfrastruktur

Det regionala cykelvägnätet pekar ut omkring 80 mil cykelstråk. Stockholms stad har en särskilt viktig roll som kärnan i regioncentrum. Totalt finns i staden 114 mil cykelbanor, cykelfält och gång- och cykelbanor. Runt 20 mil regionala stråk löper inom eller genom Stockholms stad, vilka i stor utsträckning sammanfaller med stadens pendlingsnät för cykel som omfattar ca 36 mil utpekade stråk för utbyggnad. En stor del av dessa tillhör regionens viktigaste och mest trafikerade. Därför är det viktigt för staden hur de regionala stråken definieras, utformas och prioriteras.

Status på den regionala infrastrukturen

Den befintliga regionala infrastrukturens status illustreras i planen, samt i en interaktiv karta som del av samrådsunderlaget, och det framgår att ca 20 procent av nätet är utbyggt enligt rekommenderad standard. Trafikkontoret bedömer att kartunderlaget behöver uppdateras i det avseendet med ett antal sträckor i Stockholms stad som åtgärdats de senaste åren. Dit hör exempelvis Lidingövägen, Torsgatan, Stadsgårdsleden samt delar av Sockenvägen, Flatenvägen, Ulvsundavägen och Bergslagsvägen.

Trafikkontoret gör vidare bedömningen att – grovt räknat – knappt 4 procent av det regionala nätet inom Stockholms stad där staden är väghållare helt saknar cykelinfrastruktur. Om de sträckor räknas bort som ingår i beslutade eller planerade åtgärder återstår i storleksordningen 2 procent som kvarstår för ett sammanhängande nät.

Vad gäller kopplingar över kommungränser är trafikkontorets uppskattning att runt 80 procent av de utpekade pendlingsstråkskopplingarna mellan Stockholm och angränsande kommuner har - eller har beslut om - cykelinfrastruktur på båda sidor. Merparten av dessa är på regionala stråk. Om även sträckor räknas in där det pågår utredningar, exploateringar eller annat planarbete som innefattar cykelkopplingar blir utfallet nästan 95 %.

Det som kvarstår är att successivt uppgradera nätet till en högre standard för bättre framkomlighet, trafiksäkerhet och komfort. Ambitionsnivån bör vara hög vid nyanläggning och breddning av befintlig infrastruktur.

Det framgår i den regionala planen att en stor del av det regionala cykelvägnätet är statlig väg, vilket innebär att Trafikverket är väghållare och därmed ansvarar för utbyggnad och underhåll av cykelvägar. Det framgår dock inte tydligt i samrådsunderlaget vilka delar av nätet som är statligt ansvar. Detta behöver förtydligas. Det kan även finnas exempel på sträckor där kommunen anges som väghållare för cykelbanor längs eller i anslutning till statlig väg, men där standardhöjningar av cykelinfrastrukturen förutsätter åtgärder inom det statliga väghållarskapet. Även dessa sträckor bör kunna identifieras och illustreras.

Utbyggt nät till 2030

Målet i den regionala planen är att det till 2030 finns ett sammanhängande regionalt cykelvägnät som bör vara utbyggt enligt rekommenderade utformningsprinciper.

Under 2018 slutfördes satsningen i Stockholms stad att investera 1 miljard kronor i cykelinfrastrukturåtgärder mellan åren 2012 och 2018. En betydande del av de mest prioriterade åtgärderna i Stockholms cykelplan har genomförts under perioden.

Totalt har 91 investeringsprojekt för utbyggnad av cykelnätet bedrivits av trafikkontoret inom ramen för cykelmiljarden och drygt 60 km cykelinfrastruktur anlagts, varav 40 km på det regionala nätet. Utöver detta tillkommer cykelinfrastruktur som byggs i

samband med stadsutveckling i till exempel Norra Djurgårdsstaden, Hagastaden och Slussen, samt vid mindre exploateringsprojekt.

I framkomlighetssatsningen på cykelinfrastruktur 2019-2022 rymmer ytterligare 1 miljard kronor i cykelinvesteringar. 2020 fattades 19 inriktnings- och genomförandebeslut om cykelinvesteringar, och verksamhetsplanen för 2021 rymmer 30 cykelinvesteringsprojekt samt ett antal programutredningar i tidigt skede.

En stor del av Stockholms cykelinvesteringar sker på de viktigaste regionala stråken. Flera av dessa utgör samtidigt viktiga inomkommunala länkar. RVU 2019 visade att 80 procent av cykelresorna i Stockholm har start- och målpunkter i staden, och hälften av cykelresorna sker inom innerstaden. Runt 20 procent är regionala i meningen att de görs mellan staden och övriga regionen.

Prioriteringar

I förslaget till regional plan föreslås en prioriteringsvägledning med prio A respektive prio B-kopplingar. Det framgår att för att säkerställa en samordnad, strategisk och effektiv utbyggnad ska en regional cykelförhandling inledas.

Trafikkontoret konstaterar att radiella kopplingar och tvärkopplingar nära de centrala delarna av regionen är högt prioriterade och bedömer att stora delar av det regionala nätet i Stockholms stad omfattas av dessa. Det är en rimlig prioritering, som sammanfaller med huvudinriktningen i stadens investeringsplanering för cykel.

Samtidigt utgör större områden i Stockholm målpunkter i sig, som innerstaden eller Kista, och där stora delar av cykelnätet har betydelse för mer än enbart den lokala trafiken, som i sig kan vara omfattande. Det finns exempel på lokala parkvägar i centrala Stockholm som har högre cykelflöden än några av de regionala kopplingarna till grannkommuner, och huvudstråk som närmar sig 10 000 cykelpassager per dag.

För att nå mål om ökad cykling i hela regionen kommer det finnas behov av att även prioritera investeringar i andra viktiga delar av cykelnätet, som andra pendlingsstråk, huvudstråk och lokalstråk. Inte minst gäller detta i regioncentrum. Ett sådant exempel är enklare cykelfrämjande åtgärder på delar av huvudnätet för bättre finmaskighet och omskyltning till dubbelriktad cykling på enkelriktade lokalator. Olika former av medfinansiering och

finansiering från länstransportplanen bör därför kunna ges till åtgärder på andra delar av cykelvägnätet än det regionala.

I trafikkontorets utredningsbeslut om stadens framkomlighetssatsning 2019-2022 konstateras att det finns behov av att planera för åtgärder som underlättar vardagscykling i bred bemärkelse genom ett ökat utrymme för exempelvis åtgärder på sträckor som kopplar till skolor och idrottsplatser.

Tyngdpunkten kommer fortsatt ligga på utbyggnaden av pendlingsnätet, som i stor utsträckning även sammanfaller med det regionala cykelnätet. Målet om utbyggnad av det regionala nätet bör trots detta ses framför allt som ett av flera medel för att nå övergripande mål om ökad cykling.

Utformningsstandard

I förslaget till regional plan presenteras principer för utformning på det regionala nätet. Mer utförliga rekommendationer återfinns i den bifogade ”Vägledning för genomförande”, som kommenteras längre fram.

Trafikkontoret konstaterar att de standardnivåer som föreslås i den regionala planen i stort överensstämmer med rekommenderad standard på pendlingsstråken i Stockholms cykelplan. Inte minst gäller detta de rekommenderade breddmått, vilka syftar till att uppnå viss funktion med utgångspunkt i dimensionerande trafiksituationer. Pendlingsstråken utgör ett övergripande cykelvägnät som ska vara till för alla, och cyklister som tar sig fram i olika takt och med olika förutsättningar kan känna sig trygga och säkra.

Stora delar av pendlingsnätet och det regionala nätet i Stockholms stad underlättar på så sätt vardagscykling i bred bemärkelse, och fyller en funktion även som huvudsakligt val för mer eller mindre lokala cykelresor inom och mellan stadsdelar. Särskilt i de tätare delarna av staden är cykeln både ett transportmedel och en del i ett attraktivt stadsliv, där det även ska vara lätt att stanna och parkera längs vägen vid en mängd olika målpunkter.

Flera av de utpekade cykelstråken berör komplexa miljöer, och innebär avvägningar mellan olika intressen och anspråk utifrån de förutsättningar som råder på platsen. Svåra avvägningar behöver ofta göras mellan cykel, gångtrafik och stombusslinjernas framkomlighet. I många korsningar kan det till exempel finnas behov av signalprioritering både för cyklister och bussar.

Generellt kan dock sägas att avsnittet om utformningsstandard med fördel skulle kunna ses över, förkortas något och formuleras mer principiellt med färre detaljer. I avsnittet görs vissa hänvisningar till andra dokument och riktlinjer. Samtidigt nämns till exempel inte Stockholms stads cykelplan och cykelhandbok som idag är de huvudsakliga utgångspunkterna för utformning av en femtedel av det regionala nätet.

I det följande kommenteras särskilt några punkter. Se även kommentarer till vägledning för genomförande.

- I förslaget till regional plan hänvisas till SL:s utformningskrav i Ribuss vad gäller bland annat cykelinfrastruktur och cykelparkering i anslutning till busshållplatser. I de delarna hänvisas till Stockholms stads granskningssynpunkter på trafikförvaltningens remiss av RiGata hösten 2020 och de fortfarande pågående diskussionerna om förslagen i remissen.
- Trafikkontoret instämmer i att korsningspunkter bör utformas på ett sådant sätt att framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister främjas. Stockholm arbetar sedan några år tillbaka mestadels med genomgående cykelbanor och cykelpassager med väjningsplikt för biltrafik. Planskilda passager är dock inte alltid möjligt eller lämpligt i täta stadsmiljöer.
- Vad gäller trafiksignaler finns det i Stockholms stad totalt drygt 600 signalreglerade korsningar. Av dessa har hälften särskilda cykelsignaler. Nästan lika många har någon slags cykeldetektering, och inriktningen är att styrningen i trafiksignalerna fortsatt ska utvecklas så att framkomligheten för cykeln förbättras. Längs pendlingsnätet har den absoluta merparten av de cykelsignalreglerade korsningarna detektering och/eller överanmälan.

Cykling för olika målgrupper och resor

Trafikkontoret instämmer i vikten av att främja en ökad cykling på bred front genom att titta på olika målgruppers förutsättningar och på olika typer av cykelresor.

Cyklister är olika individer med olika förmågor, beteenden, och ärenden, och cykelplaneringen behöver därför utgå från de osäkra och ovana cyklisterna. Barns och äldres cyklande bör särskilt lyftas fram. Det är också viktigt att möjliggöra cykling för olika typer av resor och med olika typer av fordon. Arbetsresor har de högsta

cykelandelarna idag, medan endast 6 procent av fritidsresorna sker på cykel och 4 procent av tjänsteresorna. Här finns en potential. Cykeln ska kunna vara ett självklart möjligt val för alla typer av ärenden - till och från arbete och studier, för barn och föräldrar till skola och fritidsaktiviteter, liksom för inköps- och andra service- och besöksresor.

Det är även angeläget att beakta att olika cyklar tar olika mycket plats och har olika förutsättningar att ta sig fram. Förslaget till regional plan lyfter villkoren för lastcyklar. De senaste åren har även inneburit en större mångfald av fordon med små hjul som eldrivna skateboards, hoverboards och elsparkcyklar. Mycket tyder på att utvecklingen framöver kommer att innebära en än större variation och mångfald av olika typer av cyklar och annan mikromobilitet, som löser en rad olika transportuppgifter i staden. Även detta bör lyftas i den regionala planen.

Vägledning för genomförande av regional cykelplan

Till den regionala planen bifogas Tillväxt- och regionplaneförvaltningens planeringsstöd för genomförande av planen, som omfattar avsnitt om utformningsstandard, cykelparkering, trafikinformation och kommunikation. Det framgår att vägledningen avses aktualitetsprövas och uppdateras löpande.

Trafikkontoret anser att vägledningen är ett bra underlag för fortsatt diskussion, och bedömer att en sådan bör inledas i närtid utifrån inkomna remissynpunkter i syfte att nå samsyn mellan länets väghållare kring bland annat utformningsstandard på det regionala nätet.

Kontoret väljer att i det här remissvaret inte ha heltäckande granskningssynpunkter, men vill särskilt kommentera några delar:

- Breddmåttet för gångtrafik på regionala gc-banor (1,8 m) är smalare än minsta rekommenderad bredd i Stockholms stads planeringsstöd för gångtrafik.
- Det är inte heller önskvärt att vid nyanläggning eller breddning planera för att gångbanan används som omkörningsfil för cykeltrafiken.
- Det framgår mycket riktigt att potentialen för ökad cykeltrafik är stor på de radiella stråken in mot Stockholms City. Den allra största potentialen finns dock sannolikt inom Stockholms innerstad, närförort och centrala delar av Solna och Sundbyberg, det område som i det regionala underlaget pekas ut som en regional stadskärna. Enligt RVU 2019 sker

redan idag 50 procent av arbetsresorna på cykel i Stockholm inom innerstaden, med en medellängd på ca 3,5 km.

- Separering genom nivåskillnader och kanststen är en av flera utformningar med olika för- och nackdelar som bör kunna användas för att tydliggöra ytor för gående respektive cyklister.
- Cykelfält bör kunna övervägas även i miljöer med hastighetsbegränsningen 40 km/h, och inte enbart vid 30 km/h.
- Måtten för avstånd till sidohinder, körbana och parkering skiljer sig delvis från riktlinjerna i handboken Cykeln i staden, som används vid cykelplanering i Stockholms stad. Några av måtten i den regionala vägledningen bedöms inte vara anpassade till täta stadsmiljöer, och bör därför ses över.
- Det framgår att cykelbanor inte bör ha en lutning som överstiger 2 procent. Samtidigt är de regionala stråken redan utpekade geografiskt med de naturliga lutningar som finns i olika delar av vägnätet, som inte sällan är kuperat.
- Rekommendationerna om sikt hämtade från VGU (som är vägledande för kommuner) är mer tillämpliga på längre sträckor i ytterstadsmiljö än i tätare stadsmiljöer, vilket bör förtydligas. 70 m bromssträcka kan motsvara ett helt kvarter i stenstaden eller i förtätad närförort. Samma sak gäller avsnittet om planskilda passager, och mer specifikt att korsningar där antalet gående/cyklister överstiger 100 i maxtimmen bör ersättas med planskildhet. Om det skulle tillämpas strikt skulle alla korsningar längs Hägerstensvägen i Stockholm med som mest 200 cyklister i maxtimmen behöva göras planskilda, vilket inte bedöms rimligt eller nödvändigt.
- Vad gäller busshållplatser hänvisas till pågående granskning av och diskussioner om remiss av RiGata.
- Riktlinjerna för drift och underhåll är i stort bra, men vissa detaljer behöver stämmas av gentemot de riktlinjer som staden tillämpar.
- Avsnittet om cykelparkering är bitvis väldigt detaljerat, särskilt avseende riktlinjer för infartsparkering, och bör ses över. Likaså gäller avsnittet om vägmärken och vägmarkeringar.

Kartunderlaget för det regionala cykelvägnätet

De utpekade regionala cykelstråken är i huvudsak desamma som pekas ut i nuvarande regionala cykelplan, men har uppdaterats något i dialog med trafikkontoret och övriga väghållare i länet. För Stockholms del har sträckningarna för ett antal stråk justerats något

för att bättre anpassas till förhållandena på marken och inriktningen på de investeringar som gjorts och planeras framöver.

Trafikkontoret har utöver det några kompletterande synpunkter:

- Det saknas gena kopplingar mellan Akalla och Barkarbystaden i Järfälla, samt mellan Solvalla och Rissne.
- Det ser ut att finnas två parallella kopplingar mellan Stockholm och Järfälla längs Avestagatan-Ekvägen och Fagerstagatan-Lundavägen. Den senare bör utgå.
- Växthusvägen mellan Stockholm och Järfälla bör vara regionalt stråk i sin helhet.
- Maskvidden på det regionala nätet är generellt något tät i delar av Stockholms västerort och söderort. Till exempel kan Spångavägens regionala betydelse ifrågasättas, liksom flödena av regional cykeltrafik på Magelungsvägen. Båda sträckorna ingår fortsatt i Stockholms pendlingsnät.
- Norra Stationsgatan mellan S:t Eriksgatan och Torsgatan bör ingå i det regionala nätet.
- Längs Södertäljevägen bör endast cykelbanan på norra sidan mellan Bredäng och Västberga ingå i det regionala nätet.
- Trafikkontoret ser stora utmaningar och liten nytta med det föreslagna utredningsstråket mellan Huddinge och Årsta genom Älvsjöskogens naturreservat och Västberga industriområde. Stråket bör utgå.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår trafikkontoret att godkänna svaret på remissen.

Slut

Bilagor

1. Regional cykelplan för Stockholms län. Svar på remiss från kommunstyrelsen. Bilaga 1
2. Regional cykelplan för Stockholms län. Svar på remiss från kommunstyrelsen. Bilaga 2