

Utlåtande 2013: RII (Dnr 314-1559/2012)

Cykelplan Stockholm 2012
Förslag från trafik- och renhållningsnämnden

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.
Cykelplan Stockholm 2012 godkänns.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

I juni 2010 fick trafikkontoret i uppdrag av trafik- och renhållningsnämnden att ta fram en ny cykelplan för Stockholm. Föreliggande Cykelplan 2012 antogs av trafik- och renhållningsnämnden i oktober 2012 efter att ha skickats ut på bred remiss. 52 stycken remissvar inkom från stadens nämnder och bolag, intresseorganisation, andra kommuner och myndigheter samt berörda företag. Remissinstanserna var överlag positiva till remissversionen av Cykelplan Stockholm 2012 – ett antal mindre justeringar gjordes dock utifrån inkomna remissvar.

Planen består av en strategidel som innehåller den övergripande och långsiktiga inriktningen på stadens cykelarbete samt en handlingsplan som pekar ut åtgärder som behöver göras för att nå målen.

Cykelplanens genomförandetid sträcker sig till år 2030.

Beredning

Ärendet har initierats av trafik- och renhållningsnämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret anser att Cykelplan Stockholm 2012 är en viktig planeringsgrund för utveckling av cyklingen i hela Stockholms stad och angränsande kommuner. Planen utgör ett stadsövergripande styrdokument och är grunden för samordning mellan stadens olika förvaltningar i det gemensamma uppdraget att öka cyklingen i hela Stockholm.

Mina synpunkter

Cykelplan Stockholm 2012 möjliggör för fler stockholmare att använda cykel som färdmedel. En ökad andel cykeltrafik bidrar till att nå flera mål såsom minskad negativ miljöpåverkan, ökad framkomlighet och positiva effekter på folkhälsan. En ökad cykling bidrar därmed till att nå Framkomlighetsstrategins mål, uppfyllandet av kommunens inriktningsmål för minskad miljöpåverkan från trafiken och ökad cykeltrafik i Miljöprogram 2012-2015 samt till det Idrottspolitiska programmets mål om att stimulera fler stockholmare att bli fysiskt aktiva. Stockholms stad satsar sammanlagt en miljard kronor fram till år 2018 för att bygga ut infrastrukturen för cykling i Stockholm.

Cykelplanen är en del av Stockholms stads Framkomlighetsstrategi. Inom ramen för framkomlighetsstrategin kommer Cykelplanen tillsammans med övriga underlydande styrdokument: Stomnätsstrategin, Parkeringsplanen, Trafiksäkerhetsprogrammet och Gods- och leveransstrategin – som är under utarbetande – att vara vägledande för framkomlighetsarbetet i Stockholms stad.

Cykelplanen är också genom sin vidareutveckling av effektiva transporter en del i genomförandet av översiktplanen Promenadstaden och möjliggörandet av stadens planer att växa med 100 000 nya bostäder till år 2030. Syftet med planen är att öka andelen cyklister och att göra det enklare och säkrare att cykla, för såväl befintliga som tillkommande cyklister. Det är även angeläget att beakta säkerhetsaspekterna för andra trafikslag, i första hand fotgängare och personer med funktionsnedsättning. Med hänvisning till framkomlighetsstrategin anger cykelplanen att cykelandelen av alla lokala resor – resor inom kommunen dvs. de resor där cykeln är som mest konkurrenskraftig – i högtrafik ska öka fram till och med år 2030. Mot bakgrund av att det idag endast finns bristfälligt dataunderlag kring färdmedelsandelar ska staden invänta den resvaneundersökning som är planerad att genomföras under år 2013 innan vi an-

ger en målsättning. De angivna målvärdena om 15 respektive 12 procent ska därför ses över när resultat från resvaneundersökningen finns att tillgå.

De högst prioriterade åtgärderna i planen är att skapa ett sammanhängande cykelvägnät och att öka kapaciteten på de länkar där behovet är störst. Fler tvärförbindelser för cyklister är en viktig del i detta arbete. Cykelvägvisning och cykelparkering är andra insatsområden som behandlas i cykelplanen, liksom åtgärder som syftar till att informera om cykelåtgärderna samt att samverka med andra parter som har påverkan på cykeltrafikens utveckling.

Nybyggnation för att skapa en sammanhängande cykelinfrastruktur och breddning av befintliga cykelvägar/fält/banor som i dagsläget är eller inom en snar framtid beräknas bli underdimensionerade är viktiga inslag i planen men även mindre kostsamma åtgärder som kan ha stor effekt på cykeltrafikens framkomlighet eller säkerhet. Eventuella lagändringar får inte försämra trafik-säkerheten.

Framkomligheten i Stockholm och hur väl det fungerar är och kommer att vara en viktig del av Stockholms attraktivitet idag och i framtiden. Cykelplanen pekar ut färdriktningen för hur ett av de kapacitetsstarka och yteffektiva färdmedlen kan bidra till en ökad framkomlighet i Stockholm på både lång och kort sikt. Tillsammans med de övriga trafikslagen kollektivtrafik, gång, bil, och leveransfordon är cykeln en viktig del i ett framkomligt och attraktivt Stockholm.

I övrigt hänvisar jag till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Cykelplan Stockholm 2012
3. Trafik- och renhållningsnämndens ärende Cykelplan Stockholm 2012 – slutversion och redovisning av remiss
4. Sammanfattning av remissyttranden – per remissinstans och kapitel (cykelplanens bilaga A2)
5. Sammanfattning av remissyttranden per kapitel och svar (cykelplanens bilaga A3)

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden Karin Wanngård (S) enligt följande.

Vi föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

1. Att delvis godkänna kontorets förslag till beslut
2. Att uppdra åt kontoret att återkomma med en tidsplan för de planerade etapperna
3. Att utöver detta anföras

Trafikregler och säkerhet

- Vi känner en stor osäkerhet vad gäller lämpligheten att skapa nya regler för cyklister, oavsett om man som i planen hänvisar till andra länder som genomfört detta. Dock anser vi att det kan vara möjligt att på vissa enkelriktade gator ha dubbelriktad cykeltrafik. Att låta cyklister cykla mot rött vi högersväng motsätter vi oss bestämt. Framför allt skapar det en osäkerhet för de gående. Fotgängare är redan en alltför utsatt grupp i trafiken. Även för bilister på den korsande vägen är risken för osäkerhet stor. Vi vet att antalet cykelolyckor idag ökar i Stockholm. Det är en utveckling staden ska verka för att vända.

- Satsningar på att öka trafiksäkerheten för cyklister och minska antalet cykelrelaterade olyckor måste skyndsamt inledas. Det innebär bland annat satsning på rödmålade gator och och, där det är möjligt, flerfiliga cykelvägar.

- Cyklister är oskyddade i trafiken och om satsningen på fler cyklister i Stockholm ska bli framgångsrik måste de idag trafikfarliga situationerna som kan uppkomma byggas bort. Bl a måste bredden på cykelbanor anpassas i högre utsträckning beroende av

Fler aktörer beträffande låncykelsystemet

Konkurrens i samverkan mellan aktörerna tror vi skulle skapa ytterligare stationer för låncyklar och vi menar att man ska anvisa mark för hyrcykelsystem vid kollektivtrafikplatser.

Resurser för vinterväghållning

Det är viktigt att resurser avsätts för effektiv vinterväghållning. Det kommer att krävas mer resurser än det talas om i cykelplanen. Där nämns nya typer av maskiner för att röja cykelbanorna. Dessa maskiner borde vara självklara att använda vid snöröjning av trottoarer, och finnas med som krav för entreprenörer att använda vid anbudsförfrågan. De nya snöröjningsmaskiner, som både sopar, plogar och sandar, används idag i Norrköping. Där har man också tidvis en gräns på 1 cm för snöröjning.

Utbyggnad enligt stadsdelsnämndernas förslag

Det redovisas i remissvaren många viktiga synpunkter från olika stadsdelsnämnder på hur cykelvägar bör byggas och prioriteringar för vissa områden. Vi Socialdemokrater anser att dessa synpunkter måste beaktas när slutgiltiga dragningar av cykelbanor tas fram. I detta sammanhang vill vi även starkt poängtera att samarbete sker i utbyggnaden tillsammans med andra angränsande kommuner

Regelbunden inventering av cykelparkeringar

Utöver förslagets nybyggnation av 500 cykelparkeringar per år behövs en regelbunden inventering av de som redan finns. I dagsläget upptas många platser av trasiga och uttjänta cyklar som därmed hindrar cyklister från att parkera där. Att regelbundet markera cyklarna och rapportera till polisen, samt därefter transportera bort dem, skulle frigöra platserna till cyklar som används.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Miljöpartiet välkomnar att staden vill förbättra framkomligheten och säkerheten för det ökande antalet cyklister i regionen. Det är verkligen hög tid, cyklisterna har upplevt sex förlorade år då cykelplanen från 2006 förkastades av den nya majoriteten. Möjligheten att bygga i takt med det ökande antalet cyklister har istället blivit en angelägen fråga om att bygga ikapp.

Cykelplanen är ett ambitiöst dokument som ger förutsättningar för ökad cykling. Trafiksäkerhetsaspekten är bra och det är tydligt att det krävs flera olika åtgärder för att uppnå en ökad säkerhet för stadens cyklister. Vi skulle gärna ha sett en bättre koppling mellan cykelplanen och Den gröna promenadstaden, samt att det är betydelsefullt att se cykelplanen utifrån ett regionalt perspektiv. Vi ser det som mycket viktigt att målkonflikterna om den begränsade ytan verkligen leder till prioriteringar i enlighet med Framkomlighetsstrategin och Cykelplanen. Ytterst måste tillräcklig finansiering säkerställa att Cykelplanen genomförs och genomförandetiden kortas.

Målet om att andelen av alla resor i högtrafik som sker med cykel ska vara minst 15 procent år 2030 är för lågt satt. Antalet cyklister har enligt handlingsplanen till framkomlighetsstrategin ökat med 80 procent på 10 år och idag används cykeln av cirka 10 procent av stadens invånare för resa till jobb eller skola. Målet bör därmed ställas betydligt högre än det föreslagna, framförallt då det nu sker en kraftig ökning utan större investeringar i cykelinfrastrukturen.

Miljöpartiet anser att det är viktigt att intensifiera arbetet med cykelplanen. Förslagen cykelplan ska antas, men vi ser även ett behov av att utreda snabbcykelvägar för kapacitetsstarka cykelstråk från ytterstaden och in mot innerstaden. En strategi för snabbcykelvägar bör i ett senare skede läggas in som en del i en uppdaterad cykelplan för Stockholm.

Cyklandet riskerar dock att hämmas av att det är svårt att orientera sig jämfört med andra transportsätt. För att förbättra orienterbarheten föreslår vi att cykelbanorna, främst snabbcykelvägarna, pendlingsstråken och huvudstråken, ges egna namn, som kan användas på skyltar och kartor, i vägbeskrivningar och ”appar”. Förslagsvis ges dessa cykelbananamn (som i Nederländerna) ett gemensamt efterled, t.ex. ”-stråket”, så att de enkelt kan skiljas från andra gatu- och vägnamn.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Trafik- och renhållningsnämndens förslag till Cykelplan 2012 godkänns.

Stockholm den

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Ulla Hamilton

Ulrika Gunnarsson

ÄRENDET

I juni 2010 fick trafikkontoret i uppdrag av trafik- och renhållningsnämnden att ta fram en ny cykelplan för Stockholm. Föreliggande Cykelplan 2012 har antagits av trafik- och renhållningsnämnden i oktober 2012 och ska behandlas av kommunfullmäktige.

Cykelplanen är tillsammans med stornätsstrategin och de ökade ambitionerna för gångtrafik en viktig del i uppfyllandet av framkomlighetsstrategin och stadens planer att växa med 100 000 nya bostäder till år 2030. Syftet med planen är att öka andelen cyklister och att göra det enklare och säkrare att cykla, för såväl befintliga som tillkommande cyklister. Med hänvisning till framkomlighetsstrategin anger cykelplanen att andelen av alla resor som sker med cykel i högrafik ska vara minst 15 procent år 2030 och 12 procent år 2018.

Planen består av en strategidel som innehåller den övergripande och långsiktiga inriktningen på stadens cykelarbete samt en handlingsplan som pekar ut åtgärder som behöver göras för att nå målen. Där föreslås åtgärder som syftar till att skapa en väl fungerande cykelinfrastruktur samt inriktning för drift och underhåll av infrastrukturen. I första hand avser det ett sammanhängande, kapacitetsstarkt och trafiksäkert cykelvägnät med god framkomlighet. Vägvisning och parkering är andra insatsområden som behandlas i cykelplanen, liksom åtgärder som syftar till att informera om cykelåtgärderna samt att samverka med andra parter som har påverkan på cykeltrafikens utveckling.

De åtgärder som har prioriterats högst i planen är nybyggnation för att skapa en sammanhängande cykelinfrastruktur och breddning av befintliga cykelvägar/fält/banor som i dagsläget är eller inom en snar framtid beräknas bli underdimensionerade. I gruppen av högt prioriterade åtgärder finns också mindre kostsamma åtgärder som kan ha stor effekt på cykeltrafikens framkomlighet eller säkerhet.

Cykelplanens genomförandetid sträcker sig till år 2030. Investeringsutgifter för utbyggnaden av cykelinfrastrukturen i planen som helhet bedöms av trafik- och renhållningsnämnden till 2-3 miljarder kronor. Nämnden bedömer att förbättrad drift och underhåll beräknas kosta cirka 30-50 miljoner kronor extra årligen beroende på snömängden när hela pendlingsnätet är utbyggt. Nämnden uppskattar kostnaderna för utökad dialog och kampanjer till cirka 1,5 miljoner kronor extra årligen, och för uppföljning och utvärdering cirka 0,5-2,0 miljoner kronor extra årligen (den högre summan för år då resvaneundersökning görs). En resvaneundersökning är planerad att genomföras år 2013.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 18 oktober 2012 följande.

1. Trafik- och renhållningsnämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner trafik- och renhållningsnämndens förslag till Cykelplan 2012.
2. Trafik- och renhållningsnämnden uppdrar åt kontoret att ta fram ett förslag till utredningsbeslut för infrastrukturåtgärder till novembermånaden 2012.

Reservation anfördes av Oskar Levin m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Kajsa Stenfelt (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP) och Jonas Naddebo (C), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Göran Oljeqvist (KD), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 3 oktober 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Cykelplanen är tillsammans med stornätsstrategin och de ökade ambitionerna för gångtrafik en viktig del i uppfyllandet av Framkomlighetsstrategin och stadens planer på att kunna växa som planerat med 100 000 nya bostäder till 2030. Genomförandet av Cykelplan 2012 är ett led i att skapa en välfungerande infrastruktur för cykel och att cykeln ska betraktas som en lika naturlig del av transportsystemet som bil- och kollektivtrafiken.

Genomförandet av cykelplanen är ett långsiktigt arbete. De högst prioriterade åtgärderna i planen är att skapa ett sammanhängande cykelvägnät och att öka kapaciteten på de länkar där behovet är störst. Det kommer att krävas omfattande investeringar i cykelinfrastrukturen samt medel löpande för förbättrad drift och underhåll, informationsinsatser, rutinförbättringar etc. för att kunna förverkliga planen.

Prioritering

I cykelplanens kartbilaga B3 redovisas prioriteringsordningen för de olika åtgärdsförslagen i cykelplanen. Åtgärderna och de olika länkarna i pendlingsstråken har olika prioritet, från 1-4. De prioriteringsgrunder som har använts för att bedöma prioritet är följande:

- Saknad länk
- Bristande trafiksäkerhet
- Dålig framkomlighet och bekvämlighet för cyklister
- Små åtgärder som kan ge stora effekter

Cykelplanen anger ingen inbördes prioritering inom de olika prioritetsgrupperna (1-4). Prioriteringsordningen anger inte heller en strikt utbyggnadsplan eftersom cykelplaneringen kommer att påverkas av fler saker än de ovan nämnda kriterierna. T ex kommer utbyggnaden av pendlingsstråken påverkas av reinvesteringar, vägarbeten och exploateringar. Ibland kan cykelprojekten göras samtidigt och ibland är det mer lämpligt att göra dem före eller efter andra projekt. Ofta finns dock stora vinster i att samordna projekten. Prioriteringsordningen i cykelplanen är alltså gjord utifrån målet att göra det enklare och säkrare att cykla och hänsyn har i detta skede inte tagits till de omkringliggande faktorer som nämns ovan. För att kunna utnyttja samordningsvinsterna krävs en viss flexibilitet i planeringen.

De åtgärder som har prioriterats högst i planen är nybyggnation för att skapa en sammanhängande cykelinfrastruktur och breddning av befintliga cykelvägar/fält/banor som i dagsläget är eller inom en snar framtid beräknas bli underdimensionerade. I gruppen av högt prioriterade åtgärder finns också mindre kostsamma åtgärder som kan ha stor effekt på cykeltrafikens framkomlighet eller säkerhet. De högst prioriterade länkarna är listade och namnges i bilaga B4.

Finansiering

Investeringsutgifter

Cykelplanens genomförandetid sträcker sig till 2030 och planen har således en långsiktig inriktning. Investeringsutgifter för utbyggnaden av cykelinfrastrukturen i planen bedöms till 2-3 miljarder kronor.

Kontoret bedömer att kontorets projektledningsorganisation kommer att behöva förstärkas för att klara att öka byggtakten. Det förutsätter också att de ekonomiska ramarna är satta i god tid så att kontoret hinner med att projektera och genomföra projekten.

Ett vanligt investeringsprojekt av den karaktär som ett cykelprojekt har pågår under minst tre år - utredning år 1, projektering år 2 och byggande år 3. För att få snabbast möjliga framdrift behöver därför de ekonomiska ramarna vara kända åtminstone för de närmaste tre åren.

Driftkonsekvenser

Cykelplanen medför också andra ekonomiska konsekvenser. Förbättrad drift och underhåll (avser inspektioner, sand- och lövupptag, vinterväghållning, belysning, renhållning, beläggning, målning etc.) beräknas då hela pendlingsnätet är utbyggt kosta ca

30-50 Mnkr extra årligen (beroende på snömängden).

Kommunikationsåtgärder planeras i samband med Framkomlighetsstrategin och tillsammans med Stadsledningskontoret. En uppskattning är att kontorets kostnad för utökad dialog och kampanjer blir ca 1,5 Mnkr extra årligen.

Uppföljning och utvärdering består av två delar: mätningar i stadens fasta mätstationer och resvaneundersökning. Det innebär att en resvaneundersökning behöver göras senast 2013 för att få ett utgångsvärde. Uppföljning och utvärdering bedöms sammantaget kosta ca 0,5-2,0 Mnkr extra årligen (den högre summan för år då resvaneundersökning görs).

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att nämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner trafik- och renhållningsnämndens förslag till Cykelplan 2012.

Trafik- och renhållningsnämnden uppdrar åt kontoret att ta fram ett förslag till utredningsbeslut för infrastrukturåtgärder till novembermötet 2012.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 26 november 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser att cykelplanen har tydlig bäring på strävan mot en hållbar storstad enligt Vision 2030 och Promenadstadens stadsutvecklingsstrategi att koppla samman stadens delar. Planen ligger också väl i linje med framkomlighetsstrategin och är enligt kontoret en viktig del i förverkligandet av de ambitioner som framkomlighetsstrategin ger uttryck för. Om staden ska klara den förväntade tillväxten är det nödvändigt att transportsystemet utvecklas på ett sätt som tar till vara på de kapacitetsstarka färdmedlens potential, vilket innebär att gång-, cykel- och kollektivtrafiken har strategiskt viktiga funktioner i stadens utveckling. Kontoret ser således positivt på att cykelplanen har tagits fram med ett uttalat fokus på pendlingsstråk med tydlig vägvisning, goda parkeringsmöjligheter och en utformning som möjliggör cykling i olika hastigheter. Planens breda grepp om cykelinfrastrukturen, omfattande såväl investeringar som drift och underhåll, ger förutsättningar för dessa pendlingsstråk att upprätthålla en hög standard vid skiftande väderlag och tillfälliga störningar i form av exempelvis vägarbeten.

Stadsledningskontoret anser att stråkens sammanhängande karaktär gör det nödvändigt med en konsekvent standard inom var och en av de tre nivåer på cykelvägnätet som pekas ut och att planen därför ska vara vägledande vid investeringar i cykelinfrastruktur, särskilt på pendlingsnätet. Samtidigt behöver varje investeringsprojekts rim-

lighet bedömas i sin kontext och det kan därför i enskilda fall komma att bli nödvändigt med avsteg från de standardnivåer som planen anger. I sådana investeringsprojekt där avsteg från planens principer blir aktuellt anser stadsledningskontoret att det ska finnas en tydlig motivering till dessa avsteg i respektive projekts genomförandebeslut.

Mot bakgrund av att planen är stadsövergripande och för att säkerställa stråkens sammanhängande karaktär samt att behovet av cykelparkeringar tillgodoses, ska samtliga nämnder beakta planen i den mån deras verksamhet berörs av den. Förutom trafik- och renhållningsnämnden och exploateringsnämnden gäller det särskilt stadsbyggnadsnämnden i dess planarbete och stadsdelsnämnder som har väghållaransvar för delar av cykelstråken.

Ett genomförande av cykelplanen fram till 2030 förutsätter en hög utbyggnadstakt och investeringsnivå, samt att de investerade nämndernas ekonomiska ramar för de närmaste åren är kända så att projektorganisationen kan anpassas därefter. Stadsledningskontoret konstaterar att kommunfullmäktiges budget för 2013 ger goda förutsättningar för en hög utbyggnadstakt fram till 2018 och tydligt anger vilka medel trafik- och renhållningsnämnden samt exploateringsnämnden har att tillgå för investeringar i cykelplanen fram till och med 2018. Stadsledningskontoret konstaterar vidare att trafik- och renhållningsnämnden samt exploateringsnämnden har fattat ett gemensamt utredningsbeslut i november 2012 om att utreda cykelplanens genomförande vidare. För trafik- och renhållningsnämnden sker detta i form av särskilda cykelprojekt som kommer att tas upp i ett antal inriktningsbeslut fram till och med 2016. Exploateringskontoret kommer att arbeta med cykelplanering inom befintlig organisation samt följa upp och redovisa anläggandet av cykelvägar och övriga cykelåtgärder i exploateringsområden. För att säkerställa kostnadseffektivitet och minimera störningar i framkomligheten vill stadsledningskontoret framhålla behovet av att utbyggnaden av cykelvägnätet samordnas med andra investeringsprojekt i staden.

Mot bakgrund av att det idag endast finns bristfälligt dataunderlag kring färdmedelsandelar finner stadsledningskontoret det problematiskt att cykelplanen anger som målsättning att andelen av alla resor som sker med cykel i högtrafik ska vara minst 15 procent 2030 och 12 procent 2018. Som framhålls i planen är resvaneundersökningar den enda metod som ger en komplett bild av transportmedelsfördelningen i en kommun eller en region. En resvaneundersökning är planerad att genomföras av trafik- och renhållningsnämnden i samråd med kommunstyrelsen under 2013 vilket är nödvändigt för att få en utgångsnivå för arbetet mot målet. Stadsledningskontoret anser att de angivna målvärdena om 15 respektive 12 procent bör ses över när det finns ett resultat från den planerade resvaneundersökningen 2013. Av framkomlighetsstrategin framgår till exempel att indikativa mätningar pekar på att cykelandelen redan idag är 10 procent.

Stadsledningskontoret vill i sammanhanget även klargöra att cykelplanens inledande strategidelen kommer att ligga till grund för kommunstyrelsens uppdrag i budget 2013 att ta fram ett cykelvarumärke för staden och utarbeta en cykelstrategi för att stimulera ökat cyklande i Stockholm.

Förutsättningarna för ökad arbetspendling med cykel är i hög grad beroende av

mellankommunal samordning av cykelinfrastrukturens utbyggnad. Därför vill stadsledningskontoret framhålla vikten av att stadens samarbete med grannkommuner och Trafikverket kring framtagandet och genomförandet av den regionala cykelstrategi som tas fram under ledning av Trafik, Miljö och Regionplanering (TMR) och Trafikverket fortskrider.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige godkänner trafik- och renhållningsnämndens förslag till Cykelplan 2012.

Bilaga 1

RESERVATIONER M.M.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av Oskar Levin m.fl. (S) enligt följande.

- 1 Delvis godkänna kontorets förslag till beslut
- 2 Cykelplanen genomförs i en snabbare utbyggnadstakt än kontorets förslag
- 3 Kontoret återkommer med en tidplan för de olika etapperna
- 4 Säkerheten ska vara 90 % 2030
- 5 därutöver anföras:

Trafikregler

- Vi känner en stor osäkerhet vad gäller lämpligheten att skapa nya regler för cyklister, oavsett om man som i planen hänvisar till andra länder som genomfört detta. Dock anser vi att det kan vara möjligt att på vissa enkelriktade gator ha dubbelriktad cykeltrafik. Att låta cyklister cykla mot rött vi högersväng motsätter vi oss bestämt. Framför allt skapar det en osäkerhet för de gående. Fotgängare är redan en alltför utsatt grupp i trafiken. Även för bilister på den korsande vägen är risken för osäkerhet stor.

- Idag har tyvärr alltför många cyklister ett mindre bra förhållande till gällande trafikregler, regler t.ex. körning mot rödljus och mot enkelriktade gator. Kontoret och andra berörda myndigheter som sysslar med trafiksäkerhet bör genomföra en riktad insats mot cyklister om säkerhet i trafiken

Fler aktörer beträffande låncykelsystemet

Konkurrens i samverkan mellan aktörerna tror vi skulle skapa ytterligare stationer för låncyklar och vi menar att man ska anvisa mark för hyrcykelsystem vid kollektivtrafikplatser vid vatten.

Bygg bort trafikfarliga situationer en högprioriterad fråga

Cyklister är oskyddade i trafiken och om satsningen på fler cyklister i Stockholm ska bli framgångsrik måste de idag trafikfarliga situationerna som kan uppkomma byggas bort. Bl a måste bredden på cykelbanor anpassas i högre utsträckning beroende av

Resurser för vinterväghållning

Det är viktigt att resurser avsätts för effektiv vinterväghållning. Det kommer att krävas mer resurser än det talas om i cykelplanen. Där nämns nya typer av maskiner för att röja cykelbanorna. Dessa maskiner borde vara självklara att använda vid snöröjning av trottoarer, och finnas med som krav för entreprenörer att använda vid anbudsförfrågan. De nya snöröjningsmaskiner, som både sopar, plogar och sandar, används idag i Norrköping. Där har man också tidvis en gräns på 1 cm för snöröjning.

Utbyggnad enligt SDN förslag

Det redovisas i remissvaren många viktiga synpunkter från SDN på hur cykelvägar bör byggas och prioriteringar för vissa områden. Vi Socialdemokrater anser att dessa synpunkter måste beaktas när slutgiltiga dragningar av cykelbanor tas fram. I detta sammanhang vill vi även starkt poängtera att samarbete sker i utbyggnaden tillsammans med andra angränsande kommuner

Regelbunden inventering av cykelparkeringar

Utöver förslagets nybyggnation av 500 cykelparkeringar per år behövs en regelbunden inventering av de som redan finns. I dagsläget upptas många platser av trasiga och uttjänta cyklar som därmed hindrar cyklister från att parkera där. Att regelbundet markera cyklarna och rapportera till polisen, samt därefter transportera bort dem, skulle frigöra platserna till cyklar som används.

Reservation anfördes av Kajsa Stenfelt (V) enligt följande.

- 1 Delvis godkänna kontorets förslag till beslut
- 2 Höja takten för genomförandet av planen samt tydliggöra tidsramar för de prioriterade satsningarna.
- 3 höja målet avseende andelen resor med cykel i högtrafik år 2030
- 4 därutöver anföra:

Mållåret 2030 är satt alldeles för långt fram, och vi saknar tydliga tidsramar för de prioriterade satsningarna. Vi ska ha ett betydligt högre mål för resor med cykel i högtrafik.

När fler och fler väljer att cykla, ska detta uppmuntras och underlättas, som ett led i att minska privatbilismen i staden.

För att uppnå luftkvalitetsmålen, och klara framkomligheten i ett Stockholm som växer, är det viktigt att tydliggöra vilka trafikslag vi bör satsa på. Man bör utveckla systemet med låncyklar, att gälla även i närförort och vissa förorter. Det bör också utredas om SL skulle kunna ta över ansvaret för låncykel-systemet, så att samma Axxess-kort kan gälla för resor både med kollektiv- och låncykeltrafik, för att förenkla för resenärerna vid byte av trafikslag.

Säkra och väderskyddade cykelparkeringar ska finnas vid alla tunnelbane- och pendeltågsstationer samt större kollektivtrafikknutpunkter. Det är viktigt att cykelbana- norna är tillräckligt breda, så att det finns utrymme för säker omkörning.

För att öka säkerheten för cyklister bör hastighetsgränsen sänkas till 30 km/tim på huvudgator där cykling sker i blandtrafik.

Det är glädjande att en cykelplan för länet nu också planeras, och att stråken hänger samman med stadens pendlingsstråk, men målen är satta alltför långt fram i tiden även här.

Vi har väntat länge på en sammanhållen cykelplan för Stockholms inner- och ytterstad, och det är hög tid att genomföra den så snart som bara möjligt!

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP) och Jonas Naddebo (C) enligt följande.

Arbetet med Cykelplan Stockholm 2012 är ett välkommet och viktigt steg i arbetet med att förbättra förutsättningarna för ett ökat cyklande i Stockholms stad och hela Stockholmsregionen. Många viktiga aspekter i det fortsatta cykelarbetet behandlas i cykelplanen. Pendlingsstråk för de som arbetar i City är en sådan, en annan är behovet av tvärgående och lättorienterade cykelkopplingar. En fortsatt dialog med angränsande kommuner, och Trafikverket, för att möjliggöra gena och effektiva cykelresor också över kommungränserna är en förutsättning för en sammanhållen cykelinfrastruktur i regionen.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande.

Miljöpartiet välkomnar att staden vill förbättra framkomligheten och säkerheten för det ökande antalet cyklister i regionen. Det är verkligen hög tid, cyklisterna har upplevt sex förlorade år då cykelplanen från 2006 förkastades av den nya majoriteten. Möjligheten att bygga i takt med det ökande antalet cyklister har istället blivit en angelägen fråga om att bygga ikapp.

Cykelplanen är ett ambitiöst dokument som ger förutsättningar för ökad cykling. Trafiksäkerhetsaspekten är bra och det är tydligt att det krävs flera olika åtgärder för att uppnå en ökad säkerhet för stadens cyklister. Vi skulle gärna ha sett en bättre koppling mellan cykelplanen och Den gröna promenadstaden, samt att det är betydelsefullt att se cykelplanen utifrån ett regionalt perspektiv. Vi ser det som mycket viktigt att målkonflikterna om den begränsade ytan verkligen leder till prioriterar i enligt med Framkomlighetsstrategin och Cykelplanen. Ytterst måste tillräcklig finansiering säkerställa att Cykelplanen genomförs och genomförandetiden kortas.

Målet om att andelen av alla resor i högtrafik som sker med cykel ska vara minst 15 procent år 2030 är för lågt satt. Antalet cyklister har enligt handlingsplanen till framkomlighetsstrategin ökat med 80 procent på 10 år och idag används cykeln av cirka 10 procent av stadens invånare för resa till jobb eller skola. Målet bör därmed

ställas betydligt högre än det föreslagna, framförallt då det nu sker en kraftig ökning utan större investeringar i cykelinfrastrukturen.

Ersätтарыtrande gjordes av Göran Oljeqvist (KD) enligt följande.

Göran Oljeqvist (KD) instämmer i särskilt uttalande från ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP) och Jonas Naddebo (C).

FÖRSLAG TILL CYKELPLAN 2012

Del 1: Strategi för cyklingens långsiktiga utveckling i Stockholm

Del 2: Handlingsplan

FÖRORD

Vid Trafik- och renhållningsnämndens möte den 14 juni 2010 fick trafikkontoret i uppdrag att ta fram en ny cykelplan. Den ska foga samman de befintliga inner- och ytterstadsplanerna, fokusera på pendlingscyklister samt prioritera regionala stråk. I Stockholms Stads budget 2012 står att Stockholms stad ska utöka ambitionerna när det gäller cykling och att målet är att konkurrera med städer som Köpenhamn och Amsterdam när det gäller cykelvänlighet och cykelsäkerhet.

Stockholm har många utredningar och officiella dokument att luta sig mot för cykelplaneringen, bland annat Stockholms översiktsplan Promenadstaden och stadens trafikstrategi - "Framkomlighetsstrategin"- när det gäller övergripande inriktning liksom trafikkontorets tidigare cykelplaner. Denna cykelplan är den del av Framkomlighetsstrategin där delarna som rör cykeltrafiken konkretiseras och förtydligas.

Remissversionen av Framkomlighetsstrategin fastslår att en större andel resor ska ske med kollektivtrafik, cykel eller till fots. Cykelplanen identifierar vilka insatser som kan ge en ökning av andelen cyklister och vilka åtgärder som är optimalt för cykeltrafiken. Att göra det enklare och säkrare att cykla är viktigt för att nå målen om ökad andel cyklister. Exempel på andra viktiga mål för trafiken är att öka framkomligheten för kollektivtrafiken, öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning, öka trafiksäkerheten och förbättra förutsättningarna för näringslivets transporter. Ibland går det att förena dessa mål och ibland är de motstridiga. Vad som är lämplig avvägning mellan dessa intressen varierar eftersom varje plats har sina unika förutsättningar. Denna plan ökar kunskapsunderlaget och gör det därmed lättare att göra medvetna val.

INNEHÅLL

Förord.....	2
Innehåll	3
Cykelstrategi.....	4
Övergripande riktlinjer och dokument.....	4
Syfte och mål	4
Cykel i Stockholm idag.....	5
Långsiktig inriktning för cykelplaneringen.....	9
En välfungerande infrastruktur	10
Kommunikation	15
Uppföljning och utvärdering	16
Handlingsplan för en välfungerande cykelinfrastruktur	19
Sammanhängande och väl utformat cykelvägnät	19
Ökad framkomlighet för cyklister	25
Cykelparkeringar	29
Cykelvägvisning och service	30
Förbättrad drift och underhåll av cykelvägnätet.....	31
Ökad trygghet och säkerhet för cyklister	35
Handlingsplan för information, kampanjer och samverkan.....	38
Information, dialog och kampanjer	38
Samverkan.....	39
Förvaltningsövergripande arbete och kompetensutveckling.....	40
Bilagor	42
Bilaga B1: Genomförande och kostnadsbedömning	42
Bilaga B2: Inventering och prioritering av stråk	42
Bilaga B3: Plankartor	42

CYKELSTRATEGI

ÖVERGRIPANDE RIKTLINJER OCH DOKUMENT

Det finns ett antal - såväl nationella som lokala - dokument som ger riktlinjer för cykelplaneringen. Trafikverkets nationella strategi för ökad och säker cykeltrafik ställer upp två övergripande mål: cykeltrafiken ska bli säkrare och cykeltrafikens andel av resorna ska öka.¹

Stadens Vision 2030 anger att staden ska ha ett fungerande cykelvägnät och i översiktsplanen Promenadstaden står att läsa att planeringen måste skapa en stadsmiljö och en struktur som främjar gång och cykel liksom att möjligheterna att röra sig i staden till fots eller med cykel på ett tryggt sätt ska vara en central utgångspunkt för planeringen.

I remissversionen av stadens trafikstrategi - Framkomlighetsstrategin - är fyra huvudinriktningar utpekade. Kapacitet, framkomlighet, attraktivitet och minskad negativ påverkan från vägtrafik. De åtgärder som föreslås i cykelplanen är i linje med trafikstrategin.

NY REGIONAL CYKELSTRATEGI I STOCKHOLMS LÄN

Trafikverket har fått i uppdrag att tillsammans med länets kommuner ta fram en regional cykelstrategi. Trafikverket är tillsammans med Landstingets Tillväxt, miljö och regionplanering (TMR) projektägare och arbetet leds av en arbetsgrupp där även SL, Länsstyrelsen och Stockholms stad deltar. Strategin kommer bland annat att innehålla en regional cykelplan som pekar ut ett antal regionala cykelstråk. Strategin ska även ta upp och behandla hur kollektivtrafik och cykel kan samordnas på ett bättre sätt. Fokus för arbetet är att ta fram förslag och åtgärder för att underlätta för arbetspendling med cykel i regionen, men ett annat syfte med projektet är att skapa en regional plattform för cykelfrågor i Stockholms län.

Arbetet med den regionala strategin ska vara klart hösten 2012. Arbetet ligger i linje med de mål och intentioner som finns för stadens nya cykelplan, vilket också underlättas av att staden är representerad i arbetsgruppen för den regionala cykelstrategin.

SYFTE OCH MÅL

Denna cykelplan syftar till att göra det enklare och säkrare att cykla i staden. Planen ska fungera som ett underlag för planering av cykelåtgärder, såväl infrastrukturella som drift och underhåll och kommunikation. Cykelplanens huvudfokus är att underlätta för arbetspendling med cykel, för befintliga cyklister och för att få fler att cykla.

En ökad andel cykeltrafik bidrar till att nå flera mål såsom minskad negativ miljöpåverkan, ökad framkomlighet och positiva effekter på folkhälsan. En ökad cykling bidrar därmed till att nå Framkomlighetsstrategins mål liksom till uppfyllandet av kommunens inriktningsmål för minskad miljöpåverkan från trafiken och ökad cykeltrafik i Miljöprogram 2012-2015.

¹ Vägverket, 2000: Nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik.

I Framkomlighetsstrategin finns ett specifikt mål som riktar sig direkt till cykel; **”Andelen av alla resor i högtrafik som sker med cykel ska vara minst 15 procent år 2030”**. Cykelplanen avser utöver att öka andelen cyklister även **att göra det enklare och säkrare** att cykla, för såväl befintliga som tillkommande cyklister.

Cykelplanen är indelad i två delar: en cykelstrategi och en handlingsplan. Cykelstrategin beskriver cykelarbetets långsiktiga inriktning, grundläggande förutsättningar, mål och vad som kan bidra till att nå målen. Handlingsplanen beskriver de åtgärder som föreslås genomföras under planens genomförandetid. Kostnadsuppskattningar för åtgärderna i handlingsplanen redovisas i bilaga B1.

CYKEL I STOCKHOLM IDAG

POTENTIAL FÖR ÖKAD CYKELTRAFIK

Stockholm har bra förutsättningar att bli en cykelstad i världsklass. En allt större andel av stockholmarnas arbetsresor görs med cykel och cykelförsäljningen ökar. Det är billigt att cykla, enkelt och framför allt snabbt och pålitligt. Det börjar dock bli trångt på en del av cykelnätet, främst i de centrala delarna av staden där många cyklister har sin målpunkt. Samtidigt är en ökad andel cyklister viktigt för att staden ska kunna växa. För att Stockholm ska kunna öka andelen cyklister i takt med att staden växer krävs ytterligare satsningar på cykelinfrastrukturen.

En rapport för att studera potentialerna för cykelpendling har tagits fram som underlag för denna cykelplan². I rapporten har registerdata om var människor bor och var de arbetar i Stockholms stad, kringkommunerna samt periferikommunerna i länet, analyserats. Rapportens slutsats är att potentialen för en ökad cykeltrafik är stor, eller till och med mycket stor. Idag har 80 procent av stockholmarna mindre än 30 minuter med cykel till sin arbetsplats och inom 15 kilometer från Centralstationen är cykeln i regel ett snabbare färdmedel än bilen i högtrafiktid. Trots detta är cykelns marknadsandel relativt låg i Stockholm jämfört med andra cykelvänliga storstäder. Vad beror det på? Två skäl väger tungt: Stockholm har en väl utbyggd kollektivtrafik jämfört med många andra cykelvänliga städer, och Stockholm har inte samma långa tradition av cykling. I ett växande Stockholm blir kombinationsresor allt viktigare och kollektivtrafiken, gång och cykel måste komplettera och understödja varandra i större utsträckning. Men även i kollektivtrafiken kommer vi att uppleva trängsel i större utsträckning, ökad cykling och gång kan då innebära en avlastning.

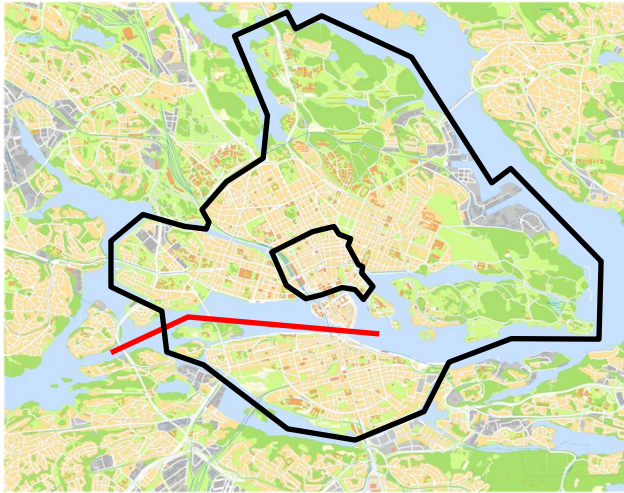
Rapporten pekar också ut några intressanta relationer mellan bostäder och arbetsplatser. Potentialen bedöms extra hög på dessa stråk eftersom cyklister från olika delområden samlas i dessa punkter eller ”portar”. Den bedömda potentialen har inarbetats i cykelplanens huvudinsats: pendlingsstråken. Ett exempel från rapporten är Slussen, som bedöms ha en total potential av 100 000 passager dagligen jämfört med dagens 25 000.

HUR MÅNGA ÄR DET SOM CYKLAR?

Det är inte möjligt att exakt säga hur många av Stockholms invånare som cyklar under ett dygn, men trafikkontoret har sedan 1980 räknat antalet cykelpassager i Innerstadssnittet och Saltsjö-Mälarsnittet. År 1999 har

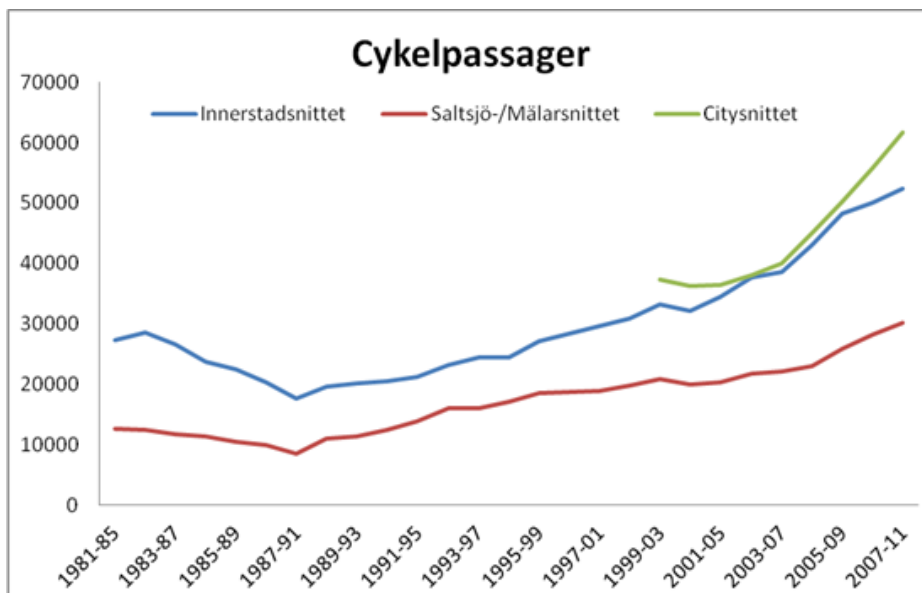
² Potentialer för ökad cykeltrafik, Krister Spolander

mätningarna utökats med Citysnittet och huvudgator och från och med hösten 2007 mäter kontoret cykelpassagera även i ytterstaden. Eftersom cyklisterna räknas endast en gång per mätplats och år kan variationer till viss del bero på väderleken.



Bilden visar Innerstadssnittets (14 mätpunkter), Saltsjö Mälarsnittets (4 mätpunkter) samt Citysnittets (20+2 mätpunkter) geografiska utbredning.

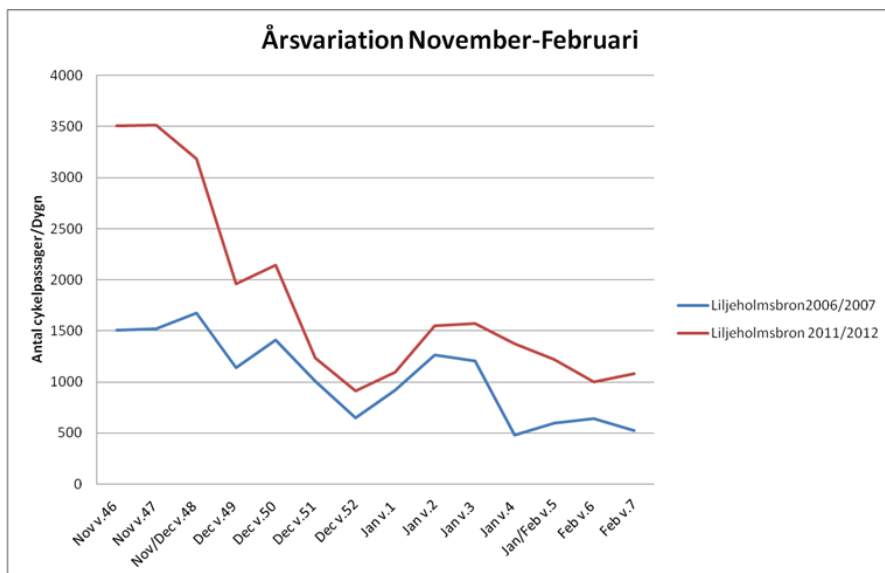
Vid jämförelser över tiden används därför ett så kallat rullande femårsmedelvärde. Den procentuella ökningen de senaste tio åren är 76 procent i innerstadssnittet och 60 procent i Saltsjö-Mälarsnittet. Ökningen har varit störst under de senaste åren. Under samma period (2001-2010) minskade biltrafiken över innerstadssnittet med cirka 20 procent och över Saltsjö-Mälarsnittet med ca 7 procent. Den största delen av denna minskning berodde på trängselskatten som infördes åren 2006/2007.



Diagrammet ovan visar femårsmedelvärden för cykelpassager i Innerstadssnittet, Saltsjö-Mälarsnittet och Citysnittet. Sedan mätningarnas början 1980 sjönk antalet passager till en svacka perioden 1987-1991 för att sedan öka stadigt. Ökningen har varit störst de senaste åren. Källa: Trafikkontoret

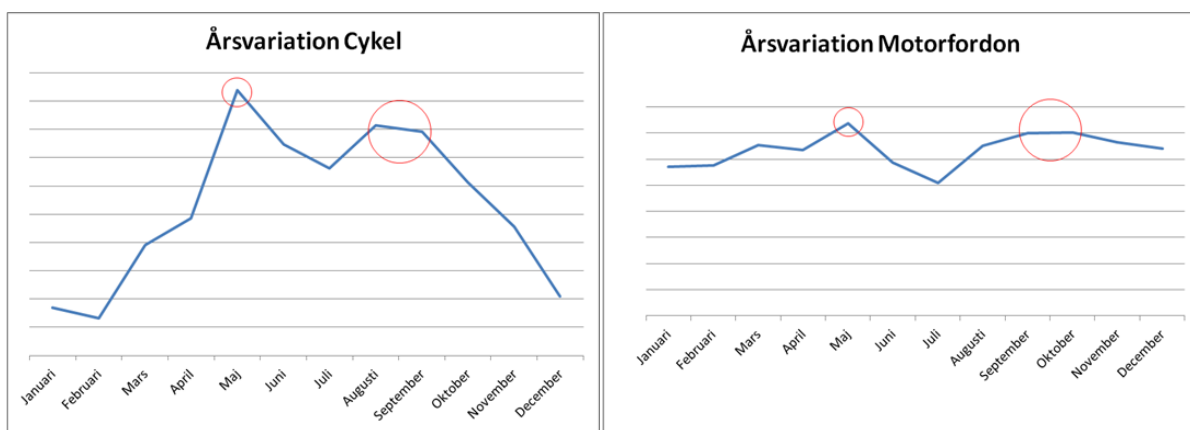
Stockholms stad har sju fasta mätstationer där cykeltrafiken registreras maskinellt och fler kommer att byggas ut kontinuerligt på olika platser. Mätstationerna ger en bra överblick över hur cykeltrafiken varierar under

dygnet, månaderna och året. Cykeltrafikens årsvariation skiljer sig avsevärt från biltrafikens. Vädret påverkar i hög grad cykeltrafikmängderna. Vad som blir tydligt vid jämförelse med tidigare års medelvardagsdygn är att cykelsäsongen blir allt längre och att vintercyklingen de senaste åren har ökat avsevärt.



Diagrammet ovan visar ökningen av cykelpassager under vintermånaderna november – februari på Liljeholmsbron, mellan 2006/2007 och 2011/2012. Flest antal passager sker i maj/juni. År 2006 var antalet 6 900 passager/dygn och 2011 var det 9 600 passager/dygn som mest.

Cykeltrafiken ökar kraftigt i mars/april och når toppen i juni. I juli går cykeltrafiken ner under semestrarna, för att sedan stiga i augusti. Intressant är att kurvan för biltrafik följer ett liknade mönster, om än mer jämt, vilket innebär att topparna för cykeltrafiken i princip sker samtidigt som när biltrafiken är som mest omfattande. En förbättrad cykelinfrastruktur ger därmed stora fördelar ur ett transportslagsövergripande synsätt eftersom det finns stora möjligheter att minska trängseln i biltrafiken då den är som störst genom att fler väljer att börja cykla.



Diagrammen ovan visar årsvariationen för antalet passager för cykel respektive bil

VARFÖR CYKLAR MAN I STOCKHOLM?

Stockholms stad har gjort flera undersökningar bland invånarna för att ta reda på vem som cyklar och vad som värderas högt bland cyklisterna. De viktigaste aspekterna för val av cykelväg är hur trafiksäkra vägarna är och

hur snabb förbindelse de utgör. Stockholmare tycker generellt att cirka 30 minuters cykling är ett acceptabelt avstånd vid pendling till och från arbetet. Under den tiden kan man på cykel ta sig till Stockholms Central från nästan hela kommunen. Inom en mils radie från Stockholms Central finns 458 800 boende med förvärvsarbete. Av dessa arbetar 85 procent inom samma radie. Inom detta avstånd är cykeln tidsmässigt ett mycket konkurrenskraftigt färdmedel, i synnerhet i rusningstrafik då de flesta pendlingsresorna sker. Hälsofrågor som frisk luft och motion ses av stockholmarna som en bonus, men även i detta fall är tidsbesparingen en viktig faktor eftersom träningen blir avklarad på samma tid som arbetspendlingen.

CYKLING OCH TRAFIKSÄKERHET

Cykeltrafiken har ökat kraftigt i Stockholm men antalet skadade cyklister har inte ökat på motsvarande sätt. Under de senaste fem åren har 12 cyklister omkommit i Stockholmstrafiken. Sju av dessa omkom i konflikt med motorfordon, varav fem med högersvängande tunga fordon. Enligt polisens rapportering blir ca 50 cyklister svårt skadade och ca 200 lindrigt skadade varje år. I de flesta av de polisrapporterade olyckorna skadas cyklisterna i innerstaden då de hamnar i konflikt med motorfordon. Exempel på platser där flera cyklister skadas svårt varje år är Munkbroleden, Skeppsbron, Londonviadukten, Götgatan, Sergels torg, Västerbroplan, Lilla västerbron och i korsningen St Eriksgatan/Torsgatan.

Olyckorna med cyklister är betydligt fler än vad polisens statistik visar. Många cyklister skadas i singelolyckor, som aldrig kommer till polisens kännedom, men som registrerats av sjukhusen. Sjukhusen i Stockholmsområdet började rapportera in olycksstatistik år 2010. Det är svårt att dra några slutsatser från den statistiken i nuläget, annat än att mörkertalet för singelolyckorna har varit stort, och därför används den polisrapporterade olycksstatistiken tills vidare.

En undersökning bland cyklister i Stockholm visar att snöröjning av cykelvägnätet vintertid, bortsopning av sand på cykelvägnätet under våren och samspelet med förare av tung trafik och personbilar är de aspekter som cyklisterna är mest missnöjda med. Detta är samma orsaker som ligger bakom många av olyckorna. Intervjuer vid fältstudier i Stockholms innerstad hösten 2011 visar också att trafiksäkerhet är den enskilt viktigaste stadskvaliteten för de intervjuade cyklisterna.³

LÅNECYKLAR

År 2006 introducerades ett system med lånecyklar i Stockholm vilket snabbt blev populärt. Cyklarna lånas och lämnas tillbaka till ett antal uppställningsplatser i innerstaden med hjälp av ett elektroniskt kort. Även SL:s nya accesskort kan laddas och användas i systemet. Systemet har utvecklats snabbt och antalet lånetillfällen 2011 var 840 000 stycken vilket är en markant ökning från året innan.

³ CyCity och Spacescape: CyCitys fältstudier av cykelstaden, 2011.

LÅNGSIKTIG INRIKTNING FÖR CYKELPLANERINGEN

CYKEL EN NATURLIG DEL AV STADENS TRANSPORTSYSTEM

Cykeln var på 1940-talet ett viktigt transportslag. Under en period därefter omvandlades stadens gator för att passa den snabbt växande biltrafiken. Det gör att det i dag ofta är svårt att rymma nya eller bredare cykelförbindelser. Trots detta finns det inom Stockholm stad uppskattningsvis 75 mil cykelvägar, cykelbanor och cykelfält och under det senaste decenniet har drygt fem mil tillkommit. Ett vägvisningssystem för cykeltrafiken har uppförts i såväl innerstad som ytterstad. Cykelparkeringar har successivt byggts ut och på strategiska platser har tryckluftspumpar installerats, idag finns 12 stycken. Den första pumpen som sattes ut vid Slussen 2005 används i snitt 3 000 ggr per månad.

Cykeln är en viktig del av stadens transportsystem. Det är ett pålitligt transportmedel och i många fall även det snabbaste, samtidigt är det hälsosamt och har liten negativ påverkan på omgivningen. Högklassig infrastruktur för cykel, gång och kollektivtrafik behöver skapas för att möta de behov som finns och samtidigt nå stadens övergripande mål. Fler cykelförbindelser ska därför byggas och redan befintliga länkar ska breddas så att cyklisterna får plats.



Bilden ovan visar Lilla Västerbron. Gång- och cykeltrafiken har ett mycket smalt utrymme att dela på.

Att det är trångt på många länkar är inte bara problematiskt för cyklister utan konflikten med gående som ska dela på samma yta har blivit påtaglig. Eftersom stadens ambition är att öka såväl antalet cyklister som gående så behöver vistelseytan för dessa trafikslag utökas. Studier som gjorts i flera amerikanska städer visar att de metoder som lockar fler att cykla också förbättrar trafiksäkerheten för alla trafikanter⁴. Fokus bör därför ligga på att skapa cykelvänliga gator som gör dem så trygga att alla kan tänka sig att börja cykla, även barn och pensionärer. Åtgärder som skapar trygga och kompletta nätverk av cykelbanor/fält leder till att städer blir mer cykelvänliga och samtidigt säkrare för alla trafikanter.

Gatan är en del av vår stad och bidrar till hur vi trivs i den. En stad för cykel och gång är en levande stad. Visionen om cykelstaden är en stad för alla där alla kan ta sig fram i sitt eget tempo, på ett säkert och tryggt

⁴ Wesley E. Marshall, Norman W. Garrick; Evidence on why Bike-friendly cities are safer for all road users

sätt. Stadens långsiktiga inriktning är att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken genom att skapa en väl fungerande infrastruktur och att cykeln ses som en lika naturlig del av transportsystemet som bil- och kollektivtrafiken. Cykel och gång behöver också komplettera och understödja varandra vilket kan göras genom att minska antalet konfliktytor mellan trafikslagen.

FLER CYKLISTER KRÄVER EN VARIATION AV INSATSER

För att nå cykelplanens mål om att utveckla Stockholm som cykelstad och öka andelen cyklister krävs en bred ansats.

Arbetet behöver fokuseras på två övergripande inriktningar. Dels på infrastrukturåtgärder så att cykelvägnätet är sammanhängande, kapacitetsstarkt, framkomligt, tryggt och säkert för alla cyklister. Dels på information och kommunikation med trafikanter och andra aktörer som företag, skolor och myndigheter m.fl. För att uppnå en ökad andel cyklister är alla åtgärder viktiga och det är den långsiktiga helhetssatsningen som gör ökningen möjlig.

Undersökningar i såväl Stockholm som Köpenhamn visar på att reshastigheten och hur smidigt det är att använda cykel påverkar vilket val människor gör⁵. Grunden för att kunna ta sig fram med ett färdmedel är att det finns en bra infrastruktur som fungerar på ett tillfredställande sätt. En stor del av arbetet med cykelplanen har därför inriktats på att förbättra standarden i cykelinfrastrukturen på de stråk som har stora mängder cyklister eller att skapa nya länkar i de relationer där det finns stor potential för cyklingen att öka. På det utpekade prioriterade cykelvägnätet ska åtgärder genomföras med trafiksäkerhet och framkomlighet i fokus. Cykelvägarna ska kunna användas av alla och de som vill cykla ska kunna känna sig trygga med sitt val.

En cykelstad i världsklass behöver...

en välfungerande cykelinfrastruktur som

- är sammanhängande och framkomlig
- har gott om parkeringsmöjligheter
- har en tydlig vägvisning
- driftas och underhålls med hög frekvens
- är trafiksäker och trygg

bra kommunikation och samarbete genom

- information och kampanjer
- samverkan och utökad dialog

EN VÄLFUNGERANDE INFRASTRUKTUR

SAMMANHÄNGANDE OCH FRAMKOMLIGT

En bra cykelstad behöver ett sammanhängande, framkomligt och kapacitetsstarkt cykelvägnät. För att cykling ska vara ett attraktivt, säkert och konkurrenskraftigt alternativ till andra transportslag behöver cykelstråken utformas med omsorg.

I cykelplanen har fokus lagts på det övergripande cykelvägnätet. Det motsvarar en slags grundläggande infrastruktur för cykling. Det övergripande cykelvägnätet kallas pendlingsnät då det möjliggör regional cykling och kopplar ihop länets olika kommuner. Cykelvägarnas utformning ska anpassas så att samtliga cyklister, trots olika förutsättningar, ska kunna ta sig fram på ett säkert och tryggt sätt. Utöver pendlingsnätet finns ett omfatt-

⁵ Utredning och statistikkontoret Stockholms stad; Ökad cykelpendling men hur? The Bicycle Account 2010, Köpenhamns kommun

tande huvudvägnät för cykel utpekade i planen. Huvudstråken ska också erbjuda separata cykellösningar och de bidrar till att öka finmaskigheten i cykelvägnätet vilket är mycket viktigt för att skapa ett gent cykelvägnät. De delar av vägnätet som inte omfattas av pendlings- eller huvudcykelvägnätet kommer också trafikeras av cyklister men på dessa gator behövs det normalt inte cykellösningar med lika hög standard som på pendlingsstråken. Exempel på sådana gator är lokalgator där motorfordonstrafiken är begränsad.

Cykelvägnätet ska vara sammanhängande, gent och inte innehålla obegripliga avbrott. Trafiksignalerna ska vara anpassade för cykeltrafiken. På lämpliga platser kan det vara motiverat att ha grön våg för cyklister. I ytterstaden eller på platser som saknar trafiksignaler bör där så bedöms nödvändigt upphöjda gång- och cykelpassager användas för att öka cyklisternas framkomlighet och säkerhet.

Cykel är ett eget trafikslag och ibland krävs lösningar specifikt för cykeln. I dagsläget följer cykelinfrastrukturen ofta större transportleder vilket ofta är logiskt eftersom de erbjuder den genaste vägen mellan olika målpunkter men det stämmer inte alltid. För att skapa den finmaskighet i cykelvägnätet som är avgörande för cykelns konkurrenskraft kan det vara motiverat att skapa cykellösningar i form av broar eller tunnlar över/under vattendrag, motortrafikleder eller andra större infrastrukturprojekt. Det är också viktigt att cykelinfrastrukturen inte glöms bort i större väg- och spårprojekt då etableringen av denna typ av infrastruktur kan bidra till att skapa nya barriärer för cykel- och gångtrafiken. Kostnaderna för att åtgärda barriäreffekterna i efterhand kan bli omfattande och det finns därför en stor poäng i att göra en konsekvensanalys för gång och cykel inom större infrastrukturprojekt för att skapa bra lösningar redan innan färdigställandet av den nya vägen eller spåret.

Vad vill Stockholmscyklisterna?

700 stockholmscyklister har svarat på frågor och lämnat förslag på hur staden kan förbättra och främja cyklandet. Många säger att de skulle cykla oftare om cykelbanorna var bredare, bättre underhållna och säkrare. Cyklisterna önskar också tydligare skyltning och att trafiksignalerna anpassas bättre för cykeltrafik. De efterlyser också bättre beteende bland stadens trafikanter; hos cyklister, bilister och gående.

PARKERINGSMÖJLIGHETER

Bra cykelparkeringar är en viktig del av infrastrukturen för cykel. I takt med att antalet cyklister blir fler ökar antalet cyklar som behöver parkeras. Under högsäsong är det ofta svårt att hitta lediga platser i cykelställen. Flera platser behövs i innerstaden, särskilt i City, men även vid lokala centra i ytterstaden och vid kollektivtrafikknutpunkter.

När ordnade parkeringar saknas parkeras cyklar på andra platser, där de kan vara i vägen för gående och cyklister och i värsta fall utgöra en fara för personer med synnedsättning. Cyklar utanför cykelställ försvårar också renhållning och underhåll.



Ovan ett exempel från ett cykelparkeringsgarage i Holland. Den visar en yteffektiv cykelparkering i två plan med tak och låsanordningar.

I en bra cykelstad behöver även kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik underlättas. Säkra och gärna väderskyddade parkeringar är en del i hela resan och parkeringen behöver därför ses över vid de större stationerna/knutpunkterna. Parkeringens standard och närheten till kollektivtrafikknutpunkten kan vara avgörande för om resan med cykeln tillsammans med kollektivtrafiken kan fungera tidsbesparande och om den bedöms vara attraktiv av individen.

Parkering på fastighetsmark är fastighetsägarnas ansvar. För att underlätta för fastighetsägare har trafikkontoret tagit fram en parkeringshandbok med rekommendationer och information om hur många samt vilken typ av parkering som är lämpliga att anlägga på olika platser och för olika verksamheter. Vid nybyggnation bör rekommendationerna i parkeringshandboken följas och krav på cykelparkeringar bör anges redan tidigt i planeringen.

CYKELVÄGVISNING

Att ha en bra cykelvägvisning är viktigt ur flera aspekter; cykelvägvisningen betyder att cyklister faktiskt hittar dit de ska i sådana lägen där cykelstråket är skilt från bilvägnätet och dess vägvisning. Cykelvägvisningen fungerar också som reklam för cykling - trafikanter som inte tidigare cyklat får upp ögonen för möjliga cykelförbindelser. En snygg och prydlig cykelvägvisning ökar också cykelvägnätets status. En bra vägvisning kan ge en ökad nöjdhet med Stockholm som cykelstad och underlätta för både befintliga och nytillkommande cyklister.

DRIFT OCH UNDERHÅLL

När cyklingen ökar, ställs högre krav på drift och underhåll av cykelvägnätet. Drygt 40 procent av cyklisternas singelolyckor kan relateras till drift och underhåll och singelolyckorna utgör mer än 70 procent av alla cykel-

olyckor⁶. Det är framförallt halkbekämpningen som är viktig för cyklisternas säkerhet. För framkomligheten är snöröjningen den driftåtgärd som har störst betydelse och cykelinfrastrukturens skick är avgörande för om cykling ska vara möjlig även under vinterhalvåret då det oftast är underlaget som begränsar cyklisten snarare än kylan.

En ojämn beläggning, rullgrus och glaskross resulterar också i olyckor men har främst betydelse för cyklisters komfort och förlänger deras restid.

I dagsläget finns det stora utmaningar för att drift och underhåll av stadens cykelvägnät ska fungera optimalt och de senaste årens långa, snörika vintrar har haft många halkolyckor som följd. En liten brist på sträckan kan vara förödande för cyklisten och den vanligaste olyckstypen är just omkullkörningar beroende av underlaget.

En bra cykelstad behöver väl underhållna cykelvägar och cykelfält som är säkra och komfortabla att cykla på. Samtidigt är det viktigt att informera om risk för halka, vikten av vinterdäck och trafikantens ansvar att anpassa hastigheten efter underlaget.

SÄKERHET OCH TRYGGHET

Cyklister är en utsatt grupp i trafiken. Den faktiska olycksrisken i kombination med upplevd osäkerhet och otrygghet i trafiken är ett hinder för att fler ska börja cykla. Den risk den enskilda personen upplever överensstämmer inte alltid med den verkliga olycks- eller våldsrisk, men otrygghet i en del av stadens cykelstråk kan leda till att många väljer bort cykeln eller att en del cyklister väljer mindre trafiksäkra vägar. En ökad upplevd trygghet kan öka antalet cyklister och är därför en viktig aspekt att arbeta med. En del i detta är också att arbeta med attityder och aggressivt beteende, eftersom det bidrar till otrygghet i trafikmiljön.

Den viktigaste åtgärden för att förbättra trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna är att se till att motorfordonens hastighet är låg, i synnerhet där det finns risk för konflikter med gående och cyklister. Det är korsningspunkterna som utgör de största trafiksäkerhetsriskerna för cyklister om man ser till de allvarligaste olyckorna.

⁶ <http://www.vti.se/sv/publikationer/pdf/cykelvagens-standard--en-kunskaps-sammanställning-med-fokus-pa-drift-och-underhall.pdf>



Bilden ovan visar ett exempel på en upphöjd och rödmarkerad cykelöverfart. Motorfordonen som ska svänga av blir på så sätt uppmärksammade på att de korsar en cykel- och gångöverfart.

Det finns en mängd studier som visar att städer där cykel i hög utsträckning används som transportmedel nästan alltid har betydligt lägre trafikdödlighet än genomsnittet. Detta faktum har i olika sammanhang förklarats med "säkerhet genom antal", vilket betyder att trafiksäkerheten ökar ju fler som använder ett trafikslag. Intressant är dock att antalet dödsfall i dessa städer inte minskat endast bland cyklister utan för alla trafikanter, inklusive bilister och fotgängare. Det är dock avgörande att också infrastrukturen anpassas så att den understödjer oskyddade trafikanters förutsättningar.

Gående och cyklister bör betraktas som två separata trafikantgrupper och det är viktigt att uppmärksamma de oskyddade trafikanternas olikheter. Gående och cyklister har i många fall olika förutsättningar och behov. Hastigheten är det mest påtagliga men också att de har olika rörelsemönster. Cykel är ett fordon och måste behandlas därefter. För att skapa trygga och trafiksäkra miljöer är därför separering av dessa trafikanter att eftersträva. Vilken typ av lösning som är bäst i olika lägen är platsberoende. Graden av separering kommer också se olika ut beroende på platsens beskaffenhet och vilka som använder platsen.

Skolor och förskolor är viktiga målpunkter för unga cyklister och deras föräldrar. För de delar av cykelvägnätet som ofta används av barn och unga, exempelvis skolvägar och vägar till fritidsaktiviteter och idrottsplatser, är trygghet och trafiksäkerhet särskilt viktigt. Om barn cyklar eller går till skolan lär de sig att på egen hand ta sig fram säkert i trafiken och de blir cykelvana, vilket gör det enklare och tryggare att välja cykel som självständig trafikant. Biltrafiken kring skolorna blir dessutom mindre, vilket ökar trafiksäkerheten och tryggheten. Samtidigt påverkas föräldrarnas resvanor från bil till gång, cykel eller kollektivtrafik.

När kan barn cykla själva?

Trafikmognad och trafikmiljön är mycket varierande och det är föräldrarnas ansvar att bedöma när barnen kan börja cykla till skolan. Trafikkontoret rekommenderar att barn får cykla själva tidigast från åk 4 om trafikmiljön tillåter.

KOMMUNIKATION

INFORMATION OCH KAMPANJER

Stockholm växer i snabb takt. År 2030 väntas vi vara en halv miljon fler stockholmare i länet. Det innebär att fler ska röra sig på samma yta – till och från hemmet, jobbet, skolan och fritidsaktiviteter. Trots att det satsas på att bygga ut vägar och kollektivtrafik kommer trycket på det befintliga trafiksystemet att öka. Därför satsar staden på att ge mer plats till bussar och cyklisterna och på att ge gångtrafikanter bättre förutsättningar. Staden ska kommunicera de insatser som görs, men också på vilket sätt Staden kan bidra till att få fler att välja cykeln som transportmedel.

Utökad och förbättrad information om genomförda och kommande insatser på cykelområdet är ett sätt att skapa en medvetenhet och ökad kunskap hos befolkningen om de cykelinsatser Stockholm gör. Uppmuntran av cyklisterna kan ske på olika sätt. Staden arbetar idag med ”tack för att du cyklar”- kampanjer. God service och tydlig information samt publika beteendepåverkande informationskampanjer är andra sätt att visa på stadens medvetenhet om cyklisternas värde.

SAMVERKAN

För att skapa en stad med bra cykelklimat är ett fortsatt samarbete med SL och andra kollektivtrafikmyndigheter viktigt. Cykeln har en stor potential för resor upp till 10 km, medan längre sträckor för en majoritet av befolkningen är för långa. Kollektivtrafik, antingen som enda transportslag eller som del av en resa, är för dem ett bättre alternativ. Många resor med kollektivtrafiken börjar eller avslutas med en cykelresa till hållplatsen eller stationen. Här finns det ofta brister såväl vad gäller cykelparkering vid hållplatser och knutpunkter som i möjligheten att ta med cykeln på kollektivtrafiken. Att kunna kombinera cykelresan med kollektivtrafiken kan göra det enklare att cykla eller att finna alternativa färdvägar och resalternativ för den enskilda individen.

Det finns en mängd organisationer och aktörer att samverka med för att höja ambitionen kring cykling och skapa goda förutsättningar för individen att använda cykeln som transportmedel.

Trafikverket samt andra kommuner är väghållare för väginfrastruktur som knyter an till Stockholms cykelvägar. Här krävs samordning och dialog för att infrastrukturen ska bli enhetlig, attraktiv och för att den ska hänga ihop.



Bilden ovan är ett exempel på en välutformad cykelparkering på kvartersmark. Cykelparkeringen har väderskydd och cykelställ som enkelt går att låsa fast cykeln i.

Fastighetsägare, byggherrar m.fl. kan se till att det finns goda parkeringsförutsättningar, ombytesmöjligheter etc och även cykelbranschen kan påverka utvecklingen genom att lansera nya typer av cyklar och tillbehör som gör det lättare att använda cykeln som transportmedel i vardagen.

UPPFÖLJNING OCH UTVÄRDERING

Stockholms arbete med cykelfrågor behöver följas upp på ett adekvat sätt, och kunskaperna om hur Stockholms invånare reser behöver förbättras. I dagsläget är cykelräkningar, resvaneundersökningar och andra metoder inte tillräckligt säkra, eller för gamla, varför kunskaperna om hur många och hur stor del av stadens befolkning som reser med cykel är bristfällig. Allmänhetens attityder, värderingar och upplevelser av Stockholm som cykelstad är också viktig att känna till, liksom nöjdhet och reaktioner på genomförda åtgärder.

För att undersöka om satsningarna leder mot de övergripande målen om att göra det enkelt och säkert att cykla samt att öka andelen cyklister, har målen specificerats och tio indikatorer har identifierats. Indikatorerna ska följas upp kontinuerligt och förslag på utvärderingsmetod ska tas fram samt rutiner för att utvärdera måluppfyllelsen. Indikatorerna och målens innebörd samt hur och på vilket sätt de ska mätas beskrivs kortfattat nedan. Eftersom många av mätmetoderna ska förbättras och nya ska tas fram saknas i vissa fall ett grundvärde för hur det ser ut i nuläget. I vissa fall behöver därför mätningar av dagens situation göras för att få en uppfattning om vad som är lämpligt att sträva efter. Målen kan därför även komma att revideras. Inför år 2018 planeras en översyn av målen och en analys av Stockholms arbete med cykel. Det görs för att kunna anpassa arbetet så att det leder i rätt riktning och följer stadens ambitioner.

MÅL OCH INDIKATORER RELATERADE TILL EN ÖKAD CYKLING

Andelen cyklister ska öka till minst 12 % 2018 och minst 15 % 2030. Resvaneundersökningar är den enda metod som ger en komplett bild av transportmedelsfördelningen i en kommun eller en region. En *resvaneundersökning* behöver genomföras under 2013 för att ta fram en utgångsnivå för målet. Med cyklister avses i det här fallet den del av resenärerna som anger att cykel är det huvudsakliga transportmedlet vid resor till och från arbete eller högskola och universitet. Andelen ska vara minst 12 % år 2018 och för att kontrollera att utvecklingen är på väg åt rätt håll ska en mätning av andelen göras mellan referensåret och slutåret. *Målet ska vara ambitiöst. Då inget jämförelsevärde finns idag kan målet ändras efter att en resvaneundersökning har genomförts.*

Antalet passager med cykel i stadens mätpunkter ska öka med 50 % till 2018 och 100 % till 2030. Staden har idag 7 stycken fasta mätstationer för cykel. En särskild manuell cykelräkning utförs en gång per år vid 57 platser. Resultatet från denna räkning redovisas med hjälp av ett rullande femårsmedelvärde för att variationer i väder och vind inte ska påverka utfallet. För att förbättra mätningunderlaget utökas antalet fasta mätstationer successivt. De fasta mätstationerna kommer att innebära förbättrade möjligheter att avläsa årstidsvariationer i antalet cykelpassager. De mätpunkter som kommer att redovisas är innerstadssnittets 14 stationer, Saltsjömlarsnittets 3 samt ca 45 mätpunkter i ytterstaden. Mätpunkterna i ytterstaden följer pendlingskorridorerna, såväl in mot city som de tvärgående. Specifika mätningar av cykelflödet kommer även att göras vid exempelvis byggnation, men de kommer att redovisas mer sporadiskt och inte ingå i den återkommande uppföljningen.

Mätstationerna för cykel sitter på samma länkar där bil- och kollektivtrafiken mäts, på så sätt kan fördelningen av färdmedelsval i de olika snitten studeras.

Barn åk 4-9 som cyklar till skolan ska öka. Hur stor andel av barnen som cyklar till skolan är en god indikator på hur trafiksäkert barnens föräldrar anser att stadens cykelvägnät är. Den här indikatorn beskriver upplevd säkerhet vilket inte är samma sak som reell säkerhet. Måttet är viktigt eftersom många som åker till arbetet även

behöver lämna barn på skola och dagis. Andelen barn som cyklar i skolan mäts kontinuerligt i trafikanalyser på respektive skola.

<i>Indikator</i>	<i>Verktyg</i>
Andel cykelresor av resor till arbete	Resvaneundersökning
Antalet cyklister i stadens mätpunkter	Trafikkontorets mätningar
Andel barn åk 4-9 som cyklar på egen cykel till skolan	Enkät skolor åk 4-9

MÅL OCH INDIKATORER RELATERADE TILL ATT DET SKA VARA ENKELT OCH SÄKERT ATT CYKLA

Standard på drift och underhåll i cykelvägnätet ska förbättras. Drift- och underhåll för stadens cykelvägnät bedöms genom extern inspektion av ett antal utpekade pendlingsstråk ett antal gånger per år samt stickprov under snöperioden. Ett mål är att inspektionen ska ge noll anmärkningar.

Andelen säkra cykelpassager och korsningar ska vara 80 % år 2020 och samtliga passager på pendlingscykel-nätet ska vara åtgärdade till år 2030. Målet om 80 % säkra GCM-passager (gång-, cykel och mopedpassager) finns i stadens trafiksäkerhetsprogram. En GCM-passage definieras som säker om den är utformad för en motorfordonshastighet på högst 30 km/tim, eller är planskild. Utgångsnivån tas fram i samband med uppföljning av Trafiksäkerhetsprogrammet och följs upp kontinuerligt. I dagsläget är 20 % av korsningarna på huvudgatunätet för biltrafik hastighetssäkrade.

Risken att dödas eller skadas svårt i en cykelolycka ska minska med 50 procent till år 2020. Risken redovisas som antal dödade och svårt skadade cyklister i polisrapporterade trafikolyckor. Utgångsvärdet för mätningarna är genomsnittsvärdet för åren 2006-2009.

Framkomligheten för cyklister på pendlingsnätet ska öka genom att skapa förutsättningar för en jämnare hastighet. För att kontrollera cyklisternas medelhastighet, antal stoppminuter och fördröjningsminuter genomförs GPS-studier. Målet är att genom åtgärder i cykelvägnätet skapa ett jämnare flöde för cyklisterna och undvika en "ryckig" cykling vilket på långa sträckor kan ge stora restidsförluster. Åtgärder som påverkar denna indikator positivt är t ex grön våg, uträtad cykelbana, dubbelriktad cykelbana så att cyklisten inte behöver korsa en bilväg flera gånger, beläggningsstandardförbättringar samt drift- och underhåll mm.

Antalet cykelparkeringar på gatumark ska öka med minst 500 parkeringar per år. Det totala antalet cykelparkeringar på stadens mark ska öka. Detta gäller i synnerhet vid kollektivtrafikens knutpunkter. En behovsanalys och rekommendationer för typer och antal cykelparkeringar för olika platser tas fram under 2012. Förslag till cykelparkeringsnorm tas också fram under 2012. När denna är antagen bör den följas vid samtliga planeringsärenden som omfattar ny- eller ombyggnation.

Cyklisternas upplevelse av Stockholm som en bra cykelstad ska öka. Cyklisternas upplevelse av Stockholms cykelvänlighet är en subjektiv bedömning som mäts genom en enkätstudie. Cykelvänligheten skattas genom olika parametrar relaterade till trafiksäkerhet, trygghet, framkomlighet, parkering samt drift- och underhåll.

<i>Indikator</i>	<i>Verktyg</i>
Standard på drift och underhåll i cykelvägnätet	Inspektioner
Standard vinterväghållning	Inspektioner
Andelen säkra passager och korsningar	Följs upp i trafiksäkerhetsprogrammet
Antalet allvarligt skadade eller förolyckade cyklister	Uttag ur olycksdatabasen Strada
Ökad framkomlighet och medelhastigheten på cykelbanorna	GPS-studier

Antalet nytillkomna cykelparkeringar	Räkning av antal cykelparkeringar
Cyklisternas upplevelse av Stockholm som en god cykelstad ska öka	Enkätundersökning

RUTINER FÖR UPPFÖLJNING OCH UTVÄRDERING

För att uppföljningen och utvärderingen ska vara till nytta behöver resultaten också föras ut till tjänstemän, politiker och allmänhet samt ligga till grund för vilka insatser som ska prioriteras. Med en bra rutin för uppföljning kan cykelutvecklingen följas upp på ett smidigare sätt, och staden får ett bättre underlag för att göra rätt sak på rätt plats.

Cykelplanen har liksom Vision 2030, Stockholms stads övergripande vision, en genomförandetid till 2030. För att kunna göra bra bedömningar om arbetet är på väg i rätt riktning behövs delredovisningar med jämna mellanrum. Trafikkontoret arbetar med en utvärderingsmetod som bygger på trafikräkningar, enkätsvar, inspektioner, uttag ur olycksregister och resvaneundersökningar. Som underlag för uppföljningen görs också en sammanställning av genomförda cykelåtgärder. Informationen kommer att redovisas i kontorets verksamhetsberättelse och/eller särskilda rapporter. Syftet med uppföljningen är att ge återkoppling till arbetet med åtgärdsplaner och att identifiera förändringar över tid.

HANDLINGSPLAN FÖR EN VÄLFUNGERANDE CYKELINFRASTRUKTUR

SAMMANHÄNGANDE OCH VÄL UTFORMAT CYKELVÄGNÄT

För att kunna skapa ett sammanhängande, välutformat och kapacitetsstarkt cykelvägnät har det befintliga nätet inventerats, analyserats och klassificerats. Förslag till nya länkar där det finns stor potential för cykling har också tagits fram och saknade länkar mitt i ett stråk har pekats ut. Det klassificerade cykelvägnätet och de nya föreslagna länkarna har legat till grund för var förbättringar och utbyggnad av nätet bör ske. Åtgärderna som föreslås i planen speglar en önskvärd standard för att öka kapaciteten, där det finns brister idag men också för att kunna möta den framtida cykelökningen. Planens genomförandetid är lång och åtgärderna som föreslås speglar ibland framtidens behov och vad som behöver göras för att fler ska cykla. Stråken är inte detaljstuderade vilket är nästa steg och justeringar i standarden kan behöva göras med hänsyn till befintliga förhållanden på platsen.

TRE NIVÅER PÅ CYKELVÄGNÄTET MED HÖJDA STANDARDNIVÅER

Stockholms cykelvägnät har inventerats och klassificerats i tre olika slags stråk: **pendlingsstråk**, **huvudstråk** och **lokalstråk**. Även saknade länkar har identifierats. Stråken har olika funktion och standard. Stråken ska förbinda samtliga bostadsenkla med de större arbetsplatsområdena så att cykelpendling kan ske på ett effektivt och säkert sätt, inte bara för Stockholms stads invånare utan också för regionala cykelpendlare. I bilaga B2 finns mer information kring inventeringen samt hur prioriteringen har gjorts mellan de olika länkarna.

I arbetet med cykelstråken har de stämts av med skolornas läge för att koppla skolorna till stråken. En god koppling möjliggör för vuxna att lämna barn på cykel vid skolan och sedan fortsätta sin arbetsresa på ett pendlingsstråk.

Med klassificeringen som grund har standardnivåer tagits fram för de tre olika typerna av stråk. Dessa nivåer innebär, framför allt för pendlingsstråken, en standardhöjning jämfört med idag vilket kommer att leda till en väsentlig kvalitetshöjning för nytillkomna och nuvarande användare. Standardnivåerna beskrivs på följande sidor. Handboken "Cykeln i staden" håller på att omarbetas efter förutsättningarna och standardkraven i cykelplanen. Handboken kan ge ytterligare stöd i olika utformningsfrågor.

Vad är ett pendlingsstråk?

Pendlingsstråken utgör ett övergripande cykelvägnät som ska vara till för alla. Bredder och standard möjliggör att cyklister som tar sig fram med olika hastigheter och med olika förutsättningar kan känna sig trygga och säkra.

Stråken kännetecknas av breda cykelbanor eller fält med bra framkomlighet, trafiksignaler anpassade till cykeltrafiken och hög standard på drift och underhåll.

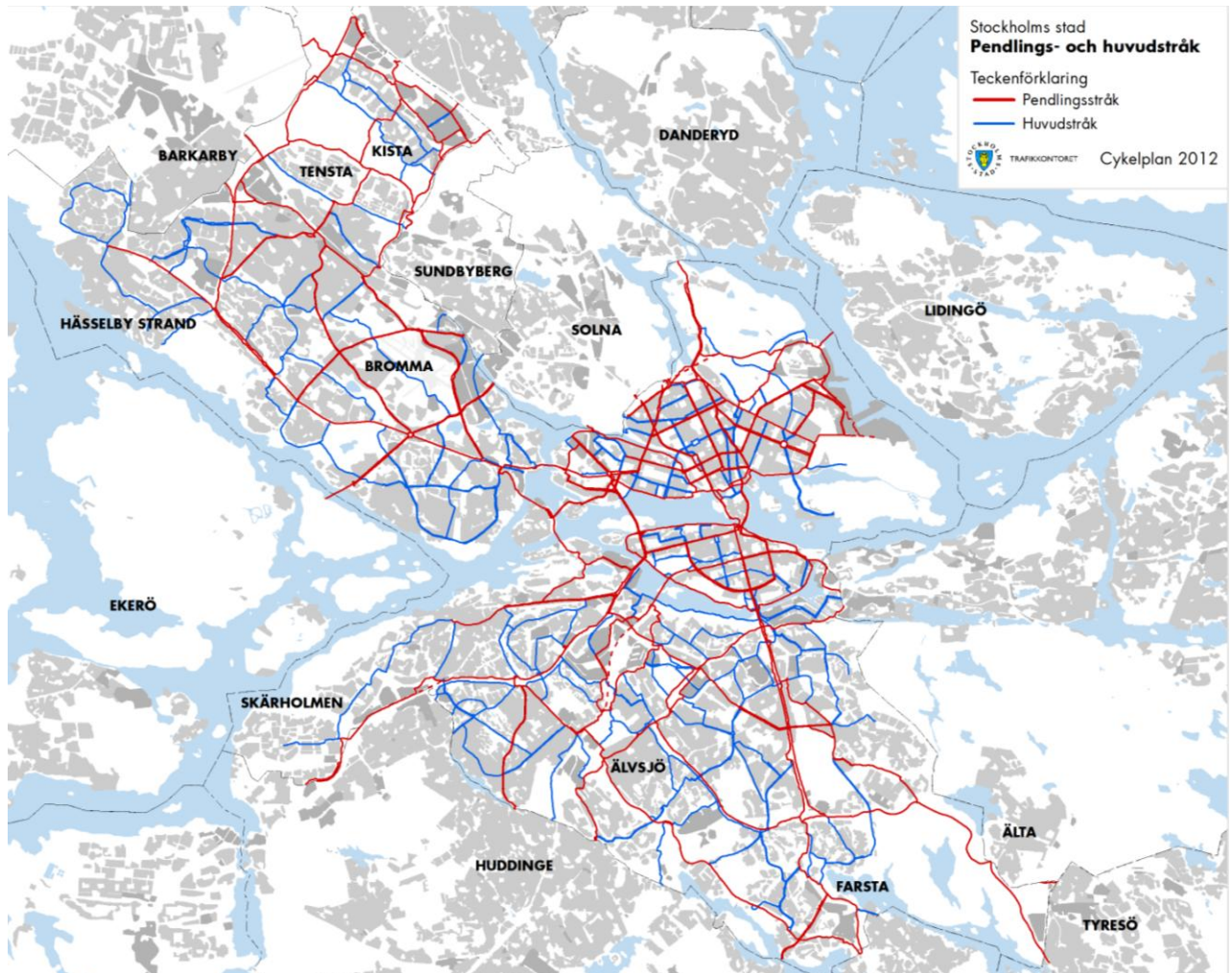
Cykelplanens pendlingsnät skapar ett sammanhängande system som knyter ihop kommunen och ger möjlighet för grannkommunerna att kopplas ihop med Stockholm.

UTVECKLING AV NYA PENDLINGSSTRÅK

För att cykling ska kunna ske enkelt och säkert förutsätts att det finns en väl fungerande infrastruktur. Prioriterade stråk har pekats ut och en standardnivå för stråken har tagits fram. Nästa steg har varit att bedöma stråken länk för länk med tillhörande åtgärdsförslag där så bedömts nödvändigt. Även cykelbanor eller fält som nyligen anlagts pekats ut om de inte uppnår angiven standardnivå, men har inte lika hög prioritet som de delar av nätet som har lägre standard.

Stråken löper i huvudsak längs med större bilstråk och ansluter i huvudsak till primära kollektivtrafikknutpunkter. Stråken leder i de flesta fall till city men även tvärförbindelser med hög potential för ökad cykling mellan olika stadsdelar finns utpekade. De åtgärder som föreslås på de utpekade stråken varierar beroende på var den aktuella länken ligger geografiskt. Det är till exempel inte möjligt att generellt hålla samma önskade bredd i innerstaden som kan skapas i miljöer där utrymmet inte är lika begränsat. En prioritering mellan transportslag kommer att behöva göras i många fall. Det kan bland annat innebära att kantstensparkeringar eller körfält för bilar tas i anspråk för nya, breddade eller säkrade cykelstråk.

Detaljerade kartor för stråkens placering och vilka åtgärder som föreslås på de olika stråken finns i bilaga B3.



Karta över pendlings- och huvudstråken genom Stockholms stad. Stråken består av redan befintlig cykelinfrastruktur men några nya kopplingar är också markerade. Över hela pendlingsnätet föreslås standardförbättringar som bidrar till en ökad framkomlighet och trafiksäkerhet för de oskyddade trafikanterna.

PENGLINGSSTRÅK

Pendlingsstråken används av cyklister som har målpunkter i olika kommuner eller flera stadsdelar, reslängden är ofta fem kilometer eller längre. Pendlingsstråken ingår ofta i regionala cykelstråk och har höga cykelflöden eller potential för höga cykelflöden. För att uppnå hög kapacitet och trafiksäkerhet ska stråken vara tillräckligt breda så att omcykling och cykling i bredd medges. De ska vara uppdelade i två fält – för att hantera cyklister med olika hastigheter.

Bredd:

Enkelriktad cykelbana	2,25 m (3,25m vid höga flöden >15 000 c/d)
Dubbelriktad cykelbana	3,25 m (4,5 m vid höga flöden >10 000 c/d)
Dubbelriktad GC-bana/-väg	5 m (7 m vid höga gång- och cykel flöden >10 000 c/d exempelvis Götgatsbacken och Södermalmstorg)
Cykelfält i innerstaden	1,75 m (3 m vid höga flöden > 15 000 c/d)



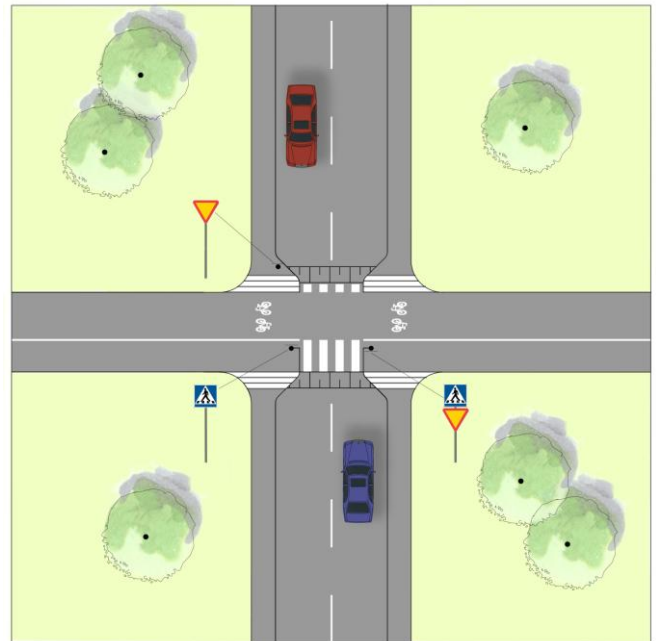
Bilden ovan visar cykeltrafiken på Götgatsbacken i höjd med Södermalmstorg.

På vissa särskilda sträckor så som Skanstullsbron, Västerbron och Strömbroarna skulle det behövas än större breddmått för att ta hand om dagens och morgondagens stora gång- och cykelflöden. Broarna är i flera fall begränsande snitt för alla resor där även kollektivtrafiken kan behöva högre prioritet och där potentialen att ta plats från till exempel parkerade fordon inte finns.

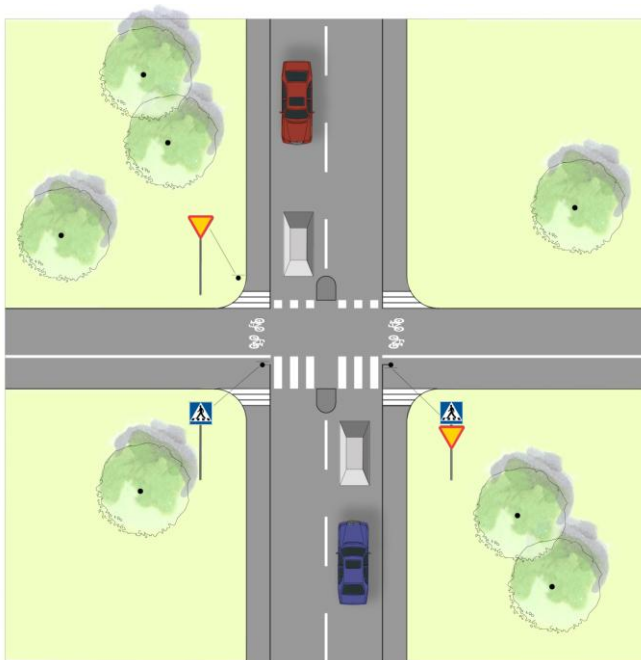
Exempel på hastighetssäkrade passager:

1. En avsmalnad och upphöjd gång- och cykelöverfart på lokalgator utan buss i linjetrafik
2. En gång- och cykelöverfart med "busskuddar", dvs hastighetsdämpande gupp lämpliga för gator med busstrafik eller
3. En genomgående gång- och cykelbana, dvs gång- och cykelstråk som fortsätter obrutet genom korsningen. Lämpligt där pendlingsstråk passerar mindre gator.

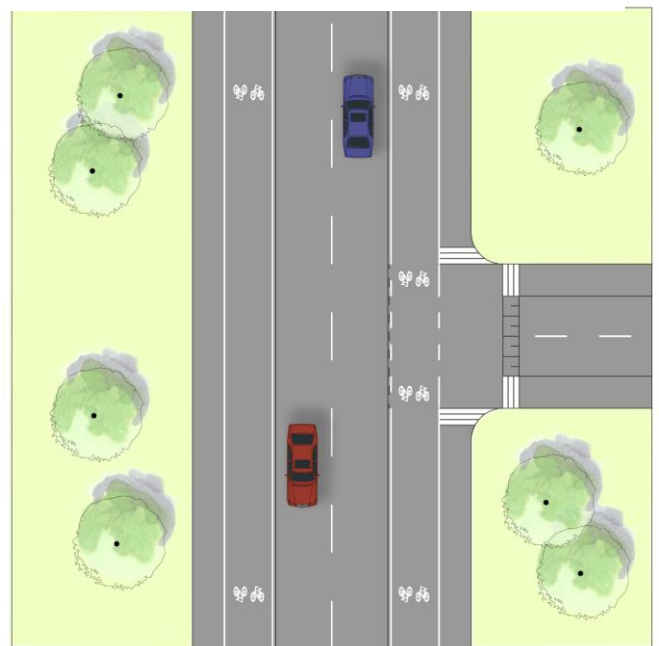
I princip alla icke signalreglerade gc-passager på pendlingsstråken föreslås hastighetssäkras. Skisserna intill visar principer för utformning av dessa korsningar men utformningen måste alltid anpassas efter platsen. Utformningen enligt skisserna förutsätter att de största gång- och cykelflödena är på det tvärgående stråket. Mer detaljerade utformningsdirektiv finns i stans typritning för övergångsställen.



Principritning 1. Pendlingsstråk - avsmalning



Principritning 2. Pendlingsstråk – hastighetsdämpning (lämplig på gator med busstrafik)



Principritning 3. Genomgående gång- och cykelbana

Detaljutformning

Ett pendlingsstråk ska vara bekvämt och säkert att cykla på. Detta innebär tillräcklig bredd för att medge omkörning, generösa kurvradier, bra sikt och god framkomlighet. På pendlingsstråken ska cyklisterna vara separerade från gångtrafiken med linje, materialskillnad, trädrad och/eller kantsten. Utformningen måste anpassas till platsen och vilka som använder stråken. Det eftersträvas att cykelbanan och gångbanan utformas i olika material om de inte skiljs åt av trädrad eller på ett annat tydligt sätt. Kantstensseparering är inte lämpligt där det sker många leveranser. Gångpassager ska utformas så att det finns förutsättningar för ett bra samspel mellan cyklisterna och fotgängare.



Bilderna ovan visar exempel på bra separering mellan olika transportslag och trafikanter

Materialval

Markmaterialet på pendlingsstråket ska vara hårdgjort och slätt – i första hand asfalt. Används annat material ska det vara så slätt som möjligt, med smala fogar.

Trafiksignaler

Signalanläggningarna på pendlingsstråk ska där så är möjligt vara väl anpassade till cyklisters förutsättningar och tillgodose en hög framkomlighet och god kapacitet genom tillräckliga magasin och bredder. Särskild detektering för cykeltrafiken ska finnas liksom i normalfallet överanmälan (att när bilsignalen är grön så går blir också cykelsignalen det). Exempel på andra åtgärder som kan bli aktuella är förgrönt (att cyklisterna får grönt strax före biltrafiken) och grön våg.

Vägvisning och service

Vägvisningen på pendlingsstråk ska ha speciell färg och form som är att jämföra med bilvägvisningen. Vägvisningstavlor kan vara märkta med stråknumrering och utmed stråken kan kompletterande stråkkartor finnas vid större korsningar/cykelstationer. Dessa stråkkartor innehåller felanmälningsinformation och avståndsinformation.

UTVECKLING AV HUVUDSTRÅK OCH LOKALSTRÅK

En översyn och klassificering har genomförts på hela cykelvägnätet, men en detaljerad inventering och åtgärdsförslag har endast tagits fram för pendlingsstråken. En förbättring av hela cykelvägnätet är nödvändig, särskilt vad gäller att bygga bort trafikfarliga korsningspunkter och att åtgärda saknade länkar. En genomgång av vilka åtgärder som behöver genomföras för att pendlingsstråken ska uppnå önskad standard har genomförts och

redovisas på kommande sidor och kartbilagor, men ytterligare inventering av huvudnät och lokala cykelstråk behöver göras för att förbättra för cyklister även i dessa delar av nätet.

HUVUDSTRÅK

Huvudstråken används av cykeltrafik som har målpunkter i olika stadsdelar (2-5 km reslängd). Stråken är till för trafik till/från stadsdelen/området och mellan närliggande stadsdelar och dess knutpunkter. Stråken är även länkar till pendlingsstråken.

Enkelriktad bana: 1,5 m (2,25 m vid högre flöden)

Dubbelriktad bana: 2,5 m (3,25 m vid högre flöden)

Dubbelriktad g/c-bana 4 m (4,5 m vid högre flöden)

Detaljutförning

Utförningen av huvudstråken ska i princip följa de råd och riktlinjer som finns i handboken "Cykeln i staden, Utformning av cykelstråk i Stockholms stad".

Materialval

Markmaterialet på huvudstråket ska vara hårdgjort och slätt – i första hand asfalt. Används annat material ska det vara så slätt som möjligt, med smala fogar.

Trafiksignaler

På huvudstråken ska trafiksignalerna vara väl fungerande och utformade även med tanke på cyklisters framkomlighet där så är möjligt. Detektering ska finnas, och normalt även överanmälan.

LOKALSTRÅK

Lokalstråken används av cyklister som har målpunkter inom den egna stadsdelen/området (<2 km reslängd). Lokalgatunätet är hastighetsbegränsat till 30 km/h. På dessa gator kan cyklisterna cykla i blandtrafik

Detaljutförning

Den utformningsstandard som slås fast i handboken "Cykeln i staden, Utformning av cykelstråk i Stockholms stad" bör följas.

Trafiksignaler

Särskilda signaler för cykeltrafik finns sällan på lokalstråk. I de fall det finns utförs ingen särskild åtgärd för cykeltrafiken. Detekteringen ska fungera även för cykeltrafiken.

VAD HAR GJORTS?

- ➔ Cykelvägnätet har inventerats.
- ➔ En klassificering av cykelvägnätet i pendlings- och huvudstråk har tagits fram.
- ➔ Standardnivåer för de klassificerade stråken har arbetats fram.
- ➔ Förslag på åtgärder för att uppnå önskade standardnivåer har tagits fram.
- ➔ En grov prioritering av pendlingsstråkens utbyggnadsordning har arbetats fram.
- ➔ Cykelstråken har stämts av med skolornas läge.

VAD BEHÖVER GÖRAS?

- ➔ En detaljerad åtgärdslista för utbyggnadsordningen av pendlingsstråken ska tas fram och uppdateras årligen.
- ➔ Utbyggnaden av pendlingsstråken ska synkas med andra projekt som pågår i staden för samordningsvinster.
- ➔ Pendlingsstråken ska detaljprojekteras och byggas ut enligt förslaget i planen.
- ➔ Handboken "cykeln i staden" ska uppdateras för att ge ett ökat detaljplaneringsstöd vid utbygganden av stadens cykelvägnät.

ÖKAD FRAMKOMLIGHET FÖR CYKLISTER

FRAMKOMLIGHET PÅ PENDLINGSSTRÅKEN

För att höja standarden på cykelvägnätet är det viktigt att arbeta med framkomligheten för cyklisterna. Ett mått på ökad framkomlighet är medelhastigheten. Den kan höjas genom åtgärder som bredare cykelbanor eller fält, minskat antal konfliktpunkter med andra trafikanter, minskade kurvradier på stråken, hög beläggningsstandard, beskärning av växtlighet osv. Att öka medelhastigheten innebär inte att cyklisterna nödvändigtvis kör snabbare utan att inbromsningarna och antalet stopp blir färre eller kortare. Det är framför allt i korsningspunkter som framkomligheten är låg. Det finns en hel del åtgärder som kan genomföras i korsningar för att framkomligheten på cykelvägnätet ska förbättras. Åtgärderna avser bl a trafiksignaler som ger cykel högre prioritet, cykelvägar och -fält som dras ända fram till korsningen eller att cykelvägar dras utanför t-korsningar och busshållplatser. Korsningspunkter som ingår i pendlingsstråken ska utformas på ett sådant sätt att framkomligheten för cyklister främjas.

Inventeringen av pendlingsstråken visar på vilka korsningspunkter som behöver åtgärdas i det föreslagna pendlingsnätet för att uppnå angiven standardnivå enligt tidigare beskrivning.

CYKEL OCH TRAFIKSIGNALER

I Stockholm stad finns det idag ca 550 trafiksignalanläggningar som bland annat fungerar som ett verktyg för att fördela framkomlighet mellan olika trafikantgrupper. I befintliga signalanläggningar kan tidsvinster för cyklister uppnås genom tekniska förbättringar av utrustningen till exempel förändrad styrteknik och ändrad detektoruppsättning.⁷ Storleken på tidsvinsten (antal sekunder förlängd gröntid) beror på förutsättningarna i respektive signalanläggning.

Andra åtgärder som kan ge förbättrad framkomlighet för cyklister är: grön våg anpassad för cykelns hastighet, förgrönt och överanmälan.

I Stockholm finns grön våg för cyklister på två platser – Götgatan och Skeppsbron. I Köpenhamn används en grön våg på 20 km/h på de större pendlingsstråken och det är troligen en lämplig hastighet även för cyklister i Stockholm. En analys kring hastighetsnivåer för grön våg för cyklister ska dock genomföras för att se vilken hastighetsnivå som är lämpligast i Stockholm.

Förändringar i signalerna kan göras genom att signalerna programmeras om, genom ombyggnation eller enklare förbättringar av detekteringen av cyklister. En studie av hur Stockholms stads trafiksignaler kan ge ökad framkomlighet för cyklister finns framtagen och kan ge stöd i planeringen.⁸

Principerna för prioritering vid trafiksignaler ska spegla Framkomlighetsstrategins mål om att prioritera de transportslag som är kapacitetsstarka, det vill säga kollektivtrafik, gång och cykel. Trafiksystemet i Stockholms stad bygger till stor del på en prioritering av kollektivtrafik i trafiksignaler. Detta begränsar möjligheterna till att prioritera cykeltrafiken på dessa platser.

I en storstad är det oundvikligt att cyklister behöver stanna vid korsningar. En enkel åtgärd för att öka bekvämligheten för cyklister är att montera räcken där cyklisten kan hålla i sig eller vila foten i väntan på grönt.

Cykelvänliga signaler

Grön våg är ett samordnat system för trafiksignaler där trafikanterna kan få grönt genom alla de samordnade trafikljusen förutsatt att man färdas i angiven hastighet.

Förgrönt innebär att cykelsignalerna blir gröna några sekunder före fordonssignalerna på samma gata.

Överanmälan innebär att en signalgrupp även anmäler en annan signalgrupp. Om t.ex. ett övergångsställe får grönt så låter man den parallella cykelöverfarten också få grönt, även om ingen cyklist detekterats. På samma sätt låter man bilsignaler ge grönt på parallella cykelbanor. Genom att ha så mycket gröntid som möjligt för cyklisterna minskas risken för onödiga stopp.

Detektering kan förklaras som trafiksignalens reaktion på ett fordon eller trafikants anmälan om ett gröntbehov. Anmälan kan göras genom en tryckknapp eller automatiskt genom att radarutrustning, slingor i marken eller olika videotekniker reagerar på att ett fordon är på väg mot en korsning och skickar då en anmälan till en signalanläggning om att en passage är önskad. Detektering av cyklister bör ske automatiserat men en lösning med tryckknapp kan komplettera automatisk utrustning om den skulle sättas ur funktion.

⁷ Vägverket Publikation 2008:96: Bättre framkomlighet för cyklar i trafiksignaler.

⁸ Gatu- och fastighetskontoret Stockholms stad, 2004: Cykeltrafik och trafiksignaler, Trafikteknisk utformningshandbok och anvisningar för drift och underhåll i Stockholms innerstad.



Cyklister som väntar på grönt ljus i korsningen vid Södermalmstorg. Räcket till vänster gör att cyklisten inte behöver kliva av cykeln utan kan sitta kvar på den och enkelt fortsätta sin färd när trafiksignalen slår om.

LAGÄNDRINGAR FÖR ATT FRÄMJA CYKLING

Cykeln är ett fordon och cyklisten en fordonsförare som ska följa de regler, vägmärken och vägmarkeringar som gäller enligt Trafikförordningen och Vägmärkesförordningen. Regelverken är i första hand anpassade för att ordna motorfordonstrafiken och uppfört på dess villkor. Om cykel tillsammans med gång och kollektivtrafik ska prioriteras i stadens transportsystem behöver också reglementet anpassas efter dessa trafikantgruppers behov. När det gäller cykeltrafiken är en tänkbar åtgärd som skulle ge stora framkomlighetsvinster att tillåta motriktad cykeltrafik i blandtrafik på enkelriktade gator. Det skulle möjliggöra fler alternativa färdvägar och genare sträckningar för cyklister utan att angöringsplatser skulle behöva tas bort från lokalgatorna. Cykel mot enkelriktat är tillåtet i en rad länder, bland annat i Danmark, Tyskland, Holland, England och Norge. Studier från de här länderna visar att det ökar framkomligheten för cyklister utan att minska trafiksäkerheten⁹. Andra tänkbara lagändringar är att tillåta cyklister att köra mot rött vid högersväng eller att cyklister får företräde före motorfordonstrafiken vid cykelöverfart. Slutligen är en tänkbar åtgärd inrättandet av cykelfartsgator, som i så fall skulle behöva regleras i förordningarna och förses med ett lämpligt vägmärke. Stockholms stad ska ha ett fortsatt engagemang gällande lagändringar som främjar cykling.

⁹ <http://www.bikexpert.com/research/contraflow/gegengerichtet.htm>



I många Tyska och Holländska städer är det tillåtet att cykla mot enkelriktat. Där det är tillåtet markeras det med en tilläggstavla under förbudsvägmärket. Bilden ovan visar ett exempel från Münster.

TILLFÄLLIGA HINDER I CYKELVÄGNÄTET

Tillfälliga hinder i cykelvägnätet är ett stort problem för cyklister, inte bara för framkomligheten utan också för säkerheten. När cykelfälten blockeras tvingas cyklister ut i körbanan och då cykelbanorna blockeras tvingas cyklister ofta olovligt in på trottoarer vilket är besvärande för gående. Det kan röra sig om vägarbeten, felparkerade bilar, av- och påstigningsplats, containeruppställning eller säckar för byggmaterial mm. Problemen uppstår främst i innerstaden, men även för cyklister som cyklar längs med större trafikleder där ombyggnationer pågår.

Olovlig uppställning i cykelfält och cykelbana är ett regelbrott som kontrolleras av polisen. Stockholms stad ska ha ett fortsatt samarbete med polisen och andra aktörer kring dessa frågor.

VAD HAR GJORTS?

- ➡ Korsningspunkter på pendlingsstråken med framkomlighetsproblem för cykel har pekats ut.

VAD BEHÖVER GÖRAS?

- ➡ Fortsatt samarbete med polisen och andra aktörer om tillfälliga hinder som minskar framkomligheten.
- ➡ Anpassa trafiksignalerna längs med pendlingsstråken för att öka framkomligheten för cykeltrafiken.
- ➡ En analys av hastighetsnivåer lämpliga för grön våg för cyklister ska tas fram.
- ➡ Ett fortsatt engagemang gällande lagändringar som främjar cykling föreslås.

CYKELPARKERINGAR

UPPDATERING AV CYKELPARKERINGSTAL

Trafikkontoret tog 2008 fram en cykelparkeringshandbok där typer av cykelställ, lokalisering samt cykelparkeringstal togs upp. Parkeringstalen som anges i handboken bör ses över med tanke på den kraftigt ökande cyklingen och Stockholms ambition att vara en cykelstad i världsklass. Nya parkeringstal bör beslutas av stadsbyggnadsnämnden.

CYKELPARKERINGSPLAN

En ny cykelparkeringsplan ska tas fram. Planen ska innehålla ett uppdaterat parkeringstal för bostäder och verksamheter, men även innehålla riktlinjer för förskolor, biografteatrar samt restaurang/hotell mm. Bättre möjligheter för medborgarna att parkera sin cykel i anslutning till kollektivtrafik ska möjliggöras genom behovsstudier vid hållplatser/stationer/båtlägen och föreslå kompletteringar av cykelparkeringar där så behövs.

Cykelparkeringsplanen ska som huvudinsats peka ut samtliga platser där behovet av parkeringar är stort och redovisa hur och till vilken kostnad fler cykelparkeringar kan skapas. Cykelparkering behöver ges tillräckligt med yta i gaturummet.

De viktigaste egenskaperna för cykelparkering är närhet till målpunkter, tillgång till lediga cykelparkeringsplatser och att det finns möjlighet att låsa fast cykeln.



På St Eriksgatan har 3 bilparkeringar blivit 32 cykelparkeringsplatser.

FLER CYKELPARKERINGAR VID MÅLPUNKTER

I attraktiva lägen, främst i anslutning till stationer och andra målpunkter, är parkeringsbehovet högre än vad som är möjligt att ordna på gatumark. Metoderna för att skapa fler parkeringar är flera: goda exempel finns bland annat i Amsterdam där det i stationsområdet har skapats mer än 10 000 cykelparkeringar genom att bygga cykelpråmar, p-hus för cyklar etc. I Stockholm har ett nytt garage byggts i Älvsjö, och flera planeras i anslutning till Citybanans stationer. Former för hur staden ska driva planerade garage behöver beslutas.

BÄTTRE HANTERING AV ÖVERGIVNA CYKLAR

Problem uppstår när cyklar som inte längre används lämnas kvar i cykelställen eller på andra platser; det ser skräpigt ut och cyklarna tar upp onödig plats i cykelställen. Staden har ett utarbetat arbetssätt för hantering av kvarlämnade cyklar; två gånger per år görs inventeringar vid betydande cykelparkeringsplatser, cyklarna märks upp och de som inte rörts på en viss tid samlas in. Kontakt tas med polis och efter tre månader auktioneras de ut eller kasseras. Rutinen ska förbättras ytterligare för att få en ökad rotation i stadens cykelställ.

VAD BEHÖVER GÖRAS?

- ➔ Nya parkeringstal för cykel tas fram som ska ligga till grund för kravställande och rekommendationer gentemot fastighetsägare och exploatörer.
- ➔ En cykelparkeringsplan för hela staden tas fram som ska ligga till grund för utbyggnaden av cykelparkeringar på stadens mark.
- ➔ Rutinen för borttagning av övergivna cyklar förbättras.
- ➔ Former för hur staden ska anlägga och driva cykelparkeringsgarage ska beslutas.

CYKELVÄGVISNING OCH SERVICE

NY CYKELVÄGVISNINGSPÅN

Trafikkontoret arbetar med en ny cykelvägvisningsplan för hela Stockholm. Arbetet med utsättning av de nya skyltarna startar under 2013.

CYKELSTATIONER I PENDLINGSSTRÅKEN

Anordningar för cykelpumpar, serviceverktyg och cykelkartor föreslås i cykelstationer som kan uppföras med jämna mellanrum längs med pendlingsstråken och erbjuda cyklisterna hjälp med vägvisning och service. Stationerna samordnas med befintliga och kommande platser för fasta mätstationer.

VÄGVISNING LÄNGS PENDLINGSSTRÅKEN

Vägvisningen på pendlingsstråk föreslås få speciell färg och/eller form. Det ska vara lätt att förstå att man är på ett cykelstråk och lätt att navigera. Vägvisningstavlorna bör vara märkta med stråcknumrering och utmed stråken föreslås kompletterande stråckkartor vid lämpliga platser, t.ex. vid större korsningar och cykelstationerna. Dessa stråckkartor bör innehålla felanmälningsinformation och avståndsinformation. Skyltning från Londons Cycle Superhighways (se bild) är ett bra exempel på en väl genomförd skyltning enligt stationsprincipen. Den särskilda skyltningen av pendlingsstråken ingår i cykelvägvisningsplanen.



Cykelvägvisningen är viktig för orienterbarheten. Exemplet ovan är från London och deras Cycle Superhighway. Tavlan ger en god uppfattning om vart cyklisten är på väg och var de befinner sig¹⁰.

VAD BEHÖVER GÖRAS?

- ➔ En ny cykelvägvisningsplan för hela Stockholm ska tas fram.
- ➔ Pendlingsstråken ska vägvisas med enhetlig vägvisning och erbjuda god igenkännbarhet.
- ➔ Cykelstationer med luftpumpar, kartor och annan information uppförs på lämpliga platser längs med cykelstråken.

FÖRBÄTTRAD DRIFT OCH UNDERHÅLL AV CYKELVÄGNÄTET

VÄGHÅLLNING FÖRBÄTTRAS

Cyklisters framkomlighet under vintern har studerats i Stockholmsregionens cykelvägnät. Cykling är mer tids- och energikrävande under vintertid. Resultaten från studien visar att restiden under vintrar med mycket snö ökar med 30-60 procent samt att medelhastigheten sjunker från ca 22 km/h under sommarhalvåret till ca 15 km/h vintertid på de studerade stråken. Förbättrad snöröjning kan möjliggöra för fler cyklister att cykla hela eller största delen av säsongen.

Cykelplanen pekar ut pendlingsstråken som de stråk som ska prioriteras för förbättrad vinterväghållning. Vintern 2011-2012 påbörjades ett pilotprojekt där några av de utvalda pendlingsstråken vinterväghölls med höjd

¹⁰ Cycle Superhighway – Photo by Gareth Williams on Flickr

ambitionsnivå. De utvalda stråken i pilotprojektet är Spånga-, Hässelby-, Botkyrka-, Nynäs- och Lidingöstråket samt Norr mälarsestrand, Stadsgårdsleden, St Eriksgatan, Birger Jarlsgatan och Valhallavägen. Den ökade ambitionen för vinterväghållning ska utökas till att omfatta hela pendlingscykelnätet genom att successivt lägga till stråk i vinterväghållningsplanen.

Ett annat område att förbättra är vårens sandupptagning. Normalt ska den vara avklarad 1 maj i innerstaden och 15 maj i ytterstaden, men om snön har försvunnit tidigt på våren kan det lösa gruset ligga kvar många veckor och orsaka problem för cyklister.

Glaskross och andra hinder kommer att bli möjliga att felanmäla via en app till telefoner. Det ökar möjligheterna för staden att förbättra driften av vägnätet.

UNDERHÅLLET FÖRBÄTTRAS

En studie av framkomligheten och problem för cyklister i Stockholmsområdet visar att cykelbanor och -vägar i ytterstaden generellt är dåligt underhållna. Hålligheter och bristfälliga lagningar är vanligt förekommande vilket påverkar cyklisternas framkomlighet. I studien bedöms att bättre rutiner och insatser för drift och underhållet på cykelvägnätet behövs i hela cykelvägnätet. Insatser för att förbättra drift och underhåll på stadens cykelvägnät är nödvändiga för att öka framkomligheten.

Den vanligaste orsaken till singelolyckor med cykel är ojämnheter, löst grus, låg våtfriktion och snö eller is. Det är angeläget att öka säkerheten genom förändringar av drift och underhåll. Förbättrad sopning, plogning och halkbekämpning är viktiga åtgärder för att minska antalet singelolyckor. För att minska antalet svåra olyckor behöver staden arbeta med ökat beläggningsunderhåll mot farliga ojämnheter och gupp. Bättre möjligheter för medborgarna att rapportera fel via appar till mobiltelefonen ska också tas fram.

EN HUVUDMAN FÖR DRIFTEN AV PENGLINGSSTRÅKEN

Ett problem som identifierats är att det inom kommunen är olika förvaltningar som ansvarar för drift och underhåll av cykelbanor och stråk. De cykelbanor som går på parkmark är stadsdelsnämndernas ansvar inom respektive stadsdelsområde och på gatemark är Trafik- och renhållningsnämnden ansvarig. Det leder till att standard på exempelvis snöröjning längs med ett stråk som passerar flera stadsdelar kan variera kraftigt. Därför är det önskvärt att en förvaltning har ansvaret för hela det föreslagna pendlingsnätet. Det innebär en ansvarig beställare med ett antal entreprenörer till sitt förfogande, men med samma standardkrav och möjlighet till inspektion och uppföljning.

RIKTLINJER FÖR DRIFT OCH UNDERHÅLL AV CYKELVÄGNÄTET

Riktlinjer för vinterväghållningen skiljer sig idag åt mellan ytter- och innerstad och med hur pass prioriterat stråket är. Uppdelningen mellan olika entreprenörer kan också innebära ett problem; det kan till exempel utefter ett stråk vara snöröjt en bit medan en annan del av samma väg inte blir det. Förslag på riktlinjer för drift och underhåll av cykelvägnätet presenteras på nästa sida. Stockholm stad ska arbeta med att förbättra cykelväghållningen så att olyckorna kan minska och cyklister ska kunna cykla en större del av året. Drift och väghållning stäms av mot klassificeringen av cykelvägnätet. Körkomforten på främst pendlingsstråken ska förbättras. Riktlinjer för cykelvägarnas drift och underhåll skärps och tydliggörs i kommande upphandlingar. Görs inte kontinuerligt underhåll riskerar man att förstöra vägkroppen så att större ombyggnader till en större kostnad behövs i framtiden.

VAD HAR GJORTS?

- ➔ De viktigaste stråken att drifva och underhålla har identifierats.
- ➔ Konkreta riktlinjer och kriterier för drift och underhåll av de olika nivåerna på cykelstråken har tagits fram.
- ➔ Bättre möjligheter för medborgarna att rapportera driftsproblem t.ex. via appar till mobiltelefonen är under framtagande.

VAD BEHÖVER GÖRAS?

- ➔ Implementera och skapa rutiner för att förbättra drift och underhåll enligt rekommendationerna i cykelplanen.
- ➔ Utveckla arbetet med vinterväghållningen så att standarden på hela pendlingsvägnätet för cykel är god året om.
- ➔ En utredning om ifall driften av pendlingsnätet för cykel kan överlåtas på en huvudman föreslås.
- ➔ Riktlinjer för cykelvägarnas drift och underhåll skärps och tydliggörs i kommande upphandlingar.
- ➔ Fortsatt utveckling av olika tekniska system som kan underlätta för medborgarna att rapportera driftsproblem och ge direkt input till stadens driftservice.

Riktlinjer för förbättrad drift och underhåll på cykelvägnätet

I planeringen av staden och då åtgärder görs i staden måste fokus vara på att drift och underhåll ska kunna genomföras på ett hanterbart sätt.

Inspektioner

Generellt måste cykelvägnätet inspekteras flera gånger per år med avseende på beläggning, målning av cykelbanor/fält och boxar, vegetation, hinder och rengöring. Pendlingsstråken bör inspekteras fyra gånger per år, övriga stråk bör inspekteras minst två gånger per år. Under vintersäsong ska stickprov av vinterväghållningen på pendlingsstråken göras. App:ar kan vara ett hjälpmedel för att fånga upp synpunkter från cyklister och andra användare på cykelvägnätet. Cyklister ska lätt kunna meddela när de ser en brist i cykelvägnätet. Jourtelefonnummer alternativt en mailadress bör finnas vid några punkter/sträckor.

Vårsopning

Vårsopningen ska ske sammanhängande utmed pendlingsstråken. Ambitionen är att vårsopningen ska vara avklarad senast 1 april på samtliga pendlingsstråk och för övriga cykelstråk är målsättningen att stråken ska vara vårsopade senast 15 april. Det är dock mycket avhängigt hur vintersäsongen har varit. Då vårsopning sker med spolande maskiner ger vårsopning vid köldgrader ökad risk för halka. Vid köldgrader efter 20 mars ska i stället vårsopning vara avklarad senast 1 maj på pendlingsstråken och för övriga cykelstråk är målsättningen att stråken ska vara vårsopade senast 15 maj.

Lövuptagning

Lövuptagningen ska ske löpande under hela lövfällningssäsongen. Lövstädningen utförs i första hand under servicenätter/-dagar. Inspektioner måste ske och cyklisters synpunkter och felanmälningar ska tas om hand och vid behov åtgärdas.

Vinterväghållning – snöröjning och halkbekämpning

Skötseln ska ha sådan standard att det går att cykla trafiksäkert hela vintern. Redan vid 2-3 cm snödjup börjar det bli besvärligt för en cyklist att ta sig fram och restiden ökar. Samtliga pendlingsstråk ska vara färdigröjda senast inom 3 timmar efter påbörjad röjning.

Flera metoder för snöröjning och halkbekämpning måste ofta användas parallellt beroende på vilken del av säsongen det är samt vilket väder och nederbörd som råder. Utgångsläget är att pendlingsstråken och huvudstråken ska snöröjas genom plogning och halkbekämpas med sand. För att förebygga halkan kan även saltlake användas. Vinterväghållningen omfattar snöröjning, halkbekämpning, isrivning, moddborttagning, omhändertagande av snömassor och den fordonspark som används ska vara anpassad efter de krav som ställs på resultat, miljöprestanda etc. Pendlingsstråken ska inspekteras för att säkerställa kvaliteten på snöröjningen. Kontroller kan också göras tillsammans med entreprenören.

Belysning

Det är viktigt både från trygghets- och trafiksäkerhetssynpunkt att belysningen är tillfredsställande. Belysningen bör ha så pass hög standard att underlaget syns. Allvarliga fel som kan vålla skada ska åtgärdas snarast.

Renhållning

Renhållningen av cykelstråken är i stor utsträckning avhängig av information om läget från allmänheten. Detta innebär att systemet för informationslämning bör förbättras så att de som använder cykelstråken lätt kan rapportera in missförhållanden. Uppgifterna ska tas om hand effektivt och åtgärdas så snart som möjligt. Cykelstråken bör sopas oftare än en bilväg då bilvägens rensas automatiskt av fordonen.

Drift av cykelparkeringar

Det krävs ett kontinuerligt underhåll av cykelställ och parkeringar. Det är enklare och billigare att göra små justeringar hela tiden än att behöva byta ut stora delar av en cykelparkering. Det är viktigt att cykelparkeringar sköts så att de ser fräscha ut för att cyklister ska vilja parkera där.

Belägningsstandard

Vägens ytstruktur påverkar cyklistens bekvämlighet men har också stor betydelse för trafiksäkerheten. Ytan på samtliga pendlingsstråk ska inspekteras eller mätas avseende jämnhet regelbundet, men framförallt då ytan är nylagd.

Vegetation/beskärning

Växtligheten utefter cykelstråken och i korsningar hålls efter så att god sikt uppnås. Vid nyplantering ska omsorg läggas vid valet av växter så att underhållet inte försvåras, men också så att sträckan upplevs som trygg att färdas på. Där staden inte är fastighetsägare måste övriga fastighetsägare uppmanas att vid behov underhålla sin del av sträckan.

Hinder i cykelbanan/-vägen

Hinder är allt som kan bli ett hinder för cyklisten som till exempel felplacerad bom, parkerad bil i vägen eller tillfälliga arbeten i gatan. Hinder i cykelvägnätet ska åtgärdas inom skälig tid. Vid ett anmält hinder ska staden inspektera/ta ställning till och avgöra när hindret måste åtgärdas. Om hindret finns på pendlingsnätet, utgör framkomlighetsproblem och är trafikfarligt bör det vara borta inom 4 timmar.

Vägarbeten

Då åtgärder måste göras i gaturummet och i cyklistens trafikmiljö ska alternativa cykelvägar iordningsställas antingen genom att visa till annan väg eller sätta upp tydlig trafiksäker skyltning och markering runt området. Framkomligheten för cyklisten får inte försämrats nämnvärt på pendlingsstråken. Tillfällig skyltning och vägvisning vid arbeten i gatumiljön ska göras i enlighet med riktlinjerna.

Vägvisning

En viktig del i underhållet är att se över så att skyltningen håller en hög och jämn standard. En jämn standard är viktig att hålla utefter hela stråket så att orienterbarheten är god. Skyltar ska vara hela och rena. Buskar som skymmer skyltar, klotter och påkörda skyltar ska åtgärdas inom skälig tid.

Målning

Målningen ska ses över efter vintersäsongen och vårsopningen då den ofta har brister. En prioriteringsbedömning görs efter vårsopningen.

ÖKAD TRYGGHET OCH SÄKERHET FÖR CYKLISTER

TRAFIKSÄKERHET I KORSNINGSPUNKTER

På många platser i staden är trafikmiljön så komplicerad och svårbegriplig att människors misstag kan få mycket allvarliga konsekvenser. Staden ska fortsätta arbetet med att identifiera och förbättra dessa riskfyllda platser.

För cyklister är det oftast i korsningspunkterna med motorfordon som de allvarligaste olyckorna sker. Korsningspunkterna är därför extra viktiga att se över. För att öka säkerheten krävs infrastrukturåtgärder i korsningarna som säkrar lägre hastigheter på motorfordon vid särskilt utsatta platser, exempelvis vid gång- och cykelpassager. En säker korsning eller passage innebär att en kollision inte ger dödlig eller allvarlig personskada, under förutsättning att gatan används enligt gällande regler. En gång- och cykelpassage definieras som säker om den är utformad för en motorfordonshastighet på högst 30 km/tim, eller är planskild. Se s.23 för exempel på hastighetssäkrade korsningar.

Den tunga trafiken utgör en stor risk för fotgängare och cyklister. Årligen inträffar ett antal dödsolyckor där oskyddade trafikanter omkommer eller blir svårt skadade i olyckor med tunga fordon. Situationer där olyckor inträffar är främst högersvängande lastbil i konflikt med cyklist som ska åka rakt fram och i samband med backning med tunga fordon. Tillbakadragen stopplinje, eller ”cykelboxar”, har minskat olycksrisken mellan cyklister och högersvängande tunga fordon men fortfarande sker olyckor. Det fåtal platser där cykelboxar ännu inte byggts ska åtgärdas. Det är också viktigt att cykelbanan/fältet dras fram hela vägen till cykelboxen så att cyklisten inte kläms in mellan motorfordon på väg fram till boxen. Även här finns några platser som kan förbättras.



Bilden ovan visar ett cykelfält som leder fram till en cykelbox. En lastbil kör in till höger om cyklisten som kan ställa sig framför lastbilen i cykelboxen om också hon ska svänga höger eller smidigt fortsätta rakt fram utan att hamna i konflikt med det högersvängande fordonet.

Färgade cykelöverfarter underlättar för både cyklister och andra trafikanter att se var cykelbanan eller cykelöverfarten går. Målningen ska ha färgen ”Stockholmsröd”, RAL 3011, och utföras med färg eller plastmassa som ger god friktion. Målning ska ske i sådana korsningar där cykeltrafiken särskilt behöver uppmärksammas på grund av trafiksäkerhetsrisker, t.ex. när ett cykelfält ligger mellan två körfält eller där bilisterna behöver korsa cykelfältet.



Exempel på ett rödmarkerat cykelfält. Rödmarkeringen hjälper trafikanterna att vara extra uppmärksamma på att de korsar ett cykelfält.

CYKLING VID VÄGARBETE

När trafikanordningsplaner (TA-planer) tas fram vid arbete på väg och vid vägarbete ska alltid de oskyddade trafikanternas intressen tas tillvara. Där det är möjligt ska tillfälliga gång- och cykelbanor ordnas, men stängs vägen av är det inte alltid möjligt att anordna alternativa cykelbanor. Stängs cykelbanan av ska andra åtgärder vidtas för att möjliggöra cykling. Exempel på sådana åtgärder är sänkning av hastigheten till 30 km/h och cykling i blandtrafik eller vägvisning av alternativa vägval.

ÖKAD TRYGGHET I CYKELVÄGNÄTET

Tryggheten på stadens cykelstråk upplevs i framför allt gröna stråk som bristfällig på grund av bristande belysning, dålig koppling till bebyggelse eller platser där människor vistas, eller eftersatt parkskötsel där buskage tillåtit växa. Även cykelstölder är en otrygghetsfråga och bristen på stöldsäker cykelparkering är en anledning för många att välja andra transportmedel än cykel. Staden ska arbeta för att öka tryggheten för cyklisterna genom att förbättra parkskötsel och belysning på platser med brister.


Cyklar är tysta fordon och ibland håller cyklisterna hög hastighet, vilket kan orsaka otrygghet hos gående. Detta är viktigt att uppmärksamma vid utformning av ytor där dessa trafikantgrupper möts.

VAD HAR GJORTS?

- ➔ Korsningspunkter som behöver hastighetssäkras längs med pendlingsstråken har identifierats.

VAD BEHÖVER GÖRAS?

- ➔ Påbörja underhållsprojekt som har stor betydelse för trafiksäkerheten.
- ➔ Arbetet med TA-planerna ska ses över och rutinerna för att cykelbanorna behåller sin status även vid ombyggnationer ska förbättras.
- ➔ Teknisk handbok del 5 om Trafikanordningar ska uppdateras med åtgärder för cykeltrafiken.
- ➔ Förbättrad säkerhet och åtgärder som bidrar till tydlighet i korsningar med t ex cykelboxar och färgade cykelfält och överfarer genomförs.

 Trygghetsfrågor ska alltid uppmärksammas vid åtgärder i cykelvägnätet, samt vid drift och underhåll av cykelvägar.

HANDLINGSPLAN FÖR INFORMATION, KAMPANJER OCH SAMVERKAN

Med en god dialog om cykelfrågor med trafikanter och andra intressenter kan Stockholm bli en bra cykelstad, men också en god promenadstad. I begreppet intressenter innefattas skolor, företag, intresseorganisationer, och myndigheter med flera.

Uppmuntran av cyklister kan ske på olika sätt. Staden arbetar idag med cykelfrämjande kampanjer för att belysa och uppmuntra cykelpendling och för att få fler att välja cykeln som transportmedel. Även god service och tydlig information är ett sätt att visa på stadens medvetenhet om cyklisternas värde.

INFORMATION, DIALOG OCH KAMPANJER

KOMMUNIKATIONSPLAN

En kommunikationsplan för kontorets cykelplan har tagits fram. Kommunikationsplanen ska leda till att Stockholmare är informerade om att Stockholm har en cykelplan, känna till det viktigaste som står i den, känna sig delaktiga i förslagen om vad som händer i gaturummet, vad staden prioriterar, var det händer och varför. Kommunikationsplanen för cykel utgår från stadens framkomlighetsstrategi samt den kommunikation och medborgardialog som har genomförts med anledning av denna.

INFORMATION OM LAGAR OCH REGLER

Den enskilda trafikantens ansvar är att följa de lagar och regler som finns. Genom informations- och kommunikationsåtgärder måste staden arbeta för att öka insikten och förståelsen för detta och för att lyfta vikten av samspelet i trafiken i en storstad där alla måste samsas om samma yta. För att få förståelse och acceptans för de åtgärder och prioriteringar som staden gör krävs en god och kontinuerlig dialog med medborgarna.

DIALOG MED STOCKHOLMS TRAFIKANTER

I första hand bör dialog ske utifrån den strategiska delen av cykelplanen med huvudsyftet att använda den kunskap som kommer från medborgarna direkt i uppföljningen. Genom dialoger med flera olika typer av cyklister, och även ickecyklister, blir de olika typernas behov tydliga och cykelplanens utfall blir bedömt av olika typer av användare. Staden ska också genomföra en löpande dialog med cykelorganisationer, kollektivtrafikoperatörer, näringsliv, rådet för funktionshinderfrågor etc. Ärendehantering och felanmälan sker enligt trafikkontorets nuvarande kanaler och rutiner. Dock kan återkopplingen till medborgaren samt hur materialet grupperas och används internt förbättras.

KAMPANJER

Kampanjer för cyklister kan bedrivas med flera olika syften: att öka antalet cyklister, att förmedla vett och etikett och trafikregler, att föra över trafikanter från andra transportslag etc. Kampanjer i anslutning till kommande fysiska investeringar i cykelinfrastrukturen ska genomföras. En koppling till Vision 2030 och Framkomlighetsstrategin ger tydlighet om cykelns roll i framtidens stad.

Interna kampanjer föreslås genomföras för att få stadens egna anställda att cykla till jobbet och vid tjänsteärenden. Det ger både fler cyklister och ökad förståelse för stadens cyklister och deras behov. Externa kampanjer föreslås också för att få fler bilister att ställa bilen och börja cykla till jobbet.

Stockholm har en ung cykelkultur och i jämförelse med etablerade cykelstäder som Köpenhamn och Amsterdam är cykelvanan hos cyklister låg liksom vanan hos andra medtrafikanter. Kontoret föreslås genomföra "cykelkulturkampanjer" för att förmedla så kallat "vett och etikett" till cyklister enligt exempel från Malmö stad.



Exempel på piktogram från Malmö Stads hemsida. Piktogrammet är ett av flera som används i kampanjer hos flera kommuner i Öresundsområdet.

VAD HAR GJORTS?

- ➔ En kommunikationsplan för cykelplanen har tagits fram vilken ska uppdateras med jämna mellanrum.

VAD BEHÖVER GÖRAS?

- ➔ Information i samband med fysiska cykelåtgärder ska genomföras.
- ➔ En tidplan tas fram för informationsinsatser och kampanjer som ska genomföras.
- ➔ Staden föreslås genomföra kampanjer och information om barn och cykel.

SAMVERKAN

BÄTTRE MÖJLIGHET ATT KOMBINERA RESOR

De utpekade pendlingsstråken har i hög grad anslutits till de större kollektivtrafikknutpunkterna. Fortsättningsvis ska ett samarbete med SL om cykelparkering i knutpunkterna initieras i samband med framtagande av cykelparkeringsplan för Stockholm. I en förstudie till planen identifierades även möjligheterna att förlägga cykel-

stråk längs med tunnelbanans sträckningar för att locka nya cyklister då denna typ av stråk har stor orienterbarhet för ovana cyklister.¹¹

För att ytterligare öka cykelns attraktivitet bör möjlighet skapas för att ta med cykeln på kollektivtrafiken i lågtrafik. Detta gäller samtliga kollektivtrafikslag; på väg, på spår eller på vatten. I dagsläget är det i liten utsträckning möjligt att ta med cykeln på kollektivtrafiken i Sverige¹². I Stockholmsområdet är just kollektivtrafik på vatten en ännu inte fullt utnyttjad potential där möjligheten att ta med cykel på båten skapar mindre avstånd för cyklisterna att tillryggalägga vid arbetspendling. Cykelparkeringar och cykelstråk bör därför tydligt kopplas till pendlingsbåtarnas lägen.

I en studie av Banverket redovisas tågresenärernas inställning till cykeltransport samt ombordpersonalens erfarenheter av cykel ombord¹³. En slutsats från studien är att det är oproblematiskt med cyklar ombord om dessa har dedikerade utrymmen/cykelplatser ombord. Det måste vara tydligt vilka regler som gäller samt var cyklarna ska ställas. I "mån av plats" skapar otydlighet.




Staden ska delta i samarbeten om hur kombinationsresor med kollektivtrafik och cykel kan underlättas.

UTVECKLING AV LÅNECYKELSYSTEMET

Staden ska verka för att utveckla lånecykelssystemet i innerstaden med fler platser för lånecykelstationer. I områden där lämpliga platser är svåra att identifiera ska användning av bilparkeringsplatser övervägas. Platser med många gång- och cykelpassager torde vara lämpliga utplaceringsplatser sett till potentiella användare. Samtidigt är det viktigt att lånecykelstationerna inte försvårar för stadens möjligheter att tillskapa fler cykelparkeringar på stadens mark.

Lånecykelssystemet bör även på sikt utvecklas i ytterstaden, med början i närförort. Identifiering av platser för lånecykelstationer ska ges ökad prioritet i stadsutvecklingsprojekt.

VAD BEHÖVER GÖRAS?

-  Samarbetet med SL, Trafikverket och andra aktörer om cykel på kollektivtrafik föreslås utökas.
-  Cykelparkeringsmöjligheterna vid knutpunkter föreslås studeras i samarbete med SL och andra kollektivtrafikaktörer och hanteras i kommande cykelparkeringsplan.
-  Utvecklingsplan för lånecykelssystemet föreslås tas fram. Gatuparkering föreslås tas i anspråk för lånecyklar.

FÖRVALTNINGSÖVERGRIPANDE ARBETE OCH KOMPETENSUTVECKLING

UPPDATERING AV PARKERINGSTAL FÖR CYKEL

Parkeringsstalet för cykel måste lyftas på ett sådant sätt att den är väl känd inom trafik-, stadsbyggnads- och exploateringskontorets verksamhet och att den antas av respektive nämnd.

¹¹ Spacescape

¹² Cykel, kollektivtrafik och SL – lägesrapport, Spolander, Kollektivtrafikant Stockholm 2010

¹³ Cykel på tåg – möjligheter och svårigheter, Envall m fl, Banverket, Rapport 2010:1

KOMPETENSUTVECKLING KRING CYKELFRÅGOR

Cykel är ett relativt ungt transportmedel för arbetspendling och det har sina speciella förutsättningar. Kompetens kring cykling behöver öka inom Stockholms Stad. Kompetenshöjande åtgärder kan vara inspirationsseminarier, utbildningar, workshops och att antalet personer som arbetar med cykelfrågor utökas.

CYKELPLANERING I TIDIGA SKEDEN

Cykelplanering i tidiga skeden är viktigt för att nybyggnation på bästa sätt ska kunna anpassas till cykelns förutsättningar och den planerade ökningen av andelen cyklisterna. Cykelns roll i den växande staden måste också synas i stadens stadsutvecklingsprojekt och det är av största vikt att cykelfrågorna kommer in tidigt i processen. Avstånd och smidighet är viktigt för transportmedelsvalet och det är därför angeläget att stadens nya bebyggelseområden ansluter till de utpekade pendlingsstråken och att cykelplanens föreskrivna bredder används. GIS är ett lämpligt verktyg för att bedöma cykelpotential för nybyggnation och vid markanvisning, exploateringsavtal och detaljplanläggning bör cykelpotentialen vara dimensionerande för antal cykelparkeringar och bebyggelsens interna lokalisering.

UTVECKLING AV CYKELPLANERING INOM STADEN




Cykelplanen är en konkretisering av Framkomlighetsstrategin som ger riktlinjer för hur vi måste disponera utrymmet i gatan i såväl befintlig miljö som vid nyanläggning. Cykelplanen fungerar därför som underlag för alla förvaltningar som arbetar med stadens fysiska miljö. Det finns fortfarande en hel del aspekter som cykelplanen inte omfattar men som kan vara bidragande till att nå stadens mål för transportsystemets och cyklingens utveckling. Detta gäller bl a stöldsäker och väderskyddad cykelparkering inom stadens egna fastigheter, tillgång till tjänstecyklar bland stadens anställda samt ombytesmöjligheter.

Stockholm Parkering har påbörjat ett arbete med cykelboxar där cyklisterna erbjuds en stöldsäker och väderskyddad cykelparkering. Det är ett koncept som skulle kunna utvecklas ytterligare och på fler platser.

Stadens egna upphandlingar och stöd till olika pilotprojekt kan i ökad grad ses ur ett cykelperspektiv. Exempelvis kan leveranser med cykelbud utvecklas och göras i större omfattning. I Holland finns planer på att utveckla ett koncept för att öka antalet godsleveranser som sker med cykel (elcyklar). Det finns bra elcyklar som kan leverera en hel del gods, men en fortsatt standardutveckling är önskvärd. Det är också önskvärt att kunna erbjuda laddning av elcyklar på ett effektivt sätt, vilket är ett arbete där många olika parter måste samarbeta för att hitta de bästa lösningarna.

Exploateringsprojekten i staden är omfattande och genomförs under en längre tidsperiod. Standarder och minimikrav för cykelinfrastruktur under byggtiden är viktigt att se över eftersom inflyttning i många fall sker i de första etapperna innan allt är färdigbyggt. Exploateringskontoret i samråd med trafikkontoret bör kunna hitta former för detta.

VAD BEHÖVER GÖRAS?

-  Parkeringstalet för cykel behöver bearbetas och förankras.
-  Utveckla samarbetet mellan trafik-, stadsbyggnads- och exploateringskontoret för cykelplanering i "tidiga skeden".
-  Öka kompetensen kring cykelfrågor och för att ta fram rutiner för hur hanteringen av cykelfrågor ska genomföras.

BILAGOR

BILAGA B1: GENOMFÖRANDE OCH KOSTNADSBEDÖMNING

BILAGA B2: INVENTERING OCH PRIORITERING AV STRÅK

BILAGA B3: PLANKARTOR

KOMMUNIKATION

Utökad dialog och kampanjer Delvis görs kommunikationsåtgärder i samband med Framkomlighetsstrategin men också tillsammans med Stadsledningskontoret. Uppskattad utgift 1,5 Mnkr årligen.

KOSTNADER UPPFÖLJNING OCH UTVÄRDERING

Uppföljning och utvärdering innebär att en resvaneundersökning behöver göras senast 2013 för att få ett utgångsvärde. Undersökningarna har bäring på det arbete som sker inom ramen för Framkomlighetsstrategin samt Miljöprogram 2012-2015. Stockholm stad föreslås arbeta med en utvärderingsmetod som bygger på två delar: mätningar i stadens fasta mätstationer och resvaneundersökningen. Cykelplanens slutår är 2030 och i samband med detta genomförs en utvärdering i form av en slutrevision.

Resvaneundersökning 1-1,5 Mnkr kr (exkl. kostnader för inköp av mjukvaror och utbildning).
Kostnader för utvärdering efter varje genomförd åtgärdsplan bedöms kosta 50 000 kr med framtagna mall.

Uppföljning 0,2-0,3 Mnkr 2012-2013, därefter ca 0,1 Mnkr vid uppföljande revisioner.

Summa: **0,5-2,0 Mnkr årligen (den högre summan för år då resvaneundersökning görs)**

Bilaga B2: Inventering, åtgärdsförslag och prioritering av stråk

Inventering

Stockholms stads cykelvägnät har klassificerats i tre nivåer (pendlingsstråk, huvudstråk och lokalstråk). Under våren 2011 har samtliga pendlingsstråk inventerats. Syftet med inventeringen har varit att konstatera avvikelser från önskad standard som underlag till åtgärdsförslag. För varje likformad delsträcka redovisas bland annat utformningstyp, bredder, linjemarkeringar och körbanans standard.

Inventeringen har genomförts dels för sträckornas allmänna egenskaper och dels för avvikande punkter längs dessa sträckor där något behöver beläggas. Före inventeringen har ett formulär tagits fram där det har definierats vilka egenskaper som ska inventeras för sträckorna och punkterna samt vilka nivåer och vilken detaljeringsgrad som inventeringen ska innehålla. Vid korsningar och andra problempunkter redovisas t ex avsaknad av hastighetssäkring och cykelöverfart, kantstensöverkörningar, hinder, dåliga signallösningar och andra farliga eller obekväma utformningar.

Stråken cyklades igenom och inventerades med hjälp av en handdator med kamera. Speciella avvikelser fotograferades och registrerades tillsammans med punkten för att underlätta åtgärdsbedömningarna i senare skede. Allt inventeringsmaterial sammanställdes sedan i ett GIS-dokument som kopplades till det digitaliserade vägnätet.

Cykeltrafiken är separerad från biltrafiken på den största delen av det inventerade cykelvägnätet men en viss del av stråken löper i blandtrafik. Nuvarande standarden på cykelstråken varierar kraftigt och för att skapa en enhetlig utformning kommer därför åtgärdsförslagen också att variera - både mellan stråken och längs varje enskilt stråk vad gäller t ex bredder, beläggningsstandard och markeringar.

De största bristerna från trafiksäkerhetssynpunkt finns i korsningarna som så gott som helt saknar åtgärder för att säkra en låg hastighet för motorfordonstrafiken. Vid inventeringen har ett flertal korsningar utan hastighetssäkring noterats. Detta inkluderar även mindre gator och T-korsningar där cykelbanan inte gjorts genomgående. Såväl framkomlighet som säkerhet minskar när cyklister ska ner i körbanenivå och sedan upp på cykelbanan igen i stället för att cykelbanan är genomgående. På många ställen saknas också markerade cykelöverfarter.

Ett antal punkter mellan korsningarna har bedömts som farliga och/eller obekväma. Orsakerna och graden av besvär varierar och lämpliga åtgärder måste bedömas från plats till plats. Signalanläggningarna har inte detaljstuderats vad gäller signaltekniken, endast påtagliga brister i utformningen har noterats. I de allra flesta signalanläggningarna har cykelöverfarten gjorts för smal.

Beläggningsen är mestadels acceptabel men en hel del punktinsatser fordras.

Åtgärdsförslag

I bilaga B3 finns kartor som beskriver föreslagna åtgärder. Förutom de övergripande åtgärdsförslagen i kartbilagan finns även standarder, breddmått, framkomlighets- och trafiksäkerhetsåtgärder för cykelpendlingsstråken angivna i huvuddokumentet.

De åtgärder som redovisas i kartbilagan är breddning av befintlig cykelväg, -fält eller -bana. Nya stråk och länkar redovisas som nyanläggning och korsningspunkter som måste ses över har markerats och betecknats som korsningsåtgärd. I åtgärdskartan finns också vissa länkar som är betecknade med ”inget åtgärdsförslag”. Med inget åtgärdsförslag menas stråk som av olika anledningar inte fått något förslag i cykelplanen eftersom de berör sträckor som har särskilda egenskaper och som kräver speciella utredningar för att hantera alla avvägningar. Tex. Kungsgatan över Hötorget, Renstiernas Gata där en framtida spårväg eventuellt ska gå, Bron över Älvsjö mässområde, Ringvägens olika delar som delvis fungerar bra men med en hel del mindre punktinsatser som

behöver åtgärdas. Åtgärderna för stråken på Järvafältet utgörs främst av beläggnings- och mindre framkomlighetsförbättringar. Åtgärderna för Järva redovisas i detalj i cykelplanen för Järvafältet.

Prioritering av stråk

Åtgärderna och de olika länkarna i pendlingsstråken har olika prioritet, från 1-4. De kriterier som använts för att bedöma prioritet är följande:

- Trafikfarlig korsningspunkt
- Bedömd volym cyklister (idag eller potentiell)
- Saknad länk
- Ökad framkomlighet och bekvämlighet för cyklister
- ”Lågt hängande frukt”-Quick fix

Åtgärder inom gruppen för prioriteringsgrad ett, är markerade med rött i prioriteringskartan i bilaga B3. De röda stråken utgörs till stor del av saknade länkar, lättare och mindre kostsamma åtgärder som kan ha stora effekter samt länkar där det redan är stora mängder cyklister och där cykelfälten/banorna/vägarna behöver breddas.

I prioriteringsgrupp två, som markerats med blått i prioriteringskartan i bilaga B3, handlar åtgärderna till stor del om breddning men också nyanläggning på platser som inte har lika många cyklister eller där potentialen för fler cyklister är lägre än på de röda stråken.

I prioriteringsgrupp tre är det framför allt breddningsåtgärder på cykelvägar/fält/banor där det i nuläget finns tillräckligt med plats för cyklister men som kommer att behöva breddas i takt med att cyklingen ökar.

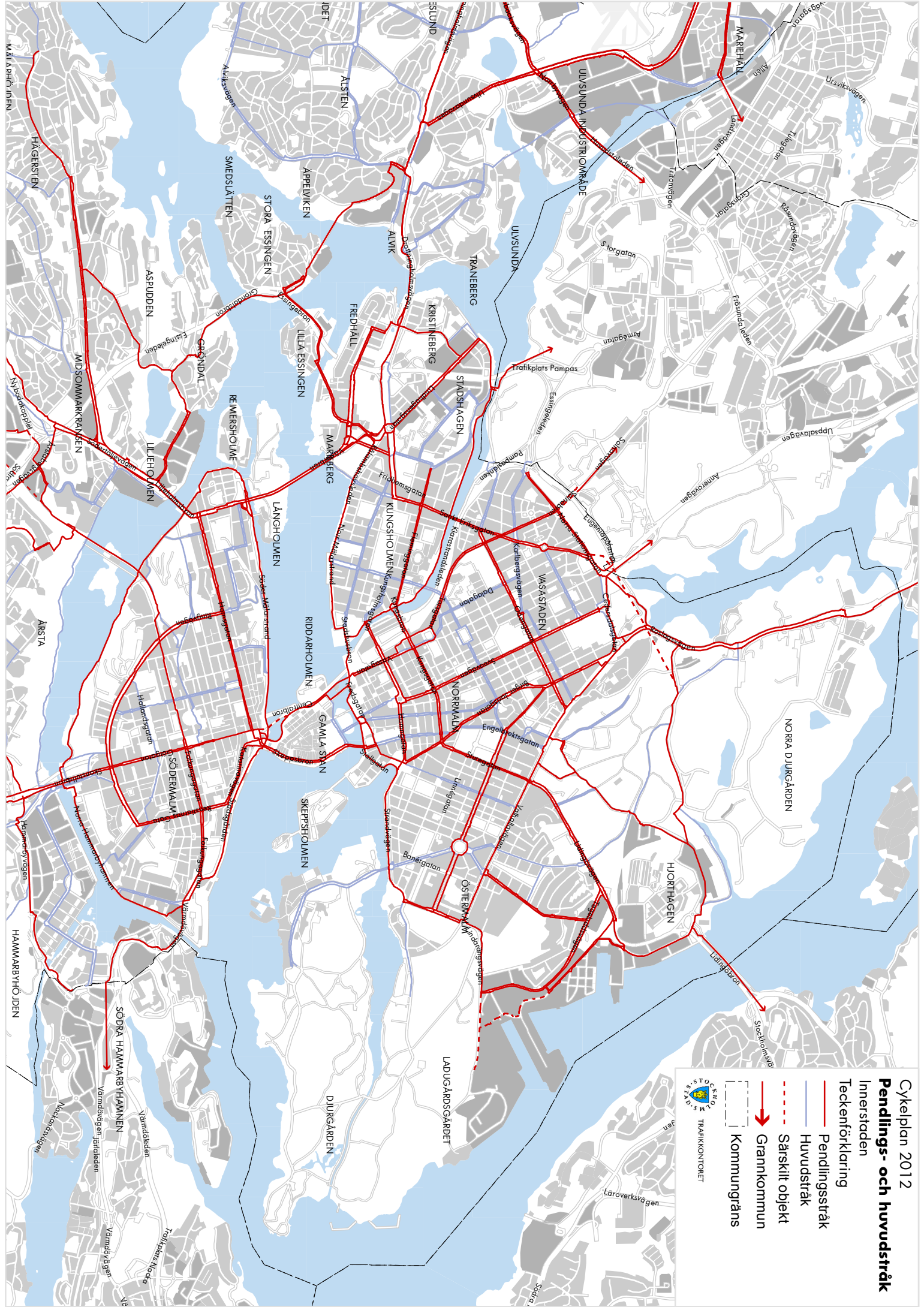
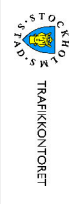
Prioritering fyra betyder egentligen att åtgärden inte har en prioritering i cykelplanen. Det omfattar åtgärder som påverkas mycket av eller genomförs inom t ex ett exploateringsprojekt.

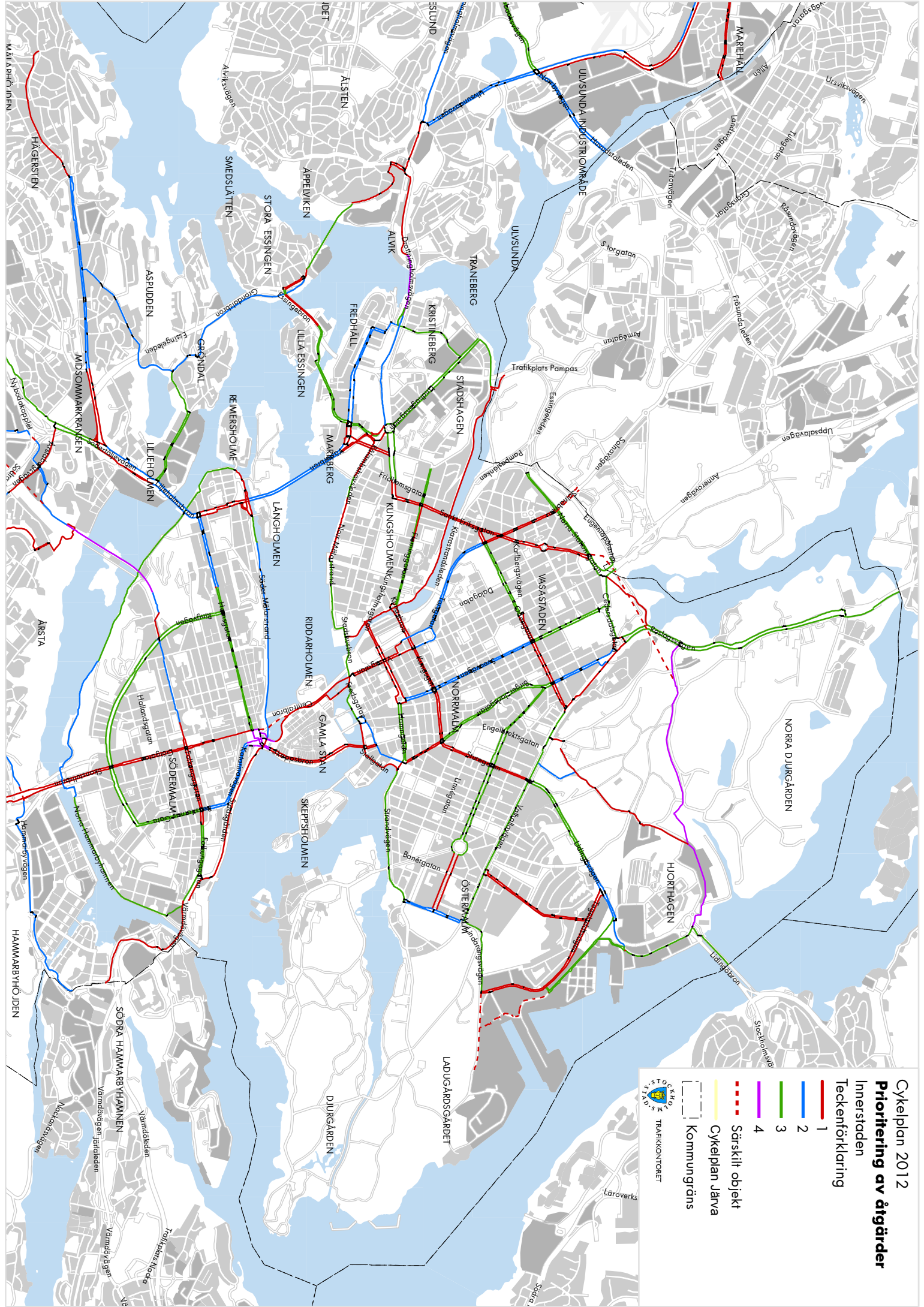
Cykelplanen anger ingen inbördes prioritering inom de olika prioritetsgrupperna. Prioriteringsordningen anger inte heller en strikt utbyggnadsplan eftersom cykelplaneringen kommer att påverkas av fler saker än de ovan nämnda kriterierna. T ex kommer utbyggnaden av pendlingsstråken påverkas av reinvesteringar, vägarbeten och exploateringar. Antingen kan cykelsatsningarna göras samtidigt eller så är det mer lämpligt att göra dem före eller efter andra projekt. Prioriteringsordningen i cykelplanen är alltså gjord utifrån målet att göra det enklare och säkrare att cykla och hänsyn har i detta skede inte tagits till omkringliggande faktorer.

Särskilt objekt finns också med i kartorna som visar pendlingsstråken och prioriteringen. Särskilda objekt omfattar objekt som är översiktligt kartlagda med stor potential men där inga utredningar finns för själva åtgärden, andra planarbeten pågår eller att andra åtgärder förväntas som inte kan överblickas för tillfället. Det handlar t ex om sträckor i Värtaområdet, ny koppling längs järnvägen från Årstabron söderut mot Älvsjö samt genväg genom trafikplats Bredäng. Kostnaderna är inte beräknade för särskilda objekt men det handlar ofta om högre kostnader än de för att anlägga cykelbana.

Pendlings- och huvudstråk

- Innerstaden
- Teckenförklaring
- Pendlingsstråk
- Huvudstråk
- Särskilt objekt
- Grannkommun
- Kommungräns



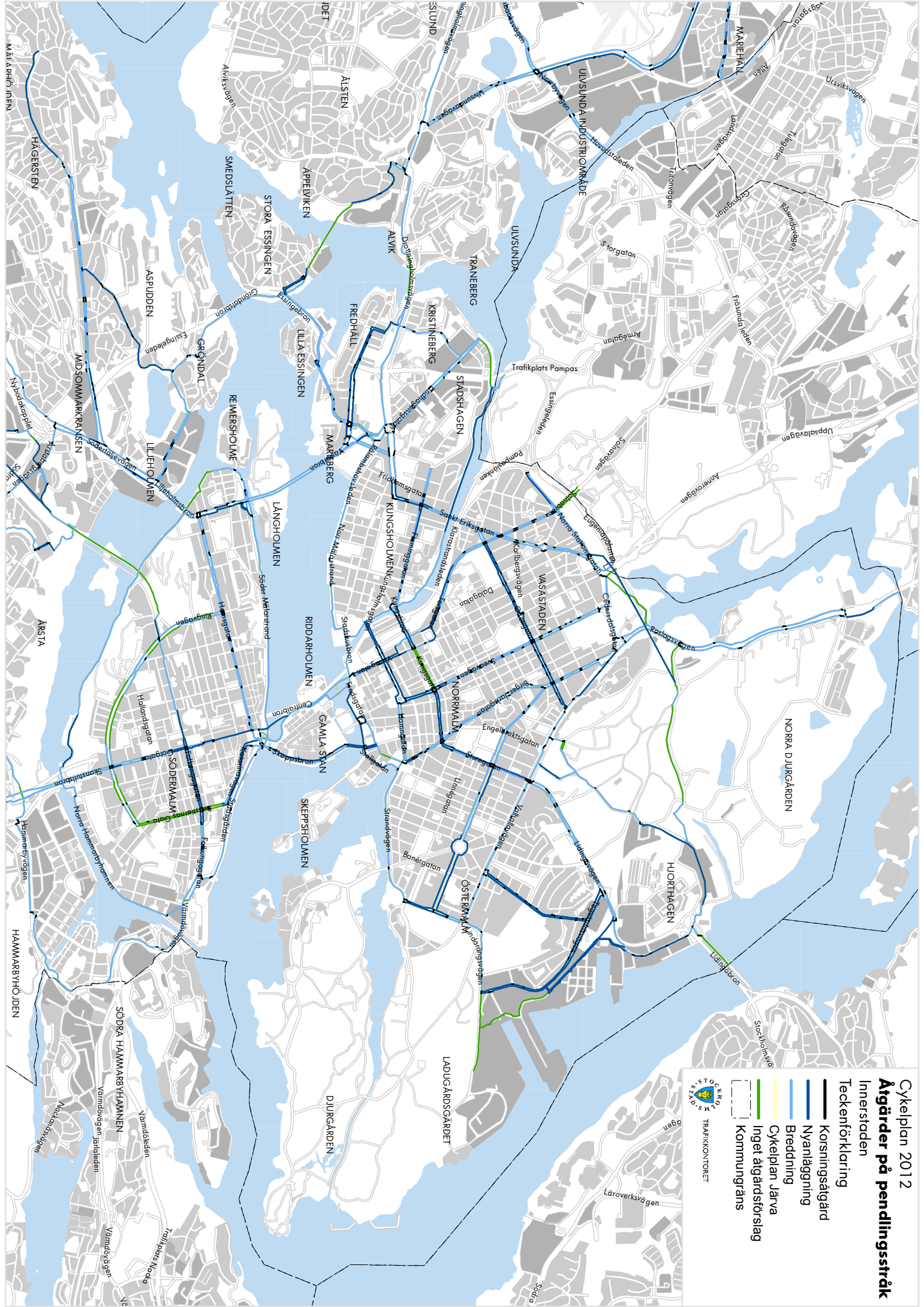


Cykelplan 2012
Prioritering av åtgärder

Innerstaden
 Teckenförklaring

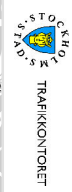
- 1
- 2
- 3
- 4
- Särskilt objekt
- Cykelplan Järva
- Kommungräns





Cykelplan 2012
Ätgärder på pendlingsstråk

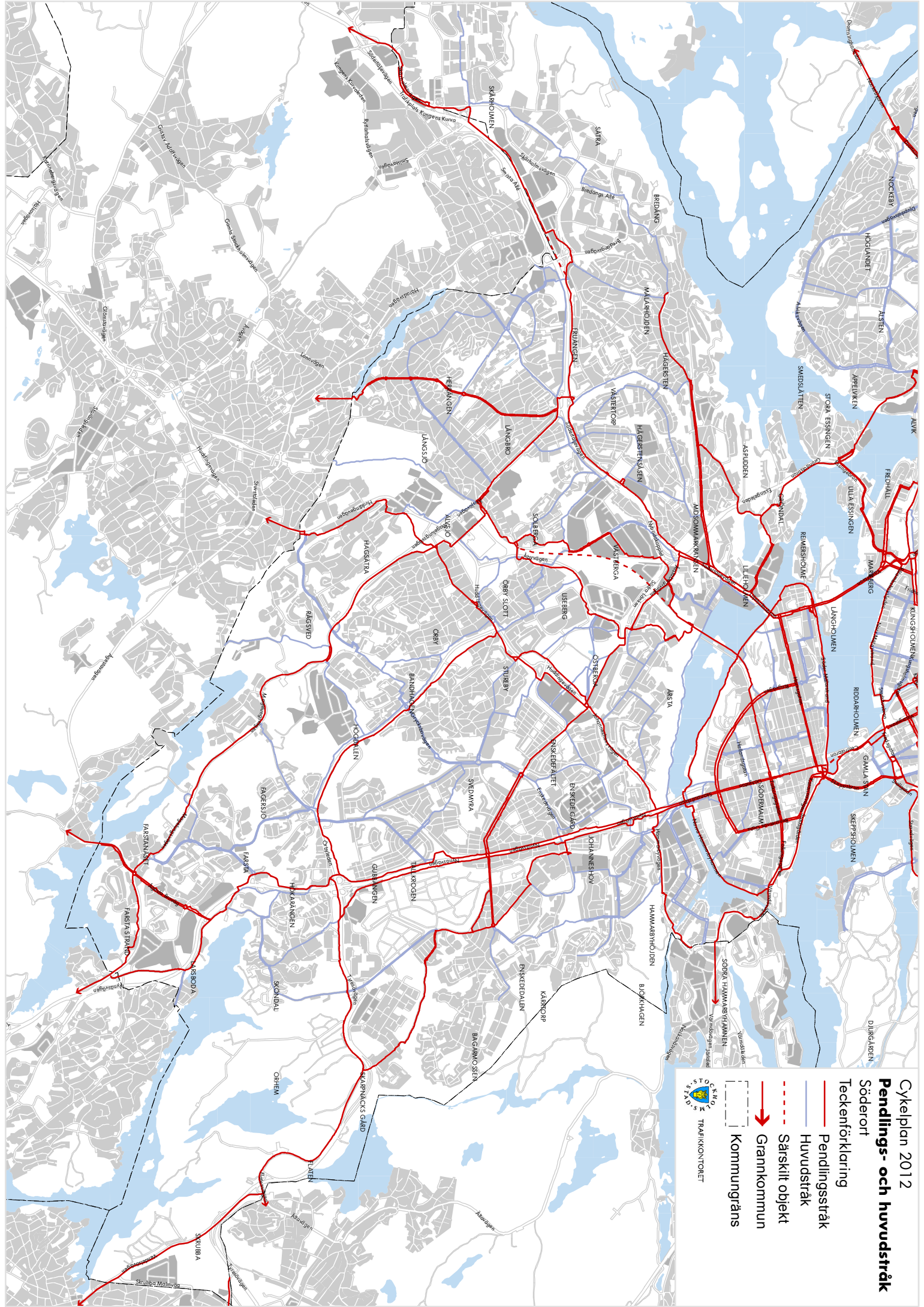
- Innerstaden
- Teckenförklaring
- Korsningsåtgärd
- Nyanläggning
- Breddning
- Cykelplan Jarva
- Inget åtgärdsförslag
- Kommungräns

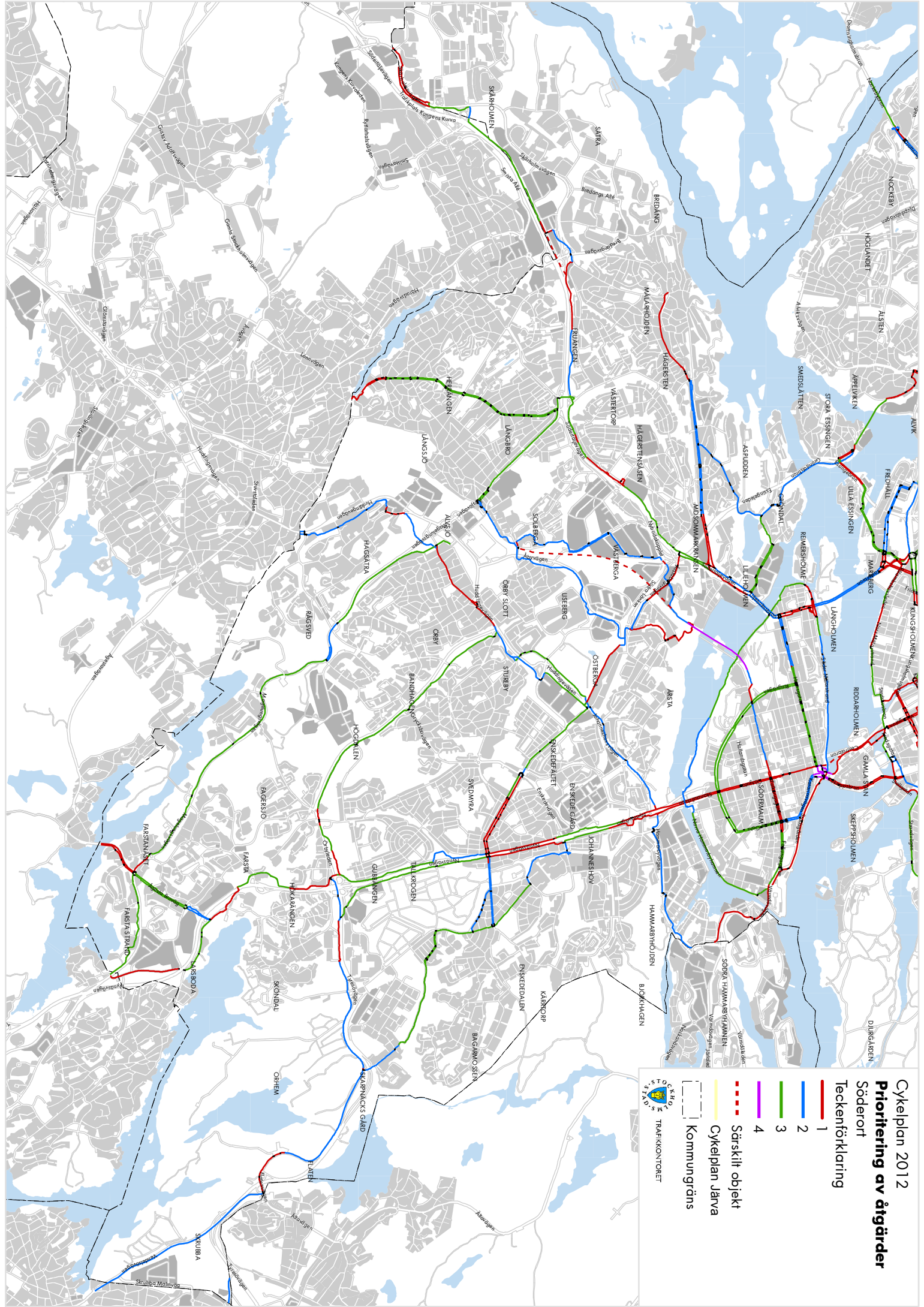


Pendlings- och huvudstråk

Söderort

- Teckenförklaring
- Pendlingsstråk
- Huvudstråk
- Särskilt objekt
- Grannkommun
- Kommungräns





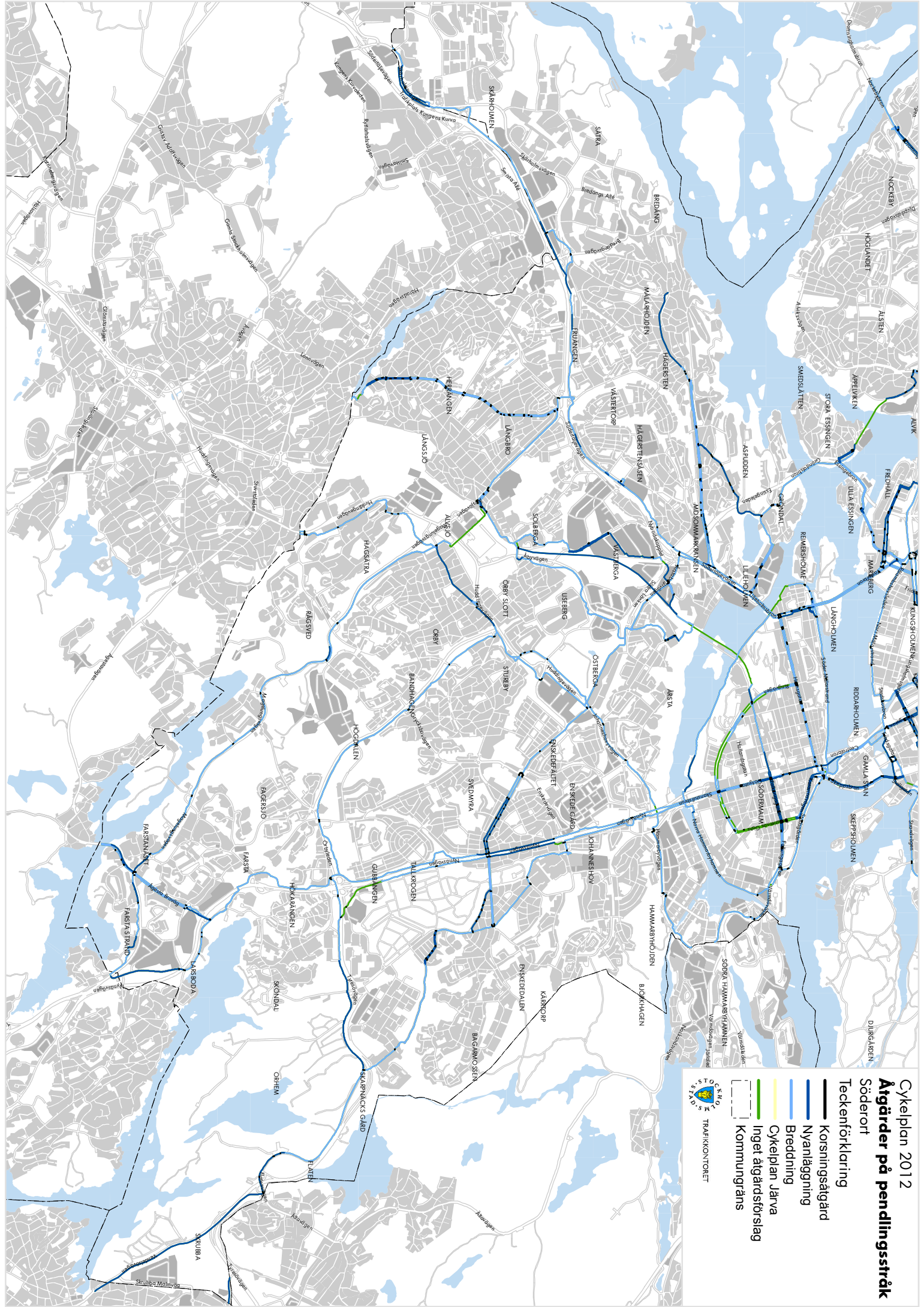
Cykelplan 2012

Söderort
Teckenförklaring

- 1
- 2
- 3
- 4
- Särskilt objekt
- Cykelplan Järva
- Kommungräns

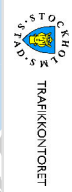


SÖDERTÖRN
TRAFIKKONTORET



Cykelplan 2012
Åtgärder på pendlingsstråk

- Södertörn
- Teckenförklaring
- Korsningsåtgärd
- Nyanläggning
- Breddning
- Cykelplan Järva
- Inget åtgärdsförslag
- Kommungräns

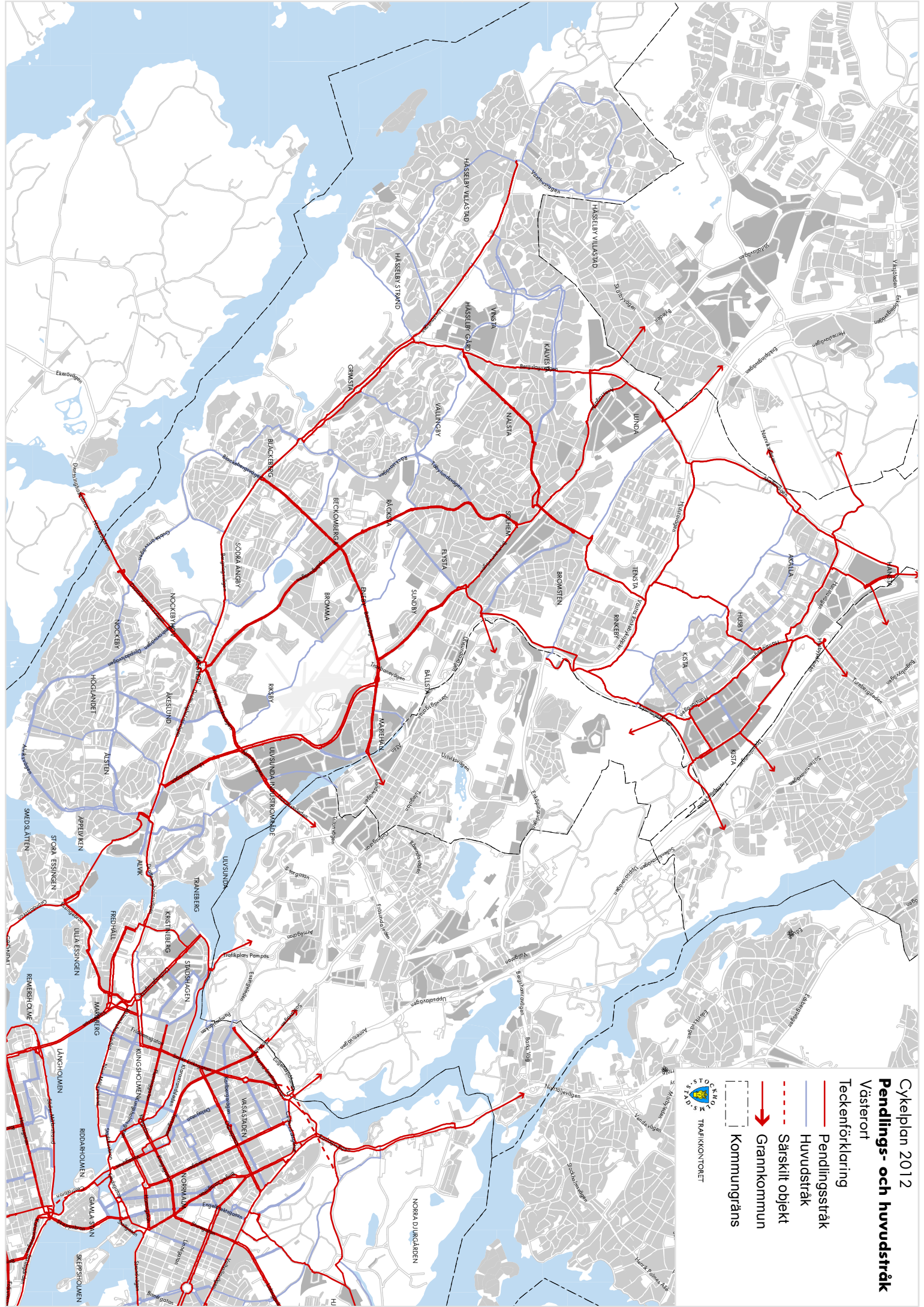


Cykelplan 2012

Pendlings- och huvudstråk

Västerort

- Teckenförklaring
- Pendlingsstråk
- Huvudstråk
- Särskilt objekt
- Grannkommun
- Kommungräns



Cykelplan 2012

Västerort

Teckenförklaring

1

2

3

4

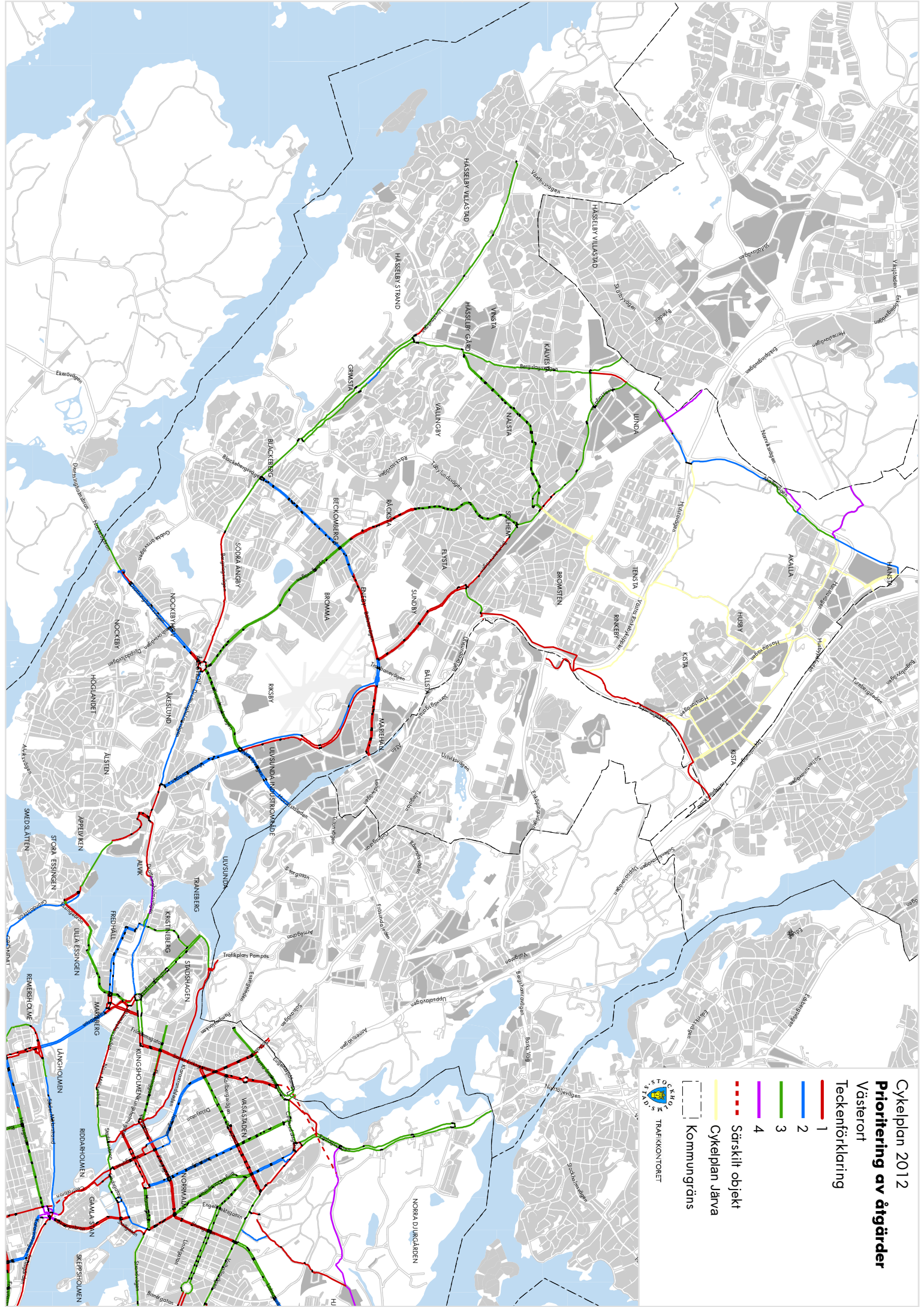
Särskilt objekt

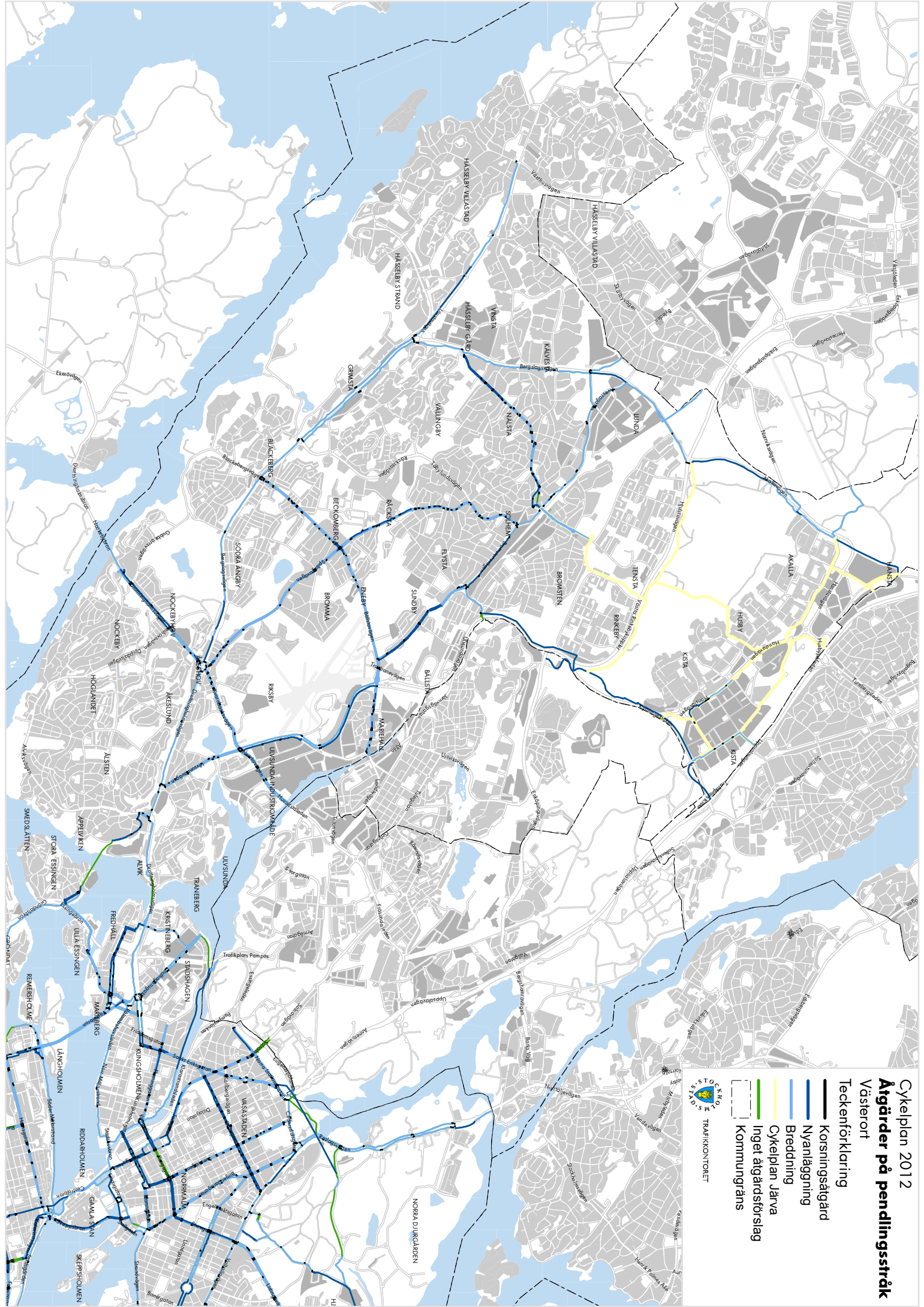
Cykelplan Järva

Kommungräns



TRAFIKKONTORET





Cykelplan 2012
Ätgärder på pendlingsstråk

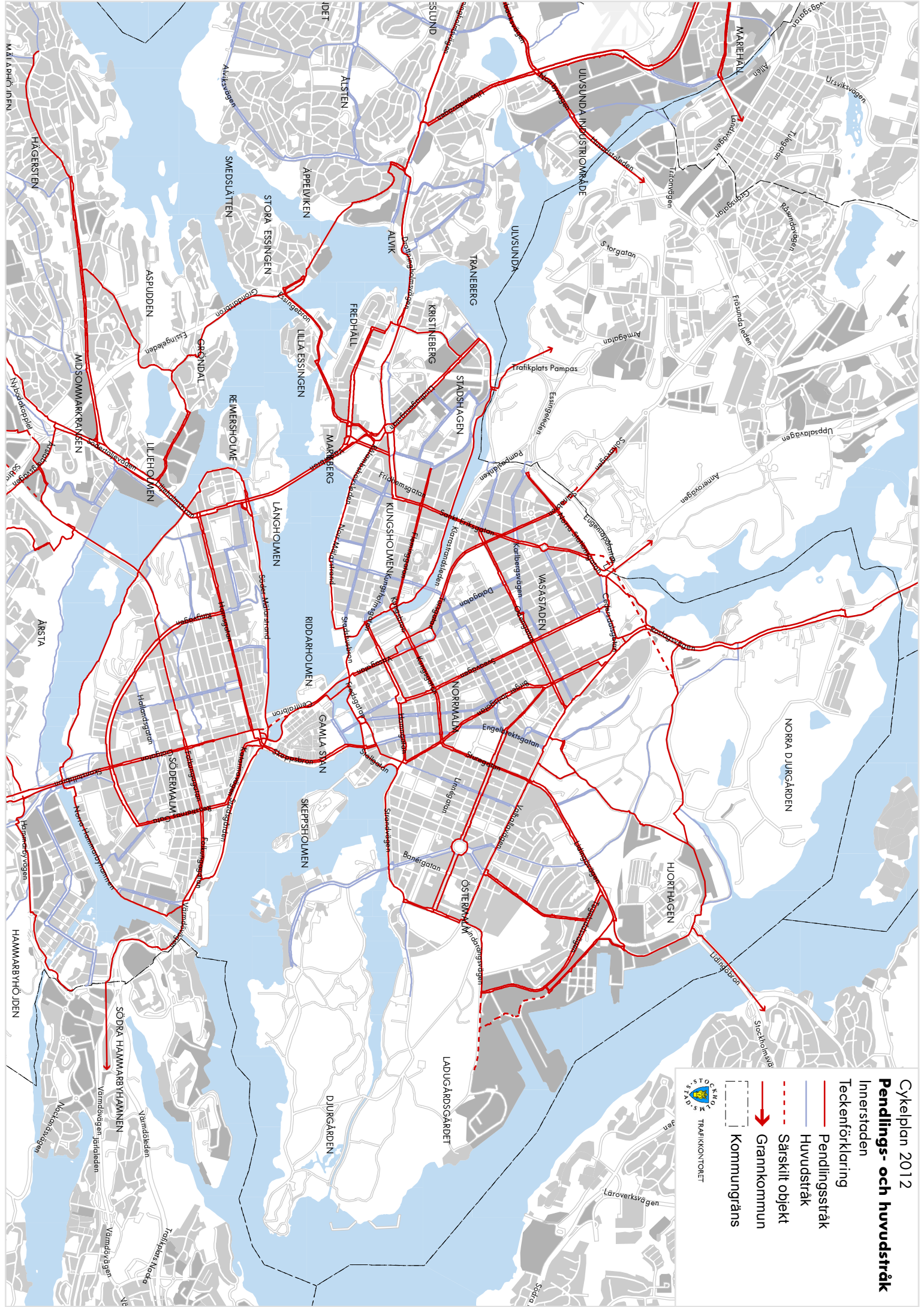
Västerort

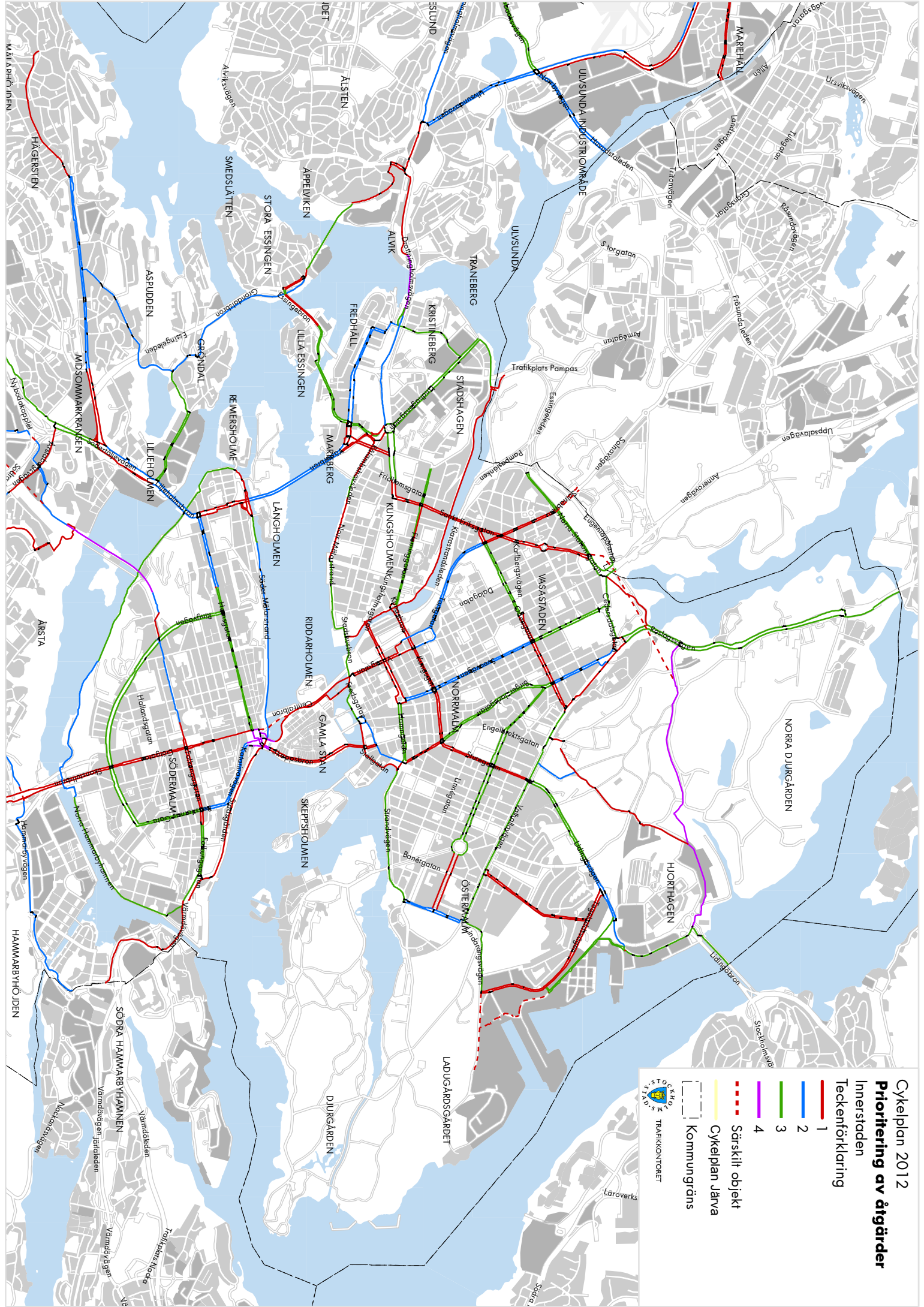
- Teckenförklaring
- Korsningsåtgärd
- Nyanläggning
- Breddning
- Cykelplan Järva
- Inget åtgärdsförslag
- Kommungräns



Pendlings- och huvudstråk

- Innerstaden
- Teckenförklaring
- Pendlingsstråk
- Huvudstråk
- Särskilt objekt
- Grannkommun
- Kommungräns





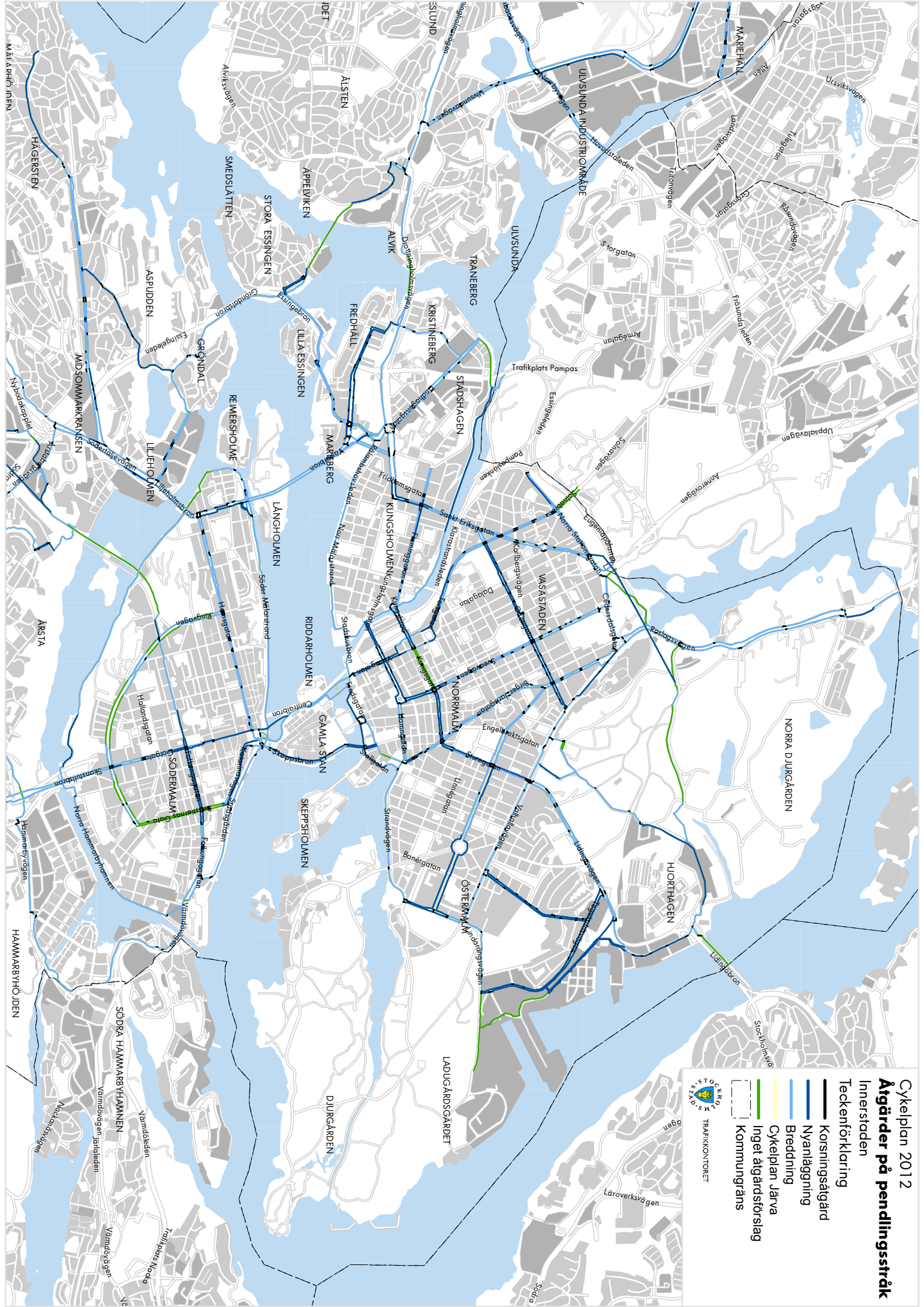
Cykelplan 2012
Prioritering av åtgärder

Innerstaden
 Teckenförklaring

- 1
- 2
- 3
- 4
- Särskilt objekt
- Cykelplan Järva
- Kommungräns

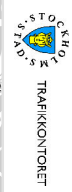


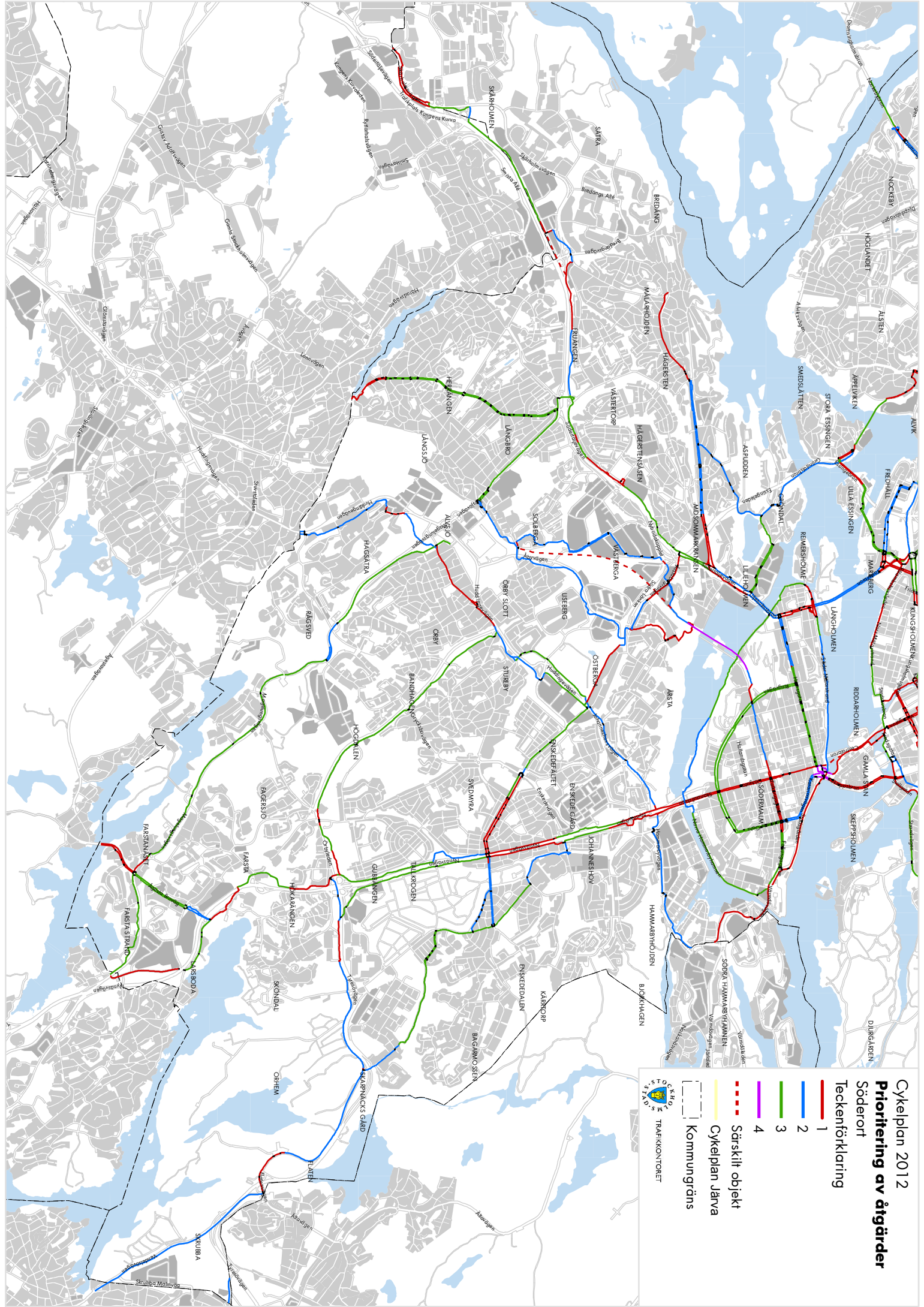
TRAFIKKONTORET



Cykelplan 2012
Åtgärder på pendlingsstråk

- Innerstaden
- Teckenförklaring
- Korsningsåtgärd
- Nyanslagning
- Breddning
- Cykelplan Järva
- Inget åtgärdsförslag
- Kommungräns



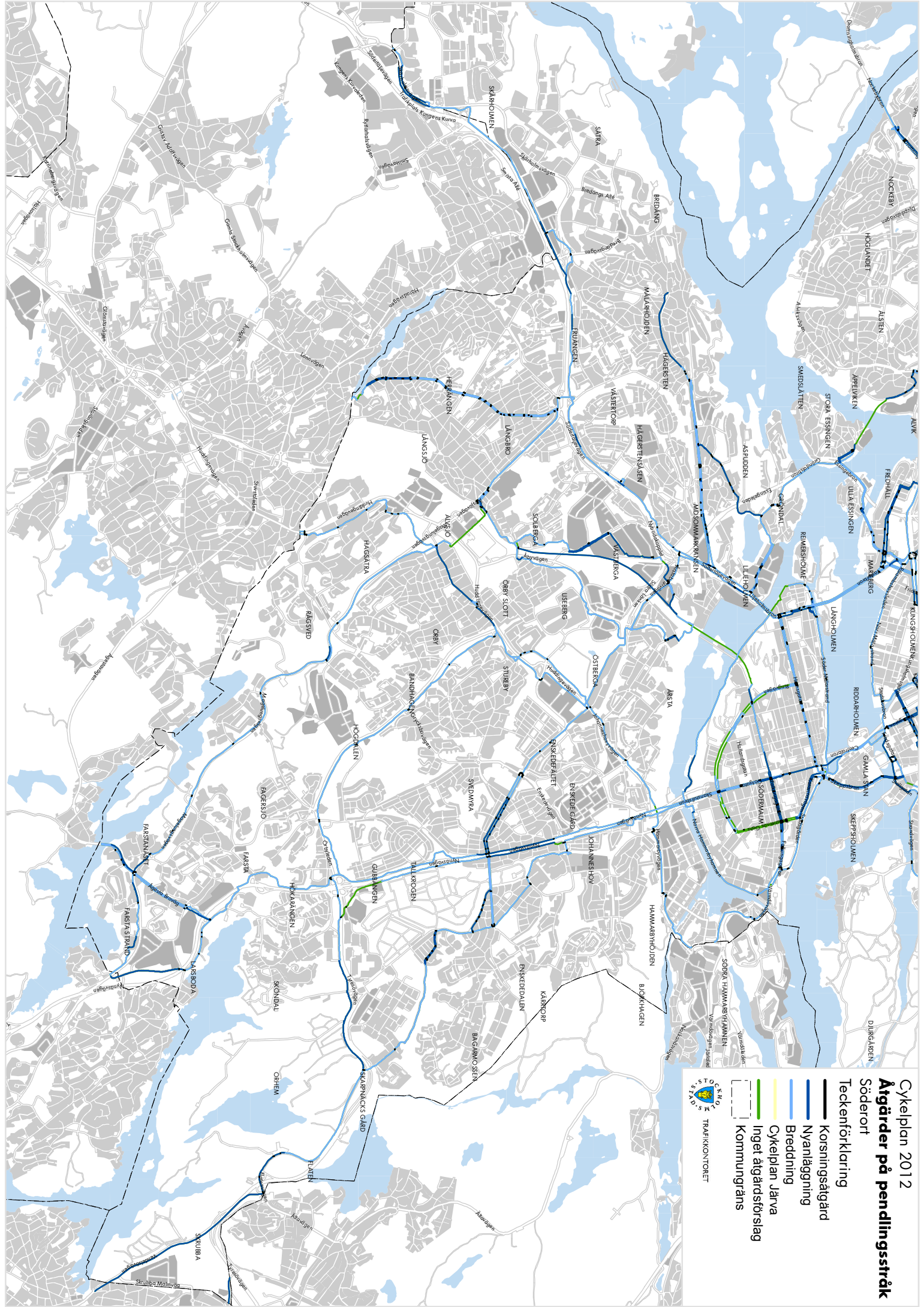


Cykelplan 2012

Söderort
Teckenförklaring

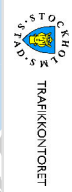
- 1
- 2
- 3
- 4
- Särskilt objekt
- Cykelplan Järva
- Kommungräns





Cykelplan 2012
Åtgärder på pendlingsstråk

- Södertörn
- Teckenförklaring
- Korsningsåtgärd
- Nyanläggning
- Breddning
- Cykelplan Järva
- Inget åtgärdsförslag
- Kommungräns

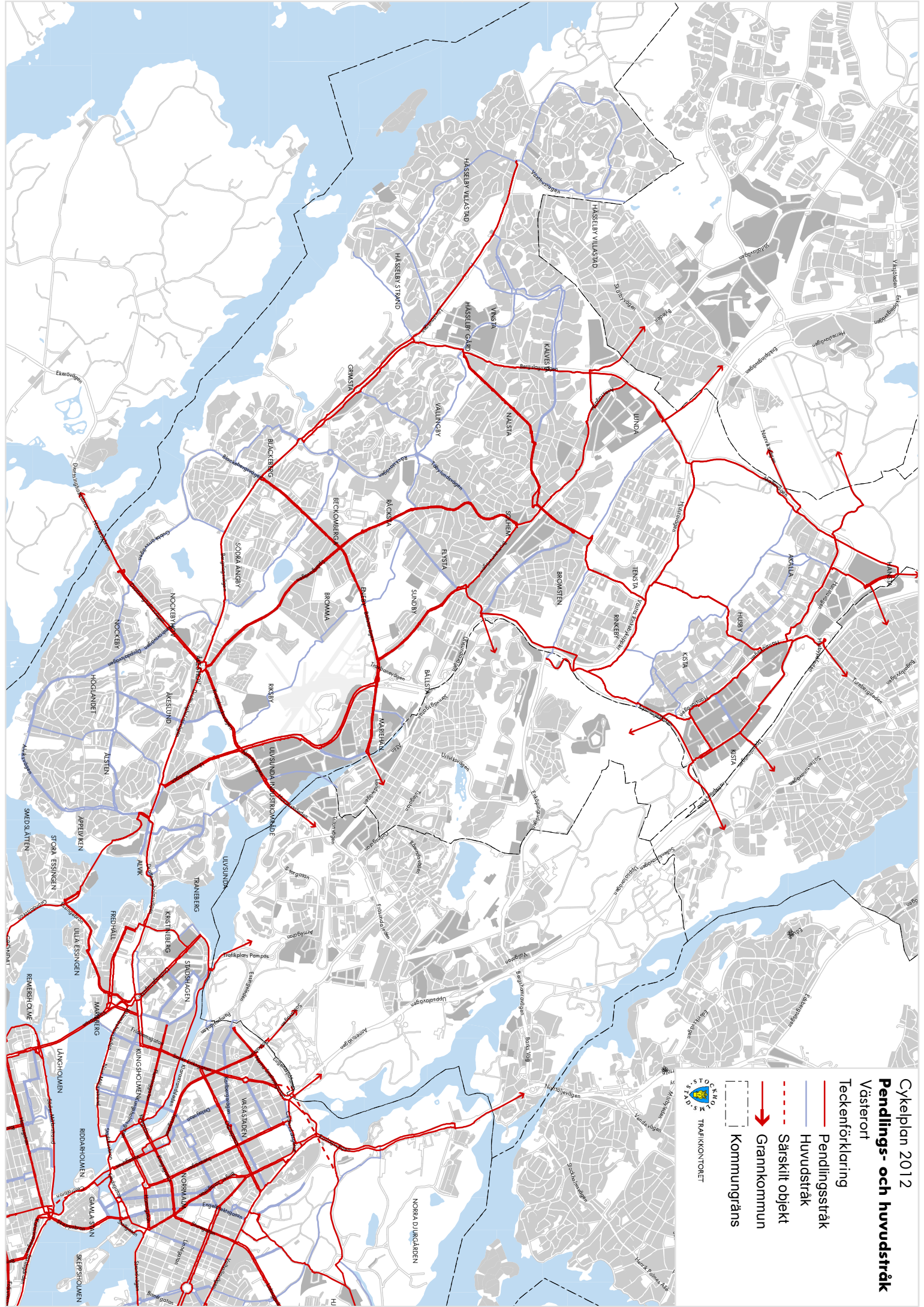


Cykelplan 2012

Pendlings- och huvudstråk

Västerort

- Teckenförklaring
- Pendlingsstråk
- Huvudstråk
- Särskilt objekt
- Grannkommun
- Kommungräns



Cykelplan 2012

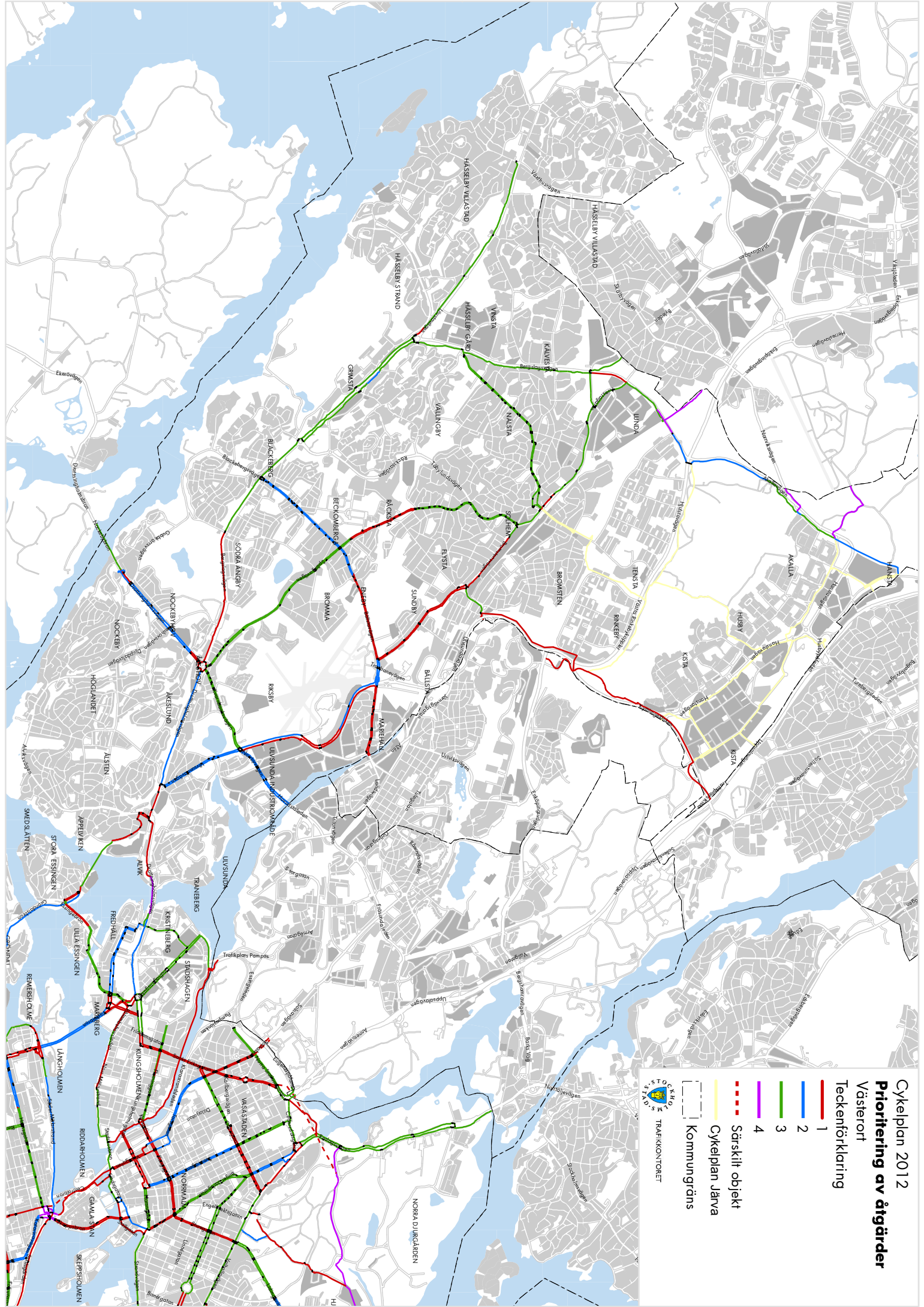
Västerort

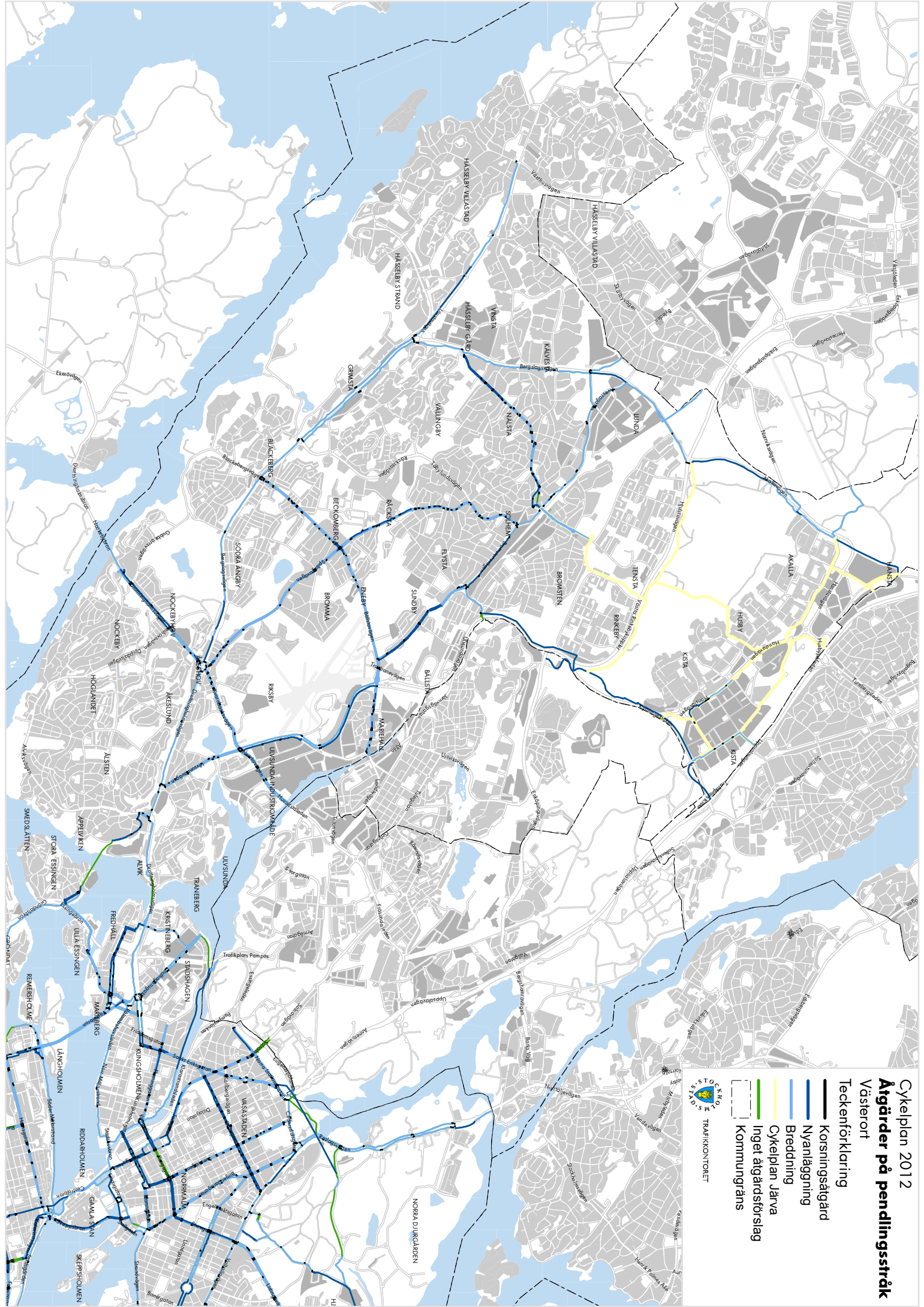
Teckenförklaring

- 1
- 2
- 3
- 4
- Särskilt objekt
- Cykelplan Järva
- Kommungräns



TRAFIKKONTORET





Cykelplan 2012
Åtgärder på pendlingsstråk

Västerort

- Teckenförklaring
- Korsningsåtgärd
- Nyanläggning
- Breddning
- Cykelplan Jarva
- Inget åtgärdsförslag
- Kommungräns



Bilaga B4 Prioriterade åtgärder på pendlingsstråken

I Cykelplan 2012 finns ett pendlings- respektive huvudnät för cykel utpekat. För pendlingsstråken har en inventering genomförts och en bedömning har gjorts av hur angeläget det är att förbättra olika delsträckor. I listan nedan redovisas objekt av prioritet 1. Anledningen till att ett objekt är prioriterat varierar; saknad länk, bristande trafiksäkerhet, dålig framkomlighet, viktig koppling till grannkommun etc. Förslag till åtgärder kan vara bredda ett befintligt stråk, anlägga ny cykelbana/färd, hastighetsåtgärder, sigenåtgärder, ny go-bro/tunnel mm. Normal tid för planering och projektering är två år innan genomförande kan påbörjas. Om det är ett stort projekt kan genomförandet behöva delas upp på flera år.

Listan ska inte ses som en utbyggnadsplan utan den pekar ut de stråk i cykelplanen som anses mest angelägna att åtgärdas. Prioriteringsordningen kommer att påverkas av saker som inte är

Projekt	Motiv
Innerstaden	
Odenrättsplan: Odenplan-Valhallavägen	Saknad länk
Sturegatan	Saknad länk
Karlavägen:	
Karlplan-Oxenstiernsgatan	Saknad länk
Värtavägen	Saknad länk
Kungsgatan	Saknad länk
Strömbron och Stallgatan	Trängsel, framkomlighet, trafiksäkerhet, saknad länk
Ny bro över Strömmen: Munkbron-Centralbron	Framkomlighet på Vasabron, genhet
Norr Mälärstrand och Rålambshovsleden	Framkomlighet
St Eriksg: Drottningholmsvägen-Fleminggatan	Trafiksäkerhet, saknad länk, framkomlighet
Lilla Västerbron inkl delar av Västerbroplan	Framkomlighet, trafiksäkerhet
Drottningholmsvägen vid Fridhemsplan	Saknad länk, trafiksäkerhet, trängsel
Kungsholms strandstig mm: Stadshuset-Inedalsgatan	Framkomlighet
Essingeringen: Gamla Essinge Broväg-Badstrandsvägen	Saknad länk
Pålsundsbacken	Saknad länk, trängsel
Söder Mälärstrand vid Långholmen	Alternativ länk
Repslagargatan	Alternativ länk
Götgatan: Högbergsgatan-Ringvägen och Skanstullsbron	Framkomlighet, trafiksäkerhet, trängsel
Långholmsgatan	Saknad länk, trafiksäkerhet
Skeppsbron	Framkomlighet
Tantogatan: Marmorgatan-Ringvägen	Saknad länk
Ny bro mellan Södermalms allé-Götgatan	Saknad länk
Albano, ny bro över Roslagsvägen	Saknad länk
Vasagatan	Framkomlighet
Västerbroplan	Framkomlighet, trafiksäkerhet
Kungsholms Strand	Saknad länk
St Eriksgatan	Framkomlighet
Torsgatan	Framkomlighet, Trafiksäkerhet
Birger Jarlsgatan: Strandvägen-Kungsgatan	Saknad länk, Trafiksäkerhet
Klärbergsgatan	Saknad länk
Valhallavägen	Saknad länk
Tegehluddsvägen	Saknad länk
Munkbroleden	Framkomlighet
Folkungagatan	Saknad länk
Stadsgårdsleden-Värmdövägen	Framkomlighet, Trafiksäkerhet, koppling Nacka
Gla Essinge Broväg (bron)	Framkomlighet
Fleminggatan	Saknad länk
Västerort	
Drottningholmsvägen vid Gubbkärrsvägen	Saknad länk, koppling Ekerö
Bergslagsvägen: Åkeshov-Brommaplan Ulvsundaplan-Alviksplan	Framkomlighet, trängsel, trafiksäkerhet
Bergslagsvägen: kort sträcka söder om Avestavägen	Saknad länk
Bällstavägen: Ulvsunda-Dr Abrahams väg Dr Arbrahams väg-Bergslagsvägen bro- Ulvsundavägen	Bällsta Saknad länk, trafiksäkerhet
Gamla Bromstenvägen/Bromstenvägen	Saknad länk, trafiksäkerhet
objekt enligt Cykelplan Järva	Saknad länk, framkomlighet
Spånga station	Saknad länk
Brommaplan	Trafiksäkerhet
Spångavägen	Saknad länk, trafiksäkerhet
Ulvsundavägen: Kvarnbacksv-Bällstav	Saknad länk
Runda vägen	Saknad länk
Lövsta vägen	Saknad länk
Söderort	
Nynäsvägen: Enskedevägen-Sockenvägen	Saknad länk
Hägerstenvägen: Axelsberg-Bredäng	Saknad länk
Skärholmsvägen	Koppling Botkyrka
koppling till Årstabron-Årstabergsvägen	Saknad länk, trafiksäkerhet, framkomlighet
Nynäsvägen: Nya Arenakopplet	Smalt, kurvig sträckning
Södertäljevägen vid tvärbanan	Trängsel, trafiksäkerhet
Huddingevägen: Orbyleden-Huddinge kommun	Saknad länk, koppling Huddinge
Perstorsvägen	Saknad länk, koppling Huddinge, Haninge
Flatenvägen	Saknad länk, koppling Nacka, Tyresö
Magelungsvägen	Saknad länk
Ågesta Broväg	Smalt, koppling Huddinge
Södertäljevägen vid Korpmossvägen	Trafiksäkerhet, framkomlighet, genhet
Södertäljevägen vid Västerorts t-bana	Trafiksäkerhet, genhet
Södertäljevägen vid Mikrofönvägen	Trafiksäkerhet, genhet
Årstabergsvägen	Framkomlighet
parallell Södertäljevägen	Saknad länk, framkomlighet, genhet
gen förbindelse Västberga	Utredningsobjekt, saknad länk
Sockenvägen	Saknad länk
Orbyleden-Tyresövägen	Saknad länk, framkomlighet, trafiksäkerhet
Hägerstenvägen	Saknad länk
Ormskärrsvägen	Trafiksäkerhet
Murmästarvägen	Saknad länk

Bilaga B4 Prioriterade åtgärder på pendlingsstråken

I Cykelplan 2012 finns ett pendlings- respektive huvudnät för cykel utpekade. För pendlingsstråken har en inventering genomförts och en bedömning har gjorts av hur angeläget det är att förbättra olika delsträckor. I listan nedan redovisas objekt av prioritet 1. Anledningen till att ett objekt är prioriterat varierar; saknad länk, bristande trafiksäkerhet, dålig framkomlighet, viktig koppling till grannkommun etc. Förslag till åtgärder kan vara bredda ett befintligt stråk, anlägga ny cykelbana/-fält, hastighetssäkra korsningar, signalåtgärder, ny gc-bro/-tunnel mm. Normal tid för planering och projektering är två år innan genomförande kan påbörjas. Om det är ett stort projekt kan genomförandet behöva delas upp på flera år.

Listan ska inte ses som en utbyggnadsplan utan den pekar ut de stråk i cykelplanen som anses mest angelägna att åtgärda. Prioriteringsordningen kommer att påverkas av saker som inte är kända i dagsläget, t ex kommer utbyggnaden påverkas av reinvesteringar, vägarbeten och exploateringar. Ofta finns stora vinster i att samordna projekt för att skapa bra helhetslösningar. För att kunna utnyttja samordningsvinsterna krävs en viss flexibilitet i planeringen.

Projekt	Motiv
Innerstaden	
Odengatan: Odenplan-Valhallavägen	Saknad länk
Sturegatan	Saknad länk
Karlavägen: Karlplan-Oxenstiernsgatan	Saknad länk
Värtavägen	Saknad länk
Kungsgatan	Saknad länk
Strömbron och Stallgatan	Trängsel, framkomlighet, trafiksäkerhet, saknad länk
Ny bro över Strömmen: Munkbron-Centralbron	Framkomlighet på Vasabron, genhet
Norr Mälarstrand och Rålbshovsleden	Framkomlighet
St Eriksg: Drottningholmsvägen-Fleminggatan	Trafiksäkerhet, saknad länk, framkomlighet
Lilla Västerbron inkl delar av Västerbroplan	Framkomlighet, trafiksäkerhet
Drottningholmsvägen vid Fridhemsplan	Saknad länk, trafiksäkerhet, trängsel
Kungsholms strandstig mm: Stadshuset-Inedalsgatan	Framkomlighet

Essingeringen: Gamla Essinge Broväg-Badstrandsvägen	Saknad länk
Pålsundsbacken Söder Mälarstrand vid Långholmen	Saknad länk, trängsel
Repslagargatan	Alternativ länk
Götgatan: Högbergsgatan-Ringvägen och Skanstullsbron	Framkomlighet, trafiksäkerhet, trängsel
Långholmsgatan	Saknad länk, trafiksäkerhet
Skeppsbron	Framkomlighet
Tantogatan: Marmorgatan-Ringvägen	Saknad länk
Ny bro mellan Södermalms allé-Götgatan	Saknad länk
Albano, ny bro över Roslagsvägen	Saknad länk
Vasagatan	Framkomlighet
Västerbroplan	Framkomlighet, trafiksäkerhet
Kungsholms Strand	Saknad länk
St Eriksgatan	Framkomlighet
Torsgatan	Framkomlighet, Trafiksäkerhet
Birger Jarlsgatan: Strandvägen-Kungsgatan	Saknad länk, Trafiksäkerhet
Klarabergsgatan	Saknad länk
Valhallavägen	Saknad länk
Tegeluddsvägen	Saknad länk
Munkbroleden	Framkomlighet
Folkungagatan	Saknad länk
Stadsgårdsleden+Värmdövägen	Framkomlighet, Trafiksäkerhet, koppling Nacka
Gla Essinge Broväg (bron)	Framkomlighet
Fleminggatan	Saknad länk
Västerort	
Drottningholmsvägen vid Gubbkärrsvägen	Saknad länk, koppling Ekerö
Bergslagsvägen: Åkeshov-Brommaplan Ulvsundaplan-Alviksplan	Framkomlighet, trängsel, trafiksäkerhet
Bergslagsvägen: kort sträcka söder om Avestavägen	Saknad länk
Bällstavägen: Ulvsunda-Dr Abrahams väg Dr Arbrahams väg-Bergslagsvägen Bällsta bro- Ulvsundavägen	Saknad länk, trafiksäkerhet

Gamla Bromstensvägen/Bromstensvägen	Saknad länk, trafiksäkerhet
objekt enligt Cykelplan Järva	Saknad länk, framkomlighet
Spånga station	Saknad länk
Brommaplan	Trafiksäkerhet
Spångavägen	Saknad länk, trafiksäkerhet
Ullsundavägen: Kvarnbacksv-Bällstav	Saknad länk
Runda vägen	Saknad länk
Lövsta vägen	Saknad länk
Söderort	
Nynäsvägen: Enskedevägen-Sockenvägen	Saknad länk
Hägerstenvägen: Axelsberg-Bredäng	Saknad länk
Skärholmsvägen	Koppling Botkyrka
koppling till Årstabron-Årstabergsvägen	Saknad länk, trafiksäkerhet, framkomlighet
Nynäsvägen: Nya Arenakopplet	Smalt, kurvig sträckning
Södertäljevägen vid tvärbanan	Trängsel, trafiksäkerhet
Huddingevägen: Örbyleden-Huddinge kommun	Saknad länk, koppling Huddinge
Perstorpsvägen	Saknad länk, koppling Huddinge, Haninge
Flatenvägen	Saknad länk, koppling Nacka, Tyresö
Magelungsvägen	Saknad länk
Ågesta Broväg	Smalt, koppling Huddinge
Södertäljevägen vid Korpmossevägen	Trafiksäkerhet, framkomlighet, genhet
Södertäljevägen vid Västertorps t-bana	Trafiksäkerhet, genhet
Södertäljevägen vid Mikrofonvägen	Trafiksäkerhet, genhet
Årstabergsvägen	Framkomlighet
parallell Södertäljevägen	Saknad länk, framkomlighet, genhet
gen förbindelse Västberga	Utredningsobjekt, saknad länk
Sockenvägen	Saknad länk
Örbyleden-Tyresövägen	Saknad länk, framkomlighet, trafiksäkerhet
Hägerstenvägen	Saknad länk

Ornkärrsvägen	Trafiksäkerhet
Murmästarvägen	Saknad länk



TRAFIKKONTORET

2012-10-03
BILAGA A2: CYKELPLAN 2012-
 SAMMANFATTNING AV INKOMNA SYNPKUNKTER

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
Kollektivtrafikant 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 prövas.
- 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 Södermäljarstrand 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 Räcksta/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 cyklisterna om gällande lagar och regler för att osäkerheten mellan gående och cyklisterna respektive bilister och cyklisterna 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 ansvaret delas upp mellan vilka cykelbanor som går på parkmark, respektive gatemark. 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 låncykelsystemet 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 journalnummer 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 låncykelsystemet 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 låncyklar 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 Pålsundsbron, 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 högtrafik och under ett årsgenomsnitt 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 säkra 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, RUF 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 översvämningrisker 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 mållår är 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 RUFSS. 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 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.

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 god 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 prioriteras 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 Lövströmsvägen 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 Johannesbrosbron 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 måläret 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 cykel frågan på ett positivt sätt men har ett par invändningar. Föreningen anser att målet är lågt satt och att 15 % cykling i högt trafik 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.

Cykel främjandet – Storstockholmskretsen

Cykel främjandet (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.

Måläret 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 låncykelsystemet 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 korsas 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 vägvsnitt 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 cyklister. 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 cyklister bör enkelriktningen på många gator tas bort.

Stadens cykelreseplanerare 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 blandtrafiknätet 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 fossilbränslefrött 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 målår är 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 vägvsnitt 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 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.

Sammanhängande och väl utformat cykelvägnät

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 Stomnätsstrategi, 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 mopederna 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 gångtrafikanternas 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 utrymme 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 rekreativ cykling.

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 cykeldrift 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 journalnummer 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 trädrad. 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 cykelvägnet 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 lånecykelsystemet

I cykelplanen anges att staden ska verka för att utveckla lånecykelsystemet i innerstaden. Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning önskar att möjligheten att utvidga lånecykelsystemet 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 lånecyklar 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 Södermälstrand 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 Södermälstrand 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 Pålsundsbron 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 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 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 förtagsgrupp

- Sätra-Segeltorp förtagsgrupp 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 bortre 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.



Sammanfattning av remissyttranden per kapitel och svar

Cykelstrategi

Övergripande riktlinjer och dokument

Instans	Yttrande	Svar
Länsstyrelsen, FOT	En koppling till fler planer och övergripande dokument önskas; Länsstyrelsen saknar RUFSS 2010 och FOT saknar koppling till de transportpolitiska målen, folkhälsomål och Stockholms stads mål om att vara fossilbränslefritt 2050.	Det finns en mängd övergripande dokument att beakta vilket har gjorts i stadens övergripande strategier som cykelplanen är en konkretisering av. Både Framkomlighetsstrategin och Stockholms översiktsplan, Promenadstaden, utgår från RUFSS. När respektive åtgärd utformas är det viktigt att hänsyn tas till stadens övriga mål så att dessa inte motverkas.
Exploateringskontoret, Cykelfrämjandet	En tydligare redovisning av hur cykelplanen förhåller sig till andra dokument önskas, samt att det tydligare framgår vem som är avsändare till planen, om det är staden eller trafikkontoret.	Trafikkontoret (TK) instämmer i att det bör förtydligas vem som är avsändare. Planen kommer att behandlas i Kommunfullmäktige och staden är avsändare.
Södermalms, Kungsholmens, Östermalms och Norrmalms stadsförvaltn ingar, FOT	Flera instanser önskar en koppling till den enligt Framkomlighetsstrategin planerade gångtrafikplanen och att arbetet samordnas om möjligt.	TK kommer under 2013 att börja arbeta med gångtrafik mer intensifierat. Detta ska vägas samman med cykelplanen och andra för staden viktiga planer.
Trafikverket, TMR, Värmdö kommun, Nacka kommun	Det parallella arbetet med den regionala cykelstrategin 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	Formuleringarna i planen avseende organisationen och ansvaret för den regionala cykelstrategin kommer att ses över.

	Stockholms läns pendlingsstråk.	
TMR	TMR saknar 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.	<p>Kombinationsresor är viktigt och behandlas i Framkomlighetsstrategin. Cykelplanen pekar på vikten av kombinationsresor men har främst fokus på pendlingsstråk. I den regionala planen kommer ett större grepp att tas kring möjligheten till kombinationsresor.</p> <p>Målpunkter för turism och rekreation prioriteras inte i planen eftersom fokus är på vardagscykling. Den regionala strategin kompletterar Stockholms cykelplan med inriktningar för rekreations- och turismcykling samt stråk till de regionala kärnorna som alla är frågor mer av regional karaktär. Det är viktigt att cykelvägnätet är sammanhängande och knyts samman vid kommungränsen. Detta stäms av med grannkommunerna och Trafikverket genom arbetet med den regionala strategin inom SATSA 2.</p>
Svensk Cykling	Svensk Cykling anser att Stockholms stad bör arbeta mer för att skapa en regional cykelplan.	Utgångspunkten i arbetet med stadens cykelplan har varit att bidra till ökad regional cykling. Staden deltar i arbetet med en regional cykelstrategi inom SATSA 2 tillsammans med övriga kommuner i länet och i projekt vid kommungränserna sker samarbete med angränsande kommunerna.

Cykelfrämjande t	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.	TK instämmer i att cykeln har en viktig funktion i gaturummet som behöver förstärkas men även andra trafikslag ska prioriteras, såsom gång och kollektivtrafik.
------------------	---	---

Syfte och mål

Instans	Yttrande	Svar
Miljöförvaltningen, Svenska Cykelsällskapet, Klimataktion Stockholm, Naturskyddsföreningen	Flera remissinstanser ställer sig positiva till stadens val att prioritera pendlingsstråken men flera anser att även andra former av cykling bör inkluderas, exempelvis fritid, motion och turism.	TK instämmer i att all cykling är viktig och staden arbetar med fritidscyklning, motion och turism. I utbyggnaden av cykelvägar har staden valt att prioritera pendlingscykling och styra de resurser som finns till de vägar som flest cyklister använder och där de ger mest samhällsnytta.
Cykelfrämjandet, Svenska Cykelsällskapet, Klimataktion Stockholm, Naturskyddsföreningen, Svensk cykling	<p>Flera remissinstanser anser att målet om 15 % cykelandel år 2030 är lågt satt och att mållåret ligger för långt fram. Cykelfrämjandet saknar en diskussion kring hur målet har satts och önskar att det förtydligas.</p> <p>Svenska Cykelsällskapet saknar mål för cykling under andra tidpunkter än högtrafik. En andel på 15 % i högtrafik tror föreningen är under riksgenomsnittet år 2030.</p> <p>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.</p>	<p>TK bedömer att målet i dagsläget är ambitiöst. Strategin ska dock vara ett levande dokument och målnivån kan komma att höjas. TK förtydligar vad målet innebär och hur det ska mätas.</p> <p>Att målet om cykelandel utgår från cykling i högtrafik beror på att denna bäst speglar om andelen arbetspendlare med cykel ökar. Det är ett viktigt mått eftersom det finns en önskan att fler kommer att välja att cykla under den tid då belastningen är som högst i transportsystemet. Det är i det sammanhanget andelarna blir som mest relevanta.</p> <p>Mätningar av trafikflöden kommer</p>

		att göras under hela dygnet och då kan staden se ökningen under fler tidpunkter.
Handelskammaren, Svenska Cykelsällskapet	Två instanser anser att cykling är en säsongsföreteelse som måste kompletteras med god kollektivtrafik vintertid. Handelskammaren ställer sig därmed frågande till om en kraftig satsning på cykeltrafik kan avlasta trafiksystemet.	TK instämmer i att cyklingen till viss del är säsongsbunden och att kollektivtrafiken är ett viktigt komplement till cykling vintertid. Däremot finns det stora möjligheter att öka andelen cyklister även under vinterhalvåret.

Cykel i Stockholm idag

Instans	Yttrande	Svar
SL	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.	<p>Möjligheten att kombinera cykel med kollektivtrafik är viktig. Inom ramen för arbetet med cykelplanen har det inte funnits möjlighet att fördjupa analysen av kombinationsresorna.</p> <p>I den regionala planen kommer ett större grepp att tas kring möjligheten till kombinationsresor.</p> <p>TK anser inte att frågan om varför man cyklar i förhållande till val av andra trafikslag bör inkluderas i cykelplanen. TK har däremot gjort en mängd studier som visar på varför man cyklar och vilka fördelarna är. SL får gärna ta del av dessa studier. Hur olika transportslag förhåller sig till varandra på en mer övergripande nivå behandlas inom ramen för ett mer övergripande arbete med transportsystemet, t ex inom</p>

		ramen för Framkomlighetsstrategin.
Bromma stadsdelsförvaltning	Bromma stadsdelsförvaltning anser att det är angeläget att staden arbetar för att förbättra olycksstatistiken och införa sjukhusbaserad statistik.	TK instämmer och avser att arbeta för detta. Staden har inte full rådighet över den sjukhusbaserade statistiken som är beroende av att sjukhusen deltar i inrapporteringen. Sjukhusbaserad statistik infördes 2006 och först 2010 var alla akutsjukhus i Stockholm anslutna vilket gör att staden även använder polisdata för att kunna göra jämförelser över tid.

Långsiktig inriktning för cykelplaneringen

Instans	Yttrande	Svar
Svenska Cykelsällskapet	Svenska Cykelsällskapet menar att det inte kommer att räcka med endast planens satsning på pendlingscykling och infrastrukturen för denna för att åstadkomma en övergång till cykel utan att det även kommer att krävas restriktioner för biltrafiken.	Cykelplanen är avgränsad tillförutsättningarna för cykel och avvägningar när det gäller prioritering av olika transportslag behandlas i Framkomlighetsstrategin.

En välfungerande infrastruktur

Sammanhängande och framkomligt

Instans	Yttrande	Svar
Klimataktion Stockholm, Naturskyddsförningen, Miljöförvaltningen	Ett par instanser menar 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.	Cykelplanen fokuserar på pendlingscyklister och därför förslås inte specifika åtgärder för cykling på lokalnätet.
Miljöförvaltningen	Miljöförvaltningen saknar analyser och åtgärder för fritids-, shopping- och	Planen fokuserar på arbetspendling. De flesta stora

	<p>skolresor. Förutom arbetsplatser bör även viktiga resmål som idrottsanläggningar och köpcentrum få en tillfredsställande infrastruktur.</p>	<p>trafikknutpunkterna finns intill ett pendlingsstråk. Populära shoppingcentrum utgör ofta större arbetsplatser och har på detta sätt beaktats i planen som viktiga målpunkter. Många huvudstråk kopplar även samman andra trafikknutpunkter och friluftsområden. Arbetet med trafikmiljön utanför skolorna görs inom ramen för trafiksäkerhetsprogrammet.</p>
<p>Exploateringskontoret, FOT</p>	<p>Ett resonemang kring gena cykelvägar saknas och hur gång- och cykelbroar skulle kunna bygga bort barriärer.</p>	<p>TK ser över texten och kompletterar.</p>
<p>Exploateringskontoret</p>	<p>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.</p>	<p>Bredderna i cykelplanen är angivna efter vad som är optimalt för cykel. Om Stockholm ska bli en cykelstad krävs dessa bredder. TK instämmer i att det på vissa platser är svårt att tillskaffa denna bredd men på de allra flesta platser handlar det om prioriteringar i gatan.</p>
<p>Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning</p>	<p>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. Förvaltningen föreslår att de olika begreppen får ett tydligt innehåll, används mer systematiskt och kan få en liknande hierarki som bilvägnätet har.</p>	<p>TK ser över texten för att se att begreppen används enhetligt. De är dock alla begrepp som används för att beskriva olika saker. Cykelvägar är ett samlingsbegrepp för alla typer av cykelvägar oberoende av rangordning och infrastrukturlösning. Cykelbanor och cykelfält är olika typer av infrastrukturlösningar. Den hierarki som stadsdelen</p>

		efterfrågar återfinns i planens indelning av cykelnätet i lokal-, huvud- och pendlingsstråk.
--	--	--

Säkerhet och trygghet

<p>Älvsjö stadsdelsförvaltning, Cykelfrämjandet, Kollektivtrafik i Sthlm, Svensk Cykling</p>	<p>Flera instanser menar att hastigheten bör sänkas till 30 km/tim där huvudcykelstråken går i blandtrafik.</p>	<p>Hastigheterna behandlas inte i cykelplanen. Hastigheten bedöms utifrån en rad olika parametrar och för att bestämma vilken hastighetsbegränsning som ska gälla på en gata eller inom ett område krävs att flera avvägningar görs. Framkomlighet har varit ett viktigt mål och i synnerhet prioriteras gator med kollektivtrafik och stora godsflöden.</p>
<p>Idrottsförvaltningen, Miljöförvaltningen</p>	<p>En önskan uttrycks om ett större fokus på barn och ungdomars möjlighet att cykla genom att identifiera deras målpunkter och inte planera för cykling i blandtrafik.</p>	<p>I arbetet med pendlingsstråken har de stämts av mot skolornas placering. Vid utbyggnaden av stråken kommer även en översyn av den lokala anslutningen till skolor i närheten att göras.</p> <p>TK arbetar aktivt med barnperspektivet i trafikplaneringen och genomför ett antal projekt för att skapa en säkrare trafikmiljö kring stadens skolor samt till och från dessa. I och med arbetet med skolorna har TK relativt bra uppfattning om vilka barnens målpunkter är.</p> <p>På många lokalgator är trafiken ofta begränsad och hastigheten låg vilket gör att cykelbanor inte är lika prioriterat på dessa gator.</p>

<p>Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning</p>	<p>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.</p>	<p>Pendlingsstråken är avsedda för alla och att underlätta cykling även för barn. Enligt planens riktlinjer ska stråken utformas så att alla ska få plats, även barn på väg till skolan. TK genomför även ett antal projekt för att skapa en säkrare trafikmiljö kring stadens skolor samt till och från dessa. Detta arbete görs inom ramen för trafik säkerhetsprogrammet.</p>
<p>Idrottsförvaltningen, Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning, FOT, Synskadades Riksförbund, NTF, Bromma stadsdelsförvaltning</p>	<p>Flera instanser anser 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.</p>	<p>Trafikkontoret instämmer i att det är viktigt att inte cyklingen sker till bekostnad av de gående. I grunden för de övergripande prioriteringarna ligger översiktsplanen och Framkomlighetsstrategin som båda tydligt pekar på att gång ska ses som ett eget trafikslag som är viktigt. En ökad satsning på gångtrafik kommer att göras under 2013. Avvägningar kommer alltid att behöva göras på den specifika platsen och då måste hela trafiksituationen beaktas. Planen avser att förbättra situationen för både gående och cyklister då den syftar till att separera trafikslagen mer.</p>

Kommunikation

Instans	Yttrande	Svar
<p>Idrottsförvaltningen, Klimataktion Stockholm,</p>	<p>Flera instanser nämner cykelreseplaneraren och önskar att den utvecklas.</p>	<p>En uppdatering av cykelreseplaneraren pågår inom ramen för trafiken.nu.</p>

Miljöförvaltning en		
Trafikverket, Nacka kommun, Länsstyrelsen	Flera instanser tar upp planeringen av cykelvägar vid kommungränsen och önskar att staden samråder med angränsande kommuner.	<p>TK anser att samråd med övriga kommuner är viktigt och inbjuder till initiativ till sådana. I projekt vid kommungränserna är samarbete extra angeläget.</p> <p>Ett sätt att samråda med grannkommunerna är genom denna remiss. TK har mottagit många värdefulla synpunkter och har ändrat prioritering, karaktär samt sträckningar utifrån dessa. Planen är inte statisk och kommer att kunna anpassas efter mer detaljerade utredningar.</p> <p>Genom SATSA 2 och den regionala cykelstrategin görs även ett omfattande arbete med att samverka med övriga väghållare för att ta fram ett prioriterat cykelvägnät i regionen.</p>

Uppföljning och utvärdering

Instans	Yttrande	Svar
Naturskyddsför eningen, Klimataktion Stockholm, Cykelfrämjan de t	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.	Kapitlet om uppföljning ska tydliggöras för att bättre beskriva hur det ska gå till.
Trafikverket, Kungsholmens, Östermalms, Norrmalms och Skärholmens	Förtydligande önskas även av ansvarsfördelningen av de åtgärder som tas upp i planen samt en tidplan för de prioriterade åtgärderna.	Om cykelplanen antas av KF blir den stadens dokument och alla förvaltningar är ansvariga för att den genomförs. Cykelplanen tar upp ett samlat grepp om vad som

stadsdelsförvaltningar		behöver göras. Delvis har planen kompletterats med ett avsnitt där Stadens ansvar har utvecklats något. Nästa steg efter cykelplanen blir att specificera ansvarsfördelningen och ta fram en mer detaljerad lista för åtgärdsplaneringen. Cykelplanen är långsiktig medan åtgärdslistorna ska uppdateras mer regelbundet.
------------------------	--	---

Mål och indikatorer

Instans	Yttrande	Svar
SL	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.	Målår 2018 är valt av två anledningar, dels för att överensstämna med andra övergripande dokument inom staden som använder 2018 som målår samt för att det i budgeten är utpekad som sluttid för cykelmiljarden.
Trafikverket	Trafikverket saknar 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.	TK rapporterar varje år kommunfullmäktiges indikator för antal meter nyanlagd cykelban TK anser dock att den är mindre lämplig för att följa upp arbetet med planen eftersom många åtgärder i planen syftar till att bredda redan befintliga cykelvägar och göra dem mer cykelvänliga. En indikator för förbättrad standard finns med i planen. TK avser att sammanställa en skrift vartannat år som visar vad som har genomförts av de planerade åtgärderna, exempelvis

		antal meter breddad respektive nyanlagd cykelbana, antal ombyggda korsningar, antal åtgärdade felande länkar samt kostnaderna för dessa åtgärder.
Naturskyddsföreningen	Naturskyddsföreningen har ett antal förslag kring målen: <ul style="list-style-type: none"> • 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. 	<ul style="list-style-type: none"> • TK preciserar målet om andelen cyklister. Cykelandelen baseras på en resvaneundersökning av vuxnas resor. Barnens cyklande redovisas separat med indikatorn för andel barn i åk 4-9 som cyklar på egen cykel till skolan. • TK avser att arbeta för att förbättra möjligheterna till kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik. Planen fokuserar på cykelpendling där hela resan görs med cykel och staden har inte full rådighet över frågan om kombinationsresor. Därför bedöms en indikator vara svår att sätta. • Det finns en indikator för framkomlighet och TK avser därför inte komplettera målet för korsningar med detta. • Staden har inte full rådighet över parkering på fastighetsmark. TK tar fram en ny cykel p-norm som bör användas vid planärenden avseende ny- och ombyggnad. • TK avser att utvärdera

		restider och framkomlighet, vilket troligen även kommer att innebära en analys av antal stopp på olika sträckor.
Exploateringskontoret	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.	Antalet indikatorer måste hållas nere om det ska vara rimligt att följa upp dem. De parkeringar som inte ligger på stadens mark har inte staden direkt rådighet över och det är därför problematiskt med en indikator för detta (förutom genom bygglov). Däremot finns rekommendationer för vilka krav staden borde ställa på cykelparkeringar invid olika målpunkter i kontorets cykelparkeringshandbok som nu uppdateras.
FOT	FOT anser att målet för andelen säkra gång- och cykelpassager samt korsningar borde vara 100 % år 2030.	Tk justerar målet om säkra passager till att endast omfatta cykel eftersom planen avgränsas till cykeltrafik. Andel säkra cykelpassager ska vara 80 % till år 2020. Andelen säkra cykelpassager på pendlingsstråken ska vara 100 % till år 2030.
Cykelfrämjandet	Cykelfrämjandet önskar även mål och idéer för hur lånecykelsystemet ska utvecklas.	Det är många intressen som ska tillgodoses och arbetet med att hitta lämpliga platser för ställen har varit problematiskt. Trafikkontoret har för avsikt att framöver, tillsammans med den aktör som driver lånecykelsystemet, genomföra en mer långsiktig plan för hur

		utvidgningen ska gå till. Cykelplanen är ett levande dokument och kan komma att uppdateras med mål för detta när den revideras.
--	--	--

Handlingsplan för en välfungerande infrastruktur

Instans	Yttrande	Svar
Svenska Cykelsällskapet Naturskyddsför eningen, Klimataktion Stockholm	Flera instanser önskar tydligare tidplan samt tidsramar och budget för de prioriterade åtgärderna. Klimataktion Stockholm föreslår konkreta treåriga program som anger vilka vägavsnitt som kommer att åtgärdas och hur.	En åtgärdsplan tas fram med en översiktlig tidplan och kostnad för åtgärderna.
Stadsbyggnads kontoret	Stadsbyggnadskontoret önskar en översyn enligt Framkomlighetsstrategins principer för att hitta "trimningsåtgärder" som snabbt och kostnadseffektivt kan komma många cyklister till godo.	Trafikkontoret instämmer och anser att Stadsbyggnadskontorets yttrande är i linje med föresatserna i planen

Sammanhängande och väl utformat cykelvägnät

Utveckling av nya pendlingsstråk

Instans	Yttrande	Svar
Kollektivtrafikant Stockholm anser, Cykelsällskapet och Miljöförvaltningen	Flera instanser tar upp att stråkens lokalisering nära de större bilstråken, där luftkvaliteten är sämre, är skadlig för cyklisterna. Lösningen är att enligt två av dem att lägga stråken på betryggande avstånd från motortrafiken. Miljöförvaltningen anser att stråken ofta är riktigt placerade men att åtgärder bör göras för att sänka halten av luftföroreningar.	TK anser inte att cykelstråken ska flyttas med hänvisning till luftkvaliteten. Många av de viktiga målpunkterna finns på huvudgatorna som ofta också utgör de genaste stråken. För att öka andelen cyklister och att göra det attraktivt att cykla är det avgörande att cykelvägnätet är gent och sammanhängande. Det är viktigt att arbeta med luftkvaliteten som även rör boende, gångtrafikanter m.fl.

		Stadens arbete med att sänka partikelhalterna behandlas i separata åtgärdsprogram och i en kommande miljöplan. Cykelplanen syftar till att öka andelen cykeltrafik och kan på detta vis minska luftföroreningarna orsakade av motordriven trafik.
Hässelby-Vällingby, Kungsholmen, Östermalm, Norrmalm, Skärholmen	Flera stadsdelar framhåller att utvecklingen av stråk på parkmark bör ske i samverkan med stadsdelsförvaltningarna.	TK instämmer och har för avsikt att samråda med stadsdelsförvaltningarna i dessa frågor.

Prioritering av pendlingsstråk

Instans	Yttrande	Svar
TMR, Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning	TMR anser att prioriteringarna bör samordnas med den regionala cykelstrategin och liksom denna ta de regionala stadskärnorna i beaktande. Rinkeby-Kista anser att de stråk som behöver prioriteras är de som berör de nio av staden utpekade tyngdpunkterna i Stockholms ÖP.	TK instämmer och ett fortsatt samarbete kommer att ske inom ramen för SATSA 2 där utbyggnadsordningen av de regionala cykelstråken kommer att bestämmas.
Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning	Även kopplingarna till angränsande kommuner anser Kista-Rinkeby bör prioriteras, särskilt i Järva där det finns behov av ett stråk genom Solna-Sundbyberg.	Kopplingarna diskuteras med de andra kommunerna både i projektet hållbara Järva samt inom ramen för den regionala cykelplanen.
Hägersten-Liljeholmen stadsdelsförvaltning, Naturskyddsföreningen, Stockholm	Flera instanser efterlyser fler tvärgående pendlingsstråk.	TK har uppgraderat ett par stråk i Västerort för att förbättra möjligheterna att pendla till Kista med cykel från Vällingby/Hässelby. I denna relation anses potentialen att öka cyklingen god och att genom

Business Region		förbättrad infrastruktur kunna utgöra ett alternativ till bilen. I Söderort anser TK att planen inför goda tvärförbindelser som kompletteras av det mer finmaskiga nätet av huvudstråk.
Svensk Cykling	Föreningen tror att planen hade vunnit på att, istället för att utgå från befintliga stråk, arbeta utifrån de målpunkter där befolkningen bor och arbetar.	Arbetet med prioriteringen av stråk har utgått ifrån just var invånarna bor och arbetar.
Cykelfrämjande t	Cykelfrämjandet saknar nya cykelstråk i planen och önskar att man även tittat på behovet av nya cykelstråk.	Pendlingsstråk har valts utifrån de sträckor där det finns god potential för ökad cykling. Prioriteringen av stråk har utgått från var invånarna bor och arbetar.
Svenska Cykelsällskapet	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.	Pendlingsstråk har valts utifrån de sträckor där det finns god potential för ökad cykling eller där cyklingen redan idag är hög. Orienterbarheten ska förbättras genom förbättrad vägvisning för de olika stråken. Med färre vägar i pendlingsnätet minskar upptagningsområdet för cyklister markant vilket skulle leda till att många stockholmare inte skulle ha tillgång till ett sammanhängande cykelvägnät av god standard. Prioriteringen har varit att skapa stråk som fångar upp flest cyklister och som bidrar till ökad regional pendling och inte på att stråken på kartan ska vara lättkommunicerade. Det är däremot viktigt att det genom vägvisning tydligt framgår hur stråken går.

<p>Naturskyddsför eningen och Miljöförvaltning en</p>	<p>Två instanser föreslår att åtgärderna genomförs stråkvis så att ett eller två stråk i taget görs helt färdiga.</p>	<p>TK kommer i möjligaste mån att arbeta utifrån sammanhängande stråk. TK förtydligar hur åtgärderna ska prioriteras och genomföras genom fleråriga planer. Samtidigt måste det finnas en flexibilitet så att objekten och stråken i planen kan samordnas med nybyggnadsprojekt och vägarbeten.</p>
---	---	---

Utformning

Instans	Yttrande	Svar
<p>Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning</p>	<p>Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning anser 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.</p>	<p>Cykelstråken kommer att utformas så att det finns tillräcklig bredd för omcykling eller att det i anslutning till dem finns ytor som kan fungera som rastfickor. Flera funktioner konkurrerar om gaturummet och på många platser kommer det inte att finnas möjlighet att prioritera särskilda rastfickor.</p> <p>Detaljerade beskrivningar för cykelinfrastrukturen finns i stadens cykelhandbok "Cykeln i staden". Handboken ska uppdateras under året och synpunkterna tas med i arbetet med denna.</p>
<p>Spånga-Tensta och Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltningar</p>	<p>Ett par stadsdelar upplever problem med biltrafik på gångbanorna, vilka därför har stängts av med bommar, en diskussion kring utformningen av denna typ av hinder efterlyses.</p>	<p>Olovlig körning på cykelbanorna är ett relativt lokalt problem som därför inte behandlas i den generella planen. Däremot tar staden med detta i arbetet med detaljutformningen av dessa stråk. Hinder ska väljas som fungerar för cyklister men som samtidigt hindrar fordonstrafiken.</p>

<p>Exploateringskontoret</p>	<p>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.</p>	<p>TK avser att med målning av cykelbanorna visa hur de ska användas. Vägvisningen och markeringen av cykelstråken kommer även att förbättras, exempelvis kommer cyklisterna att kunna känna igen pendlingsstråken genom en viss färg.</p>
<p>Miljöförvaltningen</p>	<p>Miljöförvaltningen anser att det bredare föreslagna måttet bör användas överallt där det är möjligt.</p>	<p>Det finns ingen restriktion för hur bred en cykelbana får vara. Det är viktigt att stadens mark används på ett effektivt sätt. Cykelplanen pekar ut de prioriterade platserna och stråken för att visa var åtgärderna främst behövs. Platserna är utvalda utifrån var det idag är ett högt cyklande eller där det finns stor potential att öka andelen som cyklar. Att anlägga breda cykelbanor även där behovet inte finns är inte det mest effektiva utnyttjandet av stadens mark.</p>
<p>Cykelfrämjandet</p>	<p>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.</p>	<p>Standarden på de befintliga stråken avses höjas genom de åtgärder som nämns i planen; breddning, förbättrad drift och underhåll, trafiksäkerhetsåtgärder, vägvisning etc. TK förtydligar formuleringarna i planen kring stråkens standard. Avsikten är att de ska vara tillräckligt breda för att cykla i bredd. Där det är lämpligt och finns bredd kan dubbla filer komma att markeras.</p>

Länsstyrelsen	Länsstyrelsen påpekar med hänvisning till framtida klimatförändringar och översvämningsrisker att cykelstråk som ligger lågt och nära vatten kan komma att behöva skyddsåtgärder.	Denna risk gäller hela stadens transportsystem, funktioner och verksamhet. Åtgärder för detta är en större fråga än att bara omfatta cykelvägnätet.
Naturskyddsföreningen	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.	Eftersom det är förbjudet att stanna i cykelkörfält måste cykelfältet upphöra innan hållplatsen där bussen stannar. I de flesta sektionerna har det av utrymmesskäl inte varit möjligt att dra in cykelvägen bakom busshållplatsen. Denna lösning kan leda till konflikter med gående, framförallt vid hållplatser med många påstigande, och kan därmed vara en sämre lösning än ett cykelfält.

Ökad framkomlighet för cyklister

Instans	Yttrande	Svar
SL och Bussbranschförningen	SL 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 att man inte försämrar för kollektivtrafiken när en översyn av hastighetsnivåer görs för att förbättra för cyklister.	TK instämmer i SL:s synpunkter som är i linje med Framkomlighetsstrategin.
Länsstyrelsen	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	Det är svårt att göra en generell konsekvensbeskrivning eftersom det ser olika ut på olika platser. Konsekvenserna för övriga trafikanter bedöms i varje enskilt utbyggnadsprojekt.

	att det är angeläget att cykelplanen och stadens parkeringsstrategi stämmer överens.	Cykelplanen är koordinerad med stadens parkeringsstrategi.
Handelskammaren	Handelskammaren anser att bilens framkomlighet inte får försvåras ytterligare. Handelskammaren undrar om cykelplanen är koordinerad med Framkomlighetsstrategin och SL:s Stomnätsstrategi, samt hur prioriteringen i gatuutrymmet ska göras. Handelskammaren anser vidare att cykeltrafiken i större utsträckning bör förläggas till andra stråk än 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.	Cykelplanen är en konkretisering av Framkomlighetsstrategin i vilken grunder för prioritering beskrivs. Målpunkter i staden ligger i många fall vid huvudgator varför cykelstråken också bör vara där. Om cykeln ska kunna konkurrera med bilen är genheten av avgörande betydelse och huvudgatorna utgör ofta de genaste stråken. Konsekvenserna för samtliga trafikslag studeras när varje enskild plats ska byggas om.
Nyttotrafikkommittén	Nyttotrafikkommittén framhåller att det faktum att utrymme från körbanan och gatuparkering kan tas i anspråk till breddningen av cykelbanor inte får inkräkta på områden som används till lastning och lossning eller angörning för buss och taxi.	Trafikkontoret instämmer, i enlighet med Framkomlighetsstrategin är det parkering, inte angöring, lastning och lossning som ska minskas för att ge plats för cykeltrafik och kollektivtrafik.

Cykel och trafiksignaler

Älvsjö stadsdelsförvaltning	Älvsjö stadsdelsförvaltning anser att texten som beskriver cykelvänliga signaler använder för många facktermer och därför är svår att förstå.	TK ser över formuleringarna i planen.
-----------------------------	---	---------------------------------------

Lagändringar för att främja cykling

Svensk Cykling	Svensk Cykling önskar att mopeder förbjuds på cykelbanorna.	En generell regel blir svår att införa mot mopeder för i vissa lägen kan de inte hänvisas till körbanan. Däremot håller kontoret
----------------	---	--

		med om att det på många platser kan vara motiverat med ett förbud mot all motorfordonstrafik.
Cykelfrämjande t	Cykelfrämjandet önskar att det ska vara tillåtet att cykla i körbanan även när det finns en cykelbana.	TK instämmer men det kräver en lagändring. TK har framfört dessa synpunkter till statens pågående cykelutredning.
NTF	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.	TK instämmer och reglerna kommer att skyltas tydligt. Att som cyklist köra mot enkelriktat och svänga höger vid röd signal är tillåtet i flera länder utan att antalet olyckor har ökat till följd av dessa regler. (Båda dessa regler kräver tilläggstavlor.) Eftersom det redan har prövats i andra länder avser inte staden införa ett försöksområde vid införande.
Idrottsförvaltningen, Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning, Synskadades Riksförbund, Nyttotrafikkommittén	Det är samtidigt flera remissinstanser som ställer sig negativa till förslagen, framförallt med hänsyn till att det riskerar att ske på bekostnad av gångtrafikanter och särskilt synskadades trygghet och säkerhet.	Att som cyklist köra mot enkelriktat och svänga höger vid röd signal är tillåtet i flera länder utan att antalet olyckor har ökat till följd av dessa regler. (Båda dessa regler kräver tilläggstavlor.) Det är möjligt att lagöverträdelserna kan komma att minska om dessa regler införs eftersom transportsystemet kan utformas mer logiskt och anpassat efter olika trafikantgruppers behov. TK har för avsikt att informera om på vilka gator det kommer att bli tillåtet att cykla mot enkelriktat.

Cykelparkeringar

Instans	Yttrande	Svar
Cykelfrämjandet	Cykelfrämjandet påpekar att cykelparkeringarna bör anpassas efter t.ex. el- och lastcyklars behov.	Dessa typer av cyklar är ännu inte vanliga i Stockholm. Utbyggnaden av cykelparkeringar sker kontinuerligt och det kommer att finnas flexibilitet så att parkeringarna kan anpassas till det behov som finns. Synpunkten tas med till arbetet med cykelparkeringsplanen.
Skarpnäcks stadsdelsförvaltning	Skarpnäcks stadsdelsförvaltning påpekar att det är viktigt att cykelparkeringar anordnas även i ytterstaden.	TK instämmer. Staden har som mål att bygga ut minst 500 platser per år fördelat på ytter- och innerstad.
Södermalms stadsdelsförvaltning, Miljöförvaltningen	För Södermalms stadsdelsförvaltning är det särskilt angeläget att det föreslagna cykelgaraget vid Södra station anläggs och Miljöförvaltningen lyfter bristen av cykelparkering vid Centralstationen.	Dessa cykelgarage utreds i pågående projekt inom staden. Behovet av cykelparkeringar vid kollektivtrafikknutpunkter kommer att behandlas mer i detalj i cykelparkeringsplanen.
Svensk Cykling	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.	TK uppdaterar stadens cykelparkeringsplan där detta behandlas.
Älvsjö stadsdelsförvaltning	Älvsjö stadsdelsförvaltning anser att säkra parkeringar vid arbetsplatser och skolor är särskilt viktiga och att arbetsgivare bör uppmuntras till att ordna sådana.	TK instämmer i att det är viktigt med säkra parkeringsplatser vid dessa målpunkter. TK tar fram nya rekommendationer för cykelparkeringar vid olika verksamheter och bostäder som är bättre anpassade efter dagens behov. TK avser inte prioritera en

		arbetsgivarinsats i närtid men arbetar med trafikmiljön kring skolor där möjligheten att cykla till skolan ingår.
Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltning	Hägersten-Liljeholmen anser att staden borde föregå med gott exempel vad gäller cykelparkeringar och erbjuda sina anställda säkra parkeringar.	TK instämmer i att det är viktigt och kompletterar cykelplanen med hur stadens olika förvaltningar kan arbeta för att öka cyklingen. Det är fastighetsägarens ansvar att se till att det finns cykelparkering.
Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning och Trafikverket	Två instanser önskar att staden utreder möjligheten att även ställa krav på antal och typ av cykelparkeringar vid nybyggnationer.	Möjligheten att ställa denna typ av krav finns idag genom regleringarna i exploateringsavtalen och vid bygglov. TK uppdaterar stadens cykelparkeringsplan där rekommendationer för antal parkering för olika verksamheter/bostäder anges.
Kollektivtrafikant Sthlm, SL	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.	Även TK vill se en mer tydlig ansvarsfördelning vid kollektivtrafikknutpunkter. TK har lyft frågan i arbetet med den regionala cykelstrategin. Ett förtydligande görs i planen för att understryka vikten av parkering vid stora kollektivtrafiknoder.
Klimataktion Stockholm	Klimataktion Stockholm lyfter fram frågan om det begränsade gaturummet och anser att Stockholms stad ska ta bort majoriteten av bilparkeringen på genomfartsgatorna och ge utrymme till gående och cyklister. Parkeringsrutor bör även göras om till cykelparkeringar.	Cykelplanen fokuserar på förutsättningarna för cykling i staden. Frågan om prioritet mellan olika trafikslag behandlas i Framkomlighetsstrategin.
Stockholm Business	Stockholm Business Region har sett att andra städer har använt gatuparkering för	TK instämmer.

Region	cykelparkering och påpekar att detta eventuellt kan försvåra för godstransporter. Därför bör lastzoner och godstransporter beaktas i parkeringsplanen.	
SCS	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.	TK arbetar med att uppdatera en cykelparkeringsplan som kommer behandla utbyggnaden av cykelparkeringar.
Miljöförvaltning en	Miljöförvaltningen efterlyser ett strategiskt samarbete mellan olika aktörer när det gäller planering av cykelparkering eftersom rådigheten över cykelparkeringarna är mycket uppdelad.	TK tar fram nya rekommendationer för cykelparkeringar vid olika verksamheter och bostäder som är bättre anpassade efter dagens behov. Detta påverkar planeringen av parkeringar vid nybyggnation eller planändringar, TK avser dock inte prioritera ett strategiskt arbete med fastighetsägare i närtid på grund av de resurser det kräver.

Cykelvägvisning och service

Instans	Yttrande	Svar
Naturskyddsför eningen, Kollektivtrafikant Sthlm, SCS	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.	TK ska ta fram en vägvisningsplan.
TMR	TMR saknar vägvisning för turism och rekreationscykling.	TK ska ta fram en vägvisningsplan. Vägvisningen kommer att komma turism och rekreationscyklingen till del men inget specifikt skyltprogram för

		denna typ av cykling planeras.
Trafikverket	Trafikverket önskar en utförligare beskrivning av de cykelstationer som nämns i planen och att det lyfts fram mer i strategidelen.	TK förtydligar vad cykelstationerna innebär i handlingsplanen men anser inte att det hör hemma i strategidelen.

Förbättrad drift och underhåll av cykelvägnätet

Instans	Yttrande	Svar
Kungsholmens, Östermalms, Norrmalms och Skarpnäcks stadsdelsförvaltningar	Flera stadsdelsförvaltningar anser att det måste förtydligas att ansvaret för cykelbanorna är delat mellan stadsdelsnämnderna och trafik- och renhållningsnämnden idag.	TK instämmer i stadsdelarnas yttranden. Ansvarsfördelningen förtydligas.
Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning	Rinkeby-Kista anser att frågan om en huvudman för driften av pendlingsstråken bör vidgas till att omfatta även stråk som passerar över kommungränser.	TK instämmer i att en samordnad drift mellan kommunerna är mycket viktig. Det krävs ytterligare utredning kring hur denna åstadkoms på bästa sätt och om en huvudman är att föredra. TK anser dock att samordningen inom egna kommunen måste vara prioriterad.
Trafikverket	Trafikverket undrar om Trafikkontoret kan ta över ansvaret inte bara för driften utan även för samordningen av utbyggnaden, för att minska risken för snedfördelning till följd av olika resurser och kunskap hos stadsdelarna.	TK anser att en part bör ansvar för drift och underhåll av pendlingsstråken och även utbyggnaden av stråken. TK kommer att fortsätta utreda en sådan lösning men hur utgången än blir så kommer stråkutbyggnaderna och drift- och underhållsplaner att utredas i samråd med stadsdelarna.
Naturskyddsföreningen	Naturskyddsföreningen anser att driften generellt behöver bli bättre och föreslår att ett utvecklingsarbete för cykeldrift	TK arbetar aktivt med driftfrågan. Stadens ambition är att höja standarden vilket återspeglas i

	lanseras.	planen.
Miljöförvaltning en	Miljöförvaltningen anser att det krävs en högre ambition när det gäller vinterunderhållet och att även huvudstråken bör snöröjas.	TK instämmer i att vinterväghållningen på cykelvägarna behöver förbättras. Ambitionen är att hela cykelnätet ska snöröjas. I första hand bör resurserna läggas på pendlingsstråken så att korta insatstider och god kvalitet kan garanteras. Även huvudstråken ska snöröjas men på dessa kan inte samma insatstider och kvalitet garanteras som på pendlingsstråken.
Svensk Cykling	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.	Trafikkontoret håller med om att detta är ett problem och att samordningen måste bli bättre.
Cykelfrämjande t	Cykelfrämjandet saknar uppföljning och kontroll av att det som beställs avseende driften genomförs.	TK har för avseende att förbättra metoderna för kontroll och uppföljning av drift och underhåll.
Enskede-Årsta- Vantörs stadsdelsförvaltning	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.	TK håller med om att detta är ett problem och att samordningen måste bli bättre. När det gäller pendlingsstråken anser TK att en huvudman för dessa är att föredra för att underlätta driften.

<p>Farsta stadsdelsförvaltningen</p>	<p>Farsta stadsdelsförvaltningen påpekar att det i planen ska framgå vilken klassning pendlingsstråken ska ha. Beslut om stråkens standard blir då bindande för stadens förvaltningar.</p>	<p>Cykelstråken faller inte under samma klassning som bilvägnätet. Den klassning som har gjorts är i lokalgator, huvudstråk och pendlingsstråk. Pendlingsstråken ska genomgående ha hög standard och följa rekommendationerna i planen.</p>
<p>Svenska Cykelsällskapet</p>	<p>SCS menar 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.</p>	<p>TK instämmer i att cyklingen till viss del är säsongsbunden och att kollektivtrafiken är ett bra komplement till cykling vintertid. Däremot finns det stora möjligheter att öka andelen cyklister även på vinterhalvåret och staden måste därför kunna erbjuda cyklisterna framkomliga cykelvägar även på vinterhalvåret. En jämförelse kan göras med andra trafikslag; att olyckorna ökar gör inte att bilvägar eller gångvägar stängs av, åtgärden är istället att förbättra underhållet. Med förbättrad snöröjning, halkbekämpning och vinterutrustade cyklar är möjligheten att cykla på vintern i stort lika god som under resten av året.</p>
<p>Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning</p>	<p>Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning anser att det sista datum för sandupptagning, 1 maj, som gäller i innerstaden bör gälla i hela staden.</p>	<p>I planen finns riktlinjer för hur drift och underhåll ska ske på pendlingsstråken. Ambitionen är att vårsopningen ska vara avklarad senast 1 april på alla pendlingsstråk och på övriga cykelstråk föreslår planen också en skärpning.</p>

Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning	Rinkeby-Kista menar att stadens gemensamma nummer för felanmälan är det som bör användas och markandsföras och att det inte behövs ytterligare nummer och adresser som nämns i planen.	TK instämmer. I planen föreslås inga andra nummer eller adresser. Det som föreslås är en app som kan ge bättre information om var anmälan har gjorts. Alla cykelvägar har inte ett namn eller är knutna till en adress vilket skapar svårigheter när problemen ska rapporteras och åtgärdas. Genom en app kan staden också samla in information som kan lagras och nyttjas som användbar statistik i planeringen.
Farsta, Bromma, Södermalm och Skärholmens stadsdelsförvaltningar	Flera stadsdelar nämner att de saknar medel för att genomföra de åtgärder gällande drift- och underhåll som föreslås i planen.	TK instämmer i att det krävs utökade medel för drift och underhåll. TK föreslår att en huvudman sköter drift och underhållet på kommunens alla cykelvägar så att dessa resurser kanaliseras till just drift- och underhåll. Behovet av utökade medel behandlas i planen.

Ökad trygghet och säkerhet för cyklister

Trafiksäkerhet i korsningspunkter

Instans	Yttrande	Svar
NTF	NTF saknar en diskussion kring konflikter mellan olika typer av cyklister.	I planen föreslås cykelbanor som är tillräckligt breda för att tillåta cykling i bredd vilket är en åtgärd som behövs för att cyklister är olika. Förtydliganden görs i planen kring cyklisters olikheter och trafikkontorets syn på detta.
Nyttotrafikkommittén, SÅ ABC, Bussbranschen	Nyttotrafikkommittén, SÅ ABC, Bussbranschföreningen och Cykelfrämjandet tar upp frågan om lastbilar med högt sittande förare med	TK anser att huvudproblemet är att det finns fordon i stadstrafiken som inte är anpassade efter den trafikmiljö de ska köra i. De

<p>och Cykel- främjandet</p>	<p>begränsad sikt till höger. Nyttotrafiken 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.</p>	<p>dödsolyckor som har skett med högersvängande fordon och cyklister beror inte på cyklisternas beteende. TK håller med om att så länge det finns fordon på vägarna som till stor del inte kan se andra trafikanter behövs information om detta. Risken med informationsinsatser är dock att de inte når fram till samtliga trafikanter och därmed finns risken fortfarande kvar att den här typen av kollision händer igen. TK fortsätter att bevaka åtgärder i andra länder som ger bra resultat när det gäller trafiksäkerheten och denna typ av olyckor. I trafikmiljön handlar det om fler cykelboxar, att cykelvägen leder fram till boxen, förgrönt i trafiksignalerna samt att högersvängande fordon inte låser vägen för cyklisterna. I de fall det har förekommit den här typen av olyckor har inga av dessa åtgärder förekommit. Det är därför viktigt att arbetet med att införa dessa fortsätter.</p>
<p>Nyttotrafikkommittén och SÅ ABC</p>	<p>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.</p>	<p>TK ser positivt på samverkan kring en kampanj men understryker vikten av att detta görs kontinuerligt och i stor utsträckning för att det ska ha någon effekt.</p>

Naturskyddsför eningen	För att göra korsningarna säkrare för cyklister förordar Naturskyddsföreningen upphöjda cykelbanor i fler korsningar eftersom det dämpar bilarnas hastighet.	I cykelplanen föreslås olika typer av hastighetssäkrade korsningar. Samtliga korsningar på cykelpendlingsnätet som inte är signalreglerade ska ses över för att öka trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna.
Klimataktion Stockholm	Klimataktion Stockholm önskar att cyklisterna i känsliga korsningar ska få grönt före biltrafiken.	TK ska se över möjligheten att införa förgrönt för cyklister i fler korsningar.
NTF, FOT och Synskadades Riksförbund	Flera instanser 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 trädrad. FOT påpekar att breddning av cykelbanor inte får ske på de gåendes bekostnad.	TK instämmer i att separering av gående och cyklister är viktig eftersom dessa trafikanter har olika förutsättningar och behov. Lämplig separering avgörs på varje enskild plats men rekommendationen är att separera i den utsträckning det är möjligt. Staden har som mål att förbättra förutsättningarna för både gående och cyklister och intentionerna i cykelplanen är att förhållandet mellan dessa trafikantgrupper ska förbättras.
FOT och Synskadades Riksförbund	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.	Mer detaljerade utformningsfrågor tas upp i stadens handbok "Cykeln i staden". Handboken håller på att uppdateras för att ge bättre planeringsunderlag utifrån nya förutsättningar.
Synskadades Riksförbund	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	TK förstår de problem som cykeltrafiken för med sig för synskadade. Separering av gående och cyklister är viktigt. Lämplig separering avgörs på varje enskild plats Det är dock inte

	omöjligt för en synskadad att höra en cyklist innan det är för sent att väja.	möjligt att separera alla trafikslag på samtliga av stadens gator. Huvudstråken är viktiga cykelstråk och rekommendationerna för dessa är att separera cykeltrafiken från övrig trafik i möjligaste mån, i likhet med pendlingsstråken.
NTF	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.	I den mer detaljerade planeringen tas hänsyn till vilka andra trafikantgrupper som använder platsen eller rör sig i området runt cykelbanan. På vissa platser kan det vara motiverat att ta till åtgärder för att sänka cyklisternas hastighet.
Cykelfrämjande t	Cykelfrämjandet anser att cykelboxarna är bra men att det är svårt att ta sig dit ibland, eftersom cykelbanorna inte alltid går ändra fram.	TK instämmer i att det är viktigt att cykelvägen leder fram till boxen och avser åtgärda detta där det inte uppfylls.
Cykelfrämjande t	Föreningen önskar att cyklister i känsliga korsningar ska få grönt före biltrafiken.	TK ska se över möjligheten att införa förgrönt för cyklister i fler korsningar.
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.	Övervakning och strategier för detta är polisens ansvarsområde.

Cykling vid vägarbete

Instans	Yttrande	Svar
Länsstyrelsen	Länsstyrelsen påpekar att staden står inför många stora ombyggnadsprojekt och att det saknas en handlingsplan för att öka trafiksäkerheten för cyklister under	TK avser att se över rutinerna för arbetet med TA-planer.

	dessa perioder som kommer att innebära omledningsvägar under lång tid vid t.ex. Slussen.	
--	--	--

Ökad trygghet i cykelvägnätet

Instans	Yttrande	Svar
Länsstyrelsen	Länsstyrelsen anser att det ska gå att cykla under dygnets alla timmar och finnas bra och säkra cykelparkeringar.	TK instämmer i Länsstyrelsens yttrande.
Naturskyddsför eningen	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.	TK instämmer i att belysningen är viktig. Åtgärder för att förbättra belysningen föreslås i cykelplanen.

Handlingsplan för information, kampanjer och samverkan

Information, dialog och kampanjer

Instans	Yttrande	Svar
Miljöförvaltning en	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.	TK instämmer. Det finns för närvarande inte resurser för att skapa en ordinarie verksamhet. TK har för avsikt att skapa kampanjer kring vintercykling och även att förbättra dialogen vid ut- och ombyggnaden av cykelvägnätet.
Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltning	Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltning vill 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.	TK ser ett generellt behov av att förbättra relationerna mellan samtliga trafikslag och att skapa en trevligare trafikmiljö. Detta är därför en fråga som inte bör begränsas till cykelplanen. Kampanjer är en möjlig åtgärd men det är även viktigt att trafikmiljön utformas på ett sådant sätt att den understödjer gällande trafikregler. Cykelplanens fokus är

		därför att skapa en infrastruktur som underlättar för cyklisten att följa dessa regler.
Nyttotrafikkommittén och Bussbranschförningen	Nyttotrafikkommittén och Bussbranschförningen 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.	De dödsolyckor som har skett med högersvängande fordon och cyklistar beror på att cyklistar hamnat i döda vinkeln och inte uppmärksammats. Det finns potential både i att öka informationen till cyklistar och i att förbättra lastbilarna för ökad sikt. TK fortsätter att bevaka åtgärder i andra länder, att anordna fler cykelboxar, att se till att cykelvägen leder fram till boxen samt ge förgrönt i trafiksignalerna.
Naturskyddsförningen, Svensk Cykling	För att underlätta för cyklisterna anser Naturskyddsförningen 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.	TK instämmer i att det krävs kampanjer som riktar sig till alla trafikanter då alla samspelar i trafikmiljön.

Samverkan

Bättre möjlighet att kombinera resor

Instans	Yttrande	Svar
Klimataktion Stockholm, Kungsholmens, Norrmalms och Östermalms stadsdelsförvaltning, Kollektivtrafikant Sthlm,	Flera instanser anser att det bör vara möjligt att ta med cykeln i kollektivtrafiken, eller att möjligheten bör utredas vidare. SL förtydligar i sitt remissvar att SL inte anser att cykeln ska kunna tas med på alla trafikslag och hänvisar till försök med cykel på buss. Det inte är tillåtet att ta	Trafikkontoret har inte rådighet över denna fråga som är inom SL:s ansvarsområde.

Miljöförvaltning en, SL	med cykeln på tunnelbanan av säkerhetsskäl.	
TMR	TMR saknar en integrering mellan den regionala cykelstrategin och stadens cykelplan när det gäller bland annat kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik.	Kombinationsresor är viktigt. Stadens Framkomlighetsstrategi betonar vikten av att skapa goda förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik. Dessa trafikslag måste samverka och komplettera varandra om vi ska ha möjlighet att skapa attraktiva alternativ till privatbilen. Cykelplanen pekar på vikten av kombinationsresor men har främst fokus på pendlingsstråk för cykling hela vägen. I den regionala planen kommer ett större grepp att tas kring möjligheten till kombinationsresor.
Stockholms Hamn	Stockholms Hamn anser det är viktigt att knutpunkterna mellan kollektivtrafiken på vatten och cykelstråken förbättras och att utbyggnaden av cykelvägnätet tar hänsyn till hamnens verksamhet.	TK instämmer och en formulering kring detta finns med i planen. TK avser att ta hänsyn till hamnens verksamhet.
Stadsbyggnads kontoret	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.	TK har för avsikt att föra arbetet kring kombinationsresor vidare i samarbete med SL och andra kollektivtrafikhuvudmän samt inom ramen för arbetet med den regionala cykelstrategin.

Utveckling av lånecykelsystemet

Instans	Yttrande	Svar
Rinkeby-Kista och Spånga- Tensta stadsdelsförvalt ning, SL	Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning önskar att möjligheten att utvidga lånecykelsystemet utreds, både till ytterstaden (med fokus på översiktsplanens tyngdpunkter) och angränsande kommuner. Även Spånga-	Staden har för avsikt att utveckla och utvidga lånecykelsystemet till att även omfatta ytterstaden. TK anser att det är viktigt att regionen samverkar så att vi får samma lånecykelsystem.

	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 låncykelsystemet bör utökas till ytterstaden och även ansluta till kollektivtrafiken på vattnet.	
Trafikverket	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.	TK har för avsikt att göra en långsiktig plan för utvecklingen av systemet. Cykelinnehavet är dock mycket stort i Sverige och i Stockholm och en utveckling av låncykelsystemet är därför inte den mest avgörande faktorn för utvecklingen av cyklingen i stort. Låncykelsystemet är dock en del av puzzlet men en mer detaljerad plan tas fram separat och redovisas inte i cykelplanen.

Förvaltningsövergripande arbete och kompetensutveckling

Instans	Yttrande	Svar
Naturskyddsför eningen	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.	TK instämmer och komplettera cykelplanen med en skrivning om hur staden kan arbeta internt för att öka cyklingen.

Cykelplanering i tidiga skeden

Instans	Yttrande	Svar
Naturskyddsför eningen	Naturskyddsföreningen saknar de stora utvecklingsområdena i Stockholm i planen och pekar på vikten av att planera för cykling tidigt i processen.	TK har haft de stora utvecklingsområdena i åtanke då cykelplanen har tagits fram och stråken identifierats. De mer lokala cykelvägarna inom de olika

		exploateringsområdena behandlas inom respektive plan. TK instämmer i att det är angeläget att cykeln beaktas tidigt i planeringen och hanteras lika självklart som motor- och kollektivtrafiken.
Kungsholmen, Östermalms och Norrmalms stadsdelsförvaltningar	Kungsholmen, Östermalm och Norrmalm anser att resurser bör avsättas för att informera om cykelmöjligheterna när människor flyttar in i de nya bostadsområdena.	Det är viktigt att inflyttade i nya bostadsområden kan hitta information, men det är en liten andel av Stockholmarna som flyttar till dessa områden. Därför är det viktigt att inte bara fokusera där. TK har tagit fram en cykelkarta för hela staden som uppdateras regelbundet, och som är gratis.
Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning	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.	Cykelplanen är inte statisk och utrymme till förändringar kommer att finnas. Detaljerade utredningar på de olika sträckorna avgör hur cykelbanorna ska dimensioneras. Om stora mängder resenärer förväntas är det lämpligt och önskvärt att cykelbanorna är breda och separerade så att de kan möta resefterfrågan.

Bilaga B I: Genomförande och kostnadsbedömning

Instans	Yttrande	Svar
Svensk Cykling	Svensk Cykling saknar investerings- och åtgärdsförslag för huvudstråken och de lokala stråken för att kunna bedöma helheten.	TK har valt att i första hand styra de resurser som finns till pendlingsstråken. Huvudstråken kommer att beaktas vid åtgärder eller exploatering invid ett huvudstråk.

FOT, Handelskammaren	FOT och Handelskammaren saknar kostnaderna för övriga åtgärder i planen.	Kostnaderna varierar beroende på hur omfattande en åtgärd är. När det gäller kostnad för vägvisning beror det på hur många skyltar som behövs. Parkering kostar olika mycket att anlägga beroende på var parkeringen ska anläggas och hur den ska se ut. Detta gäller cykelstationer och signaler också. Antal och utformningsalternativ gör att kostnaden kan variera mycket.
Kungsholmens, Östermalms och Norrmalms stadsdelsförvaltningar	Vid beräkning av kostnader för att nyanlägga cykelvägar bör det även ingå kostnaderna för att återställa och rusta upp intilliggande grönytor, anser Kungsholmens, Östermalms och Norrmalms stadsdelsförvaltningar.	Kostnaderna i planen avser endast själva kostnaderna för cykelåtgärden. I de olika projekten kan olika kostnader tillkomma för "passa på – åtgärder" eller pga av att andra trafikantgrupper inte ska få en sämre miljö än den som var innan projektets början. Kostnaderna blir därför ofta högre. I projektkostnaderna ingår också att återställa sådant som blivit skadat eller förstört i direkt anknytning till cykelbanan/vägen.

Bilaga B2: Inventering och prioritering av stråk

Instans	Yttrande	Svar
FOT	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.	Det gjordes inte en riktigt lika systematisk inventering av detta. Däremot finns information om olika typer av cykelbana som också innefattar gångvägar t ex dubbel/enkelriktad GC-bana, GC-väg, Cykelbana samt inventerad målning, kompletterat med befintliga bredder. I de bredder som föreslagits kan även utläsas

		<p>om vägen ansågs vara för smal. Exempelvis föreslogs 7m bredd på GC-ytan på några ställen mot 5m, pga stora gångflöden. Det finns även noterat i vissa inventeringsunderlag.</p> <p>TK ska under 2013 fördjupa arbetet med gångtrafiken och då kan denna redovisning vara lämplig.</p> <p>I många fall innebär cykelplanen en förbättring för gående eftersom separeringen mellan gång och cykel i de flesta fall ökar. Utökade bredder och egen bana för cyklister gör att det uppstår färre konfliktpunkter.</p>
Naturskyddsföreningen	Naturskyddsföreningen önskar att inventeringen även inkluderade huvudstråken och de lokala stråken för att kunna bedöma kvaliteten på hela systemet.	TK har valt att inledningsvis fokusera på det övergripande cykelvägnätet. Det avser en grundläggande cykelinfrastruktur vars standard och skick är avgörande för utvecklingen av cyklandet i Stockholm och därför viktigt att åtgärda först. Därefter är det lämpligt att mer systematiskt se över huvud- och lokalcykelvägnätet.

Bilaga B3: Plankartor

Övergripande synpunkter

Instans	Yttrande	Svar
Älvsjö stadsdelsförvaltning	Älvsjö stadsdelsförvaltning påpekar att det saknas förklaring till de särskilda objekt som är utmarkerade på vissa kartor, vilket gör att de inte kan	TK kompletterar planen med en definition av särskilda objekt.

	kommentera dessa.	
Svenska Cykelsällskapet	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.	Cykelplanen hanterar inte färjetrafik men anger att det är viktigt med god cykelparkering vid kollektivtrafikknutpunkter. Det är också viktigt att det finns god infrastruktur så att olika terminaler och hållplatser kan nås. TK har för avsikt att se över infrastrukturerna och dessa hållplatser i takt med att de aktualiseras.
Stockholm Business Region	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.	TK har i arbetet med planen har för avsikt att koppla ihop stadsdelarna. Efter yttranden på remissversionen av planen har TK uppgraderat stråk i Västerort för att förbättra möjligheterna att pendla till Kista därifrån. TK instämmer i att det finns viktiga cykelkopplingar mellan Norrort och Västerort, vilket TK är tydliga med i arbetet med den regionala cykelplanen där flera kommuner samverkar.
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.	TK anser att det är mycket viktigt att kontoren samordnar olika program och utredningar. Cykelplanen pekar ut stråk och cykelkopplingar som har stor betydelse för en regional cykling och för att öka cykelns attraktivitet. Det är därför viktigt att SBK i fortsatta utredningar tar hänsyn till dessa.

Miljöförvaltning en, Naturskyddsför eningen	Ett par instanser anser att alla pendelstråk som passerar en annan kommun bör tas med i planen och på kartorna.	Viktiga regionala stråk behandlas i den regionala cykelstrategin som Stockholms stad m.fl. är med och tar fram. Pendlingsstråkens kopplingar till andra kommuner har markerats på kartorna. Var det är bäst lämpat att dra cykelvägar inom andra kommuner har inte studerats av Stockholm. Några av de viktigaste kopplingarna tas upp i den regionala strategin som då inte begränsas av kommungränser. Vid närmare utredningar för olika länkar som ligger intill kommungränser förs dialog med de berörda kommunerna.
Naturskyddsför eningen	Kopplingen mellan Söderort och Västerort över Essingeleden behöver förstärkas genom att förlänga cykelvägen till avfarten Hägerstensvägen eller längre söderut.	TK anser att denna koppling skapas på annat sätt genom föreslagna åtgärder i planen.

Innerstaden

Instans	Yttrande	Svar
Stadsbyggnads kontoret	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.	De stationer som omnämns nås via pendlingsstråk som i planen har hög prioritet. Vid höga flöden, vilket det troligtvis kommer att vara till dessa stationer, föreslår planen bredder för att understödja detta.
Stadsbyggnads kontoret	Kontoret konstaterar att de planerade cykelbanorna i Hagastaden inte finns med i planen och att de därför inte kan se områdets koppling till cykelvägnätet.	I kartmaterialet redovisas pendlingscykelnätet. Genom området kommer cykling ske delvis i blandtrafik och

		pendlingsstråken är konsenterade i huvudsak på Norra stationsgatan och Solnabron. I fortsatta planarbeten i Hagastaden kommer cykelfrågorna utredas löpande.
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.	TK tar med synpunkten i det fortsatta arbetet.
Idrottsförvaltningen	Korsningen vid Gullmarsplan bör ses över för att öka säkerheten för cyklister.	TK känner till korsningen och föreslår åtgärder i cykelplanen.
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.	TK instämmer och åtgärder finns föreslagna i planen.
Miljöförvaltningen	Huvudstråket från Hjorthagen mot Valhallavägen bör uppgraderas.	TK instämmer och kommer att ändra detta i planen.
Miljöförvaltningen	Förvaltningen saknar en koppling mellan Södermälstrand och Västerbron.	TK instämmer och åtgärder finns föreslagna i planen.
Miljöförvaltningen	Stråket Rörstrandsgatan-Pampas bör utvecklas.	TK har pekat ut stråket som huvudstråk vilket betyder att det är en viktig cykelkoppling men utvecklingen av stråket prioriteras inte i närtid. Stora delar av stråket ligger i Solna kommun.
Miljöförvaltningen	Regeringskvarteren saknar goda cykelmöjligheter i framförallt nordsydlig riktning.	Gatorna i Regeringskvarteren är generellt väldigt smala och det är svårt att inrymma cykelbanor på många ställen. I cykelplanen finns ett prioriterat cykelvägnät utpekat.

		Det består av stråk med stora flöden cyklister eller kopplingar som har stor potential för ökad cykling. Alla gator kan inte få bra cykelinfrastruktur utan en viss transportsträcka i blandtrafik kan vara tvunget.
Miljöförvaltning en	Förvaltningen saknar en smart cykelväg från nordvästra Kungsholmen till Västerort.	Cykelplanen har ett förslag till förbättring genom en genare dragning längs Nordenflychtsgatan och att förbättra kopplingen till Tranebergsbron. Mot Sundbyberg finns en cykelväg till Pampas Marina.
Miljöförvaltning en	Förvaltningen saknar en koppling mellan Södermälarsstrand och Västerbron.	Kopplingen pekas ut i cykelplanen som en åtgärd.
Miljöförvaltning en	Huvudstråket från Hjorthagen mot Valhallavägen bör uppgraderas.	TK instämmer och ändrar i planen.
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.	TK instämmer.
Östermalms 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.	TK instämmer. Förbindelsen bör utredas vidare i samband med att området runt södra Hjorthagen exploateras.
Kungsholmens stadsdelsförvaltning	Trafiksäkerheten kring Västerbroplan bör förbättras.	TK instämmer, Västerbroplan har hög prioritet i cykelplanen och åtgärder för att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet

		föreslås.
Kungsholmens stadsdelsförvaltning	Dragningen av pendlingsstråket längs Hornsbergs strand är inte korrekt i cykelplanens kartor. Cykelbanan är dragen i gatan och inte med promenadstråket längs vattnet.	TK ändrar i cykelplanen. Pendlingsstråket dras istället längs Nordenflychtsgatan och cykelbanan i gatan blir istället ett huvudstråk.
Norrmalm, Kungsholmen och Östermalms stadsdelsförvaltning	Förvaltningarna pekar på Fiskartorpsvägen från Norra Djurgårdsstaden till Tekniska högskolan som ett viktigt stråk att prioritera.	TK håller med och uppdaterar stråket till pendlingsstråk.
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.	Kopplingen är viktig ur ett cykelperspektiv och det finns ett behov av att cykla där. Problemen idag härrör sig främst till att vägen är för smal för både gående och cyklister. TK önskar utreda platsen för att undersöka olika alternativ för hur situationen skulle kunna bli bättre för både gående och cyklister.
Södermalms stadsdelsförvaltning	På sträckan mellan Anna Lindhagens väg och Vickergatan önskas ett förbud mot cykling med hänvisning till områdets speciella förhållanden.	Stråken är idag smala och gående och cyklister samsas på en mycket smal, gemensam yta. Den aktuella sträckan ingår inte som pendlingsstråk, utan är en del av lokalnätet. Cykling ska vara tillåten (bl.a. för att nå koloniområdet), men utan krav på hög framkomlighet
Södermalms stadsdelsförvaltning	På Södermalmsallén finns idag en dubbelriktad cykelbana och förvaltningen anser inte att det är lämpligt att bredda	Södermalms allé är en mycket genkoppling som kan avlasta Hornsgatan. Åtgärden är dock

	denna eftersom det skulle ta utrymme från gående och skapa en barriär för de boende på de två sidorna om allén.	komplicerad och det behövs en bra lösning för att klara nivåskillnaderna vid kopplingen till Götgatan. Sträckan kommer att ses över som en helhet och åtgärder föreslås för vad som är lämpligt.
Nacka kommun	Stadsgårdsleden-Danvikstull-Henriksdalshamnen behöver breddas och åtgärder behöver göras i korsningarna.	TK instämmer och åtgärder finns föreslagna i planen.
Nacka kommun	Sträckan mellan Älta och Flatenbadet är viktig att prioritera eftersom det saknas cykelinfrastruktur där idag.	TK instämmer och åtgärder finns föreslagna i planen.
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.	Åtgärder som innefattar separering föreslås i cykelplanen.
Värmdö kommun	Kommunen konstaterar att det är trångt för cyklister och gående på Danvikstullsbron.	TK instämmer i att det är tidvis är trångt på bron men att trängselproblemen är ännu större mellan bron och Henriksdal. Sträckan finns med i planen.
Värmdö kommun	Vägvisningen genom Hammarby sjöstad behöver förbättras, liksom stråket mot Gullmarsplan och Johanneshovsbron som behöver stärkas från Sickla bro eftersom det idag är otydligt.	TK instämmer och åtgärder finns föreslagna i planen.

Söderort

Instans	Yttrande	Svar
Stadsbyggnadskontoret	Exploateringskontoret har vid ett samrådsmöte lovat att utreda möjligheten	Sträckan som omnämns är utpekad som pendlingsstråk i

	att ta sig norrut från Kolbotten i Hagsätra till GC-vägen söder om Magelungsvägen.	planen och TK anser att detta är ett viktigt stråk.
Stadsbyggnads kontoret	Ett arbete pågår för att göra Årstaskogen till ett naturreservat och det är angeläget att intressena naturreservat och huvudcykelstråk samordnas. 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.	Huvudstråken har inte fått någon prioritering utan de är utpekade viktiga cykelkopplingar som i dagsläget inte ingår i TKs utbyggnadsprogram. Däremot är det mycket viktigt att samordna med andra program och initiativ. TK anser att stråket har stor potential och kan komma att uppgraderas till pendlingsstråk om det visar sig lämpligt.
Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning	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.	Huvudstråken i planen matar till pendlingsstråken. Huvudstråken är inte lika högt prioriterade som pendlingsstråken vad gäller framkomlighet men det är viktigt att cyklande personer kan ta sig mellan och till det övergripande pendlingsstråken. Därför är cykelvägen längsmed Årstaviken viktig.
Stadsbyggnads kontoret	En hiss som kan ta cyklar från Liljeholmskajen till Årstabron bör prövas.	Tk tackar för synpunkten och tar med sig det i vidare planering.
Stadsbyggnads kontoret	Bättre och tydligare cykelbanor längs Lövholsvägen bör prioriteras eftersom delar av parkvägen längs Trekanten har stängts av för cykeltrafik.	Rent juridiskt har ingenting förändrats eftersom sträckan har varit en gångbana hela tiden. En förbudsskylt för cykling har tillkommit för att förtydliga detta. Den prioritering som gjorts av stråken är utifrån där det finns mest behov och där stora cykelflöden förekommer men prioriteringsordningen kan ändras om det finns fördelar av att

		samordna olika åtgärder.
Idrottsförvaltning	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.	TK instämmer. En idéstudie tas fram över området runt Älvsjö station för att studera förutsättningarna för alternativa kopplingar. Åtgärden märks ut i kartan som särskilt objekt.
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.	Se ovan.
Miljöförvaltning	Gamla Södertäljevägen föreslås bli pendlingsstråk.	Gamla Södertäljevägen pekas i planen ut som ett huvudstråk. Trafikkontoret bedömer inte att Gamla Södertäljevägen har det upptagningsområde för cykel som krävs för att klassificeras som pendlingsstråk.
Huddinge kommun	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.	TK instämmer och åtgärder finns föreslagna i planen.
Miljöförvaltning	Huvudstråket längs Årstavikens södra sida bör fortsätta längs Liljeholmskajen genom Marievik till Södertäljevägen. Det förutsätter dock att konfliktpunkten över	Trafikkontoret bedömer att huvudstråket är korrekt draget. En komplettering görs dock med ett huvudstråk på Årstaängsvägen för

	järnvägen åtgärdas.	att koppla ihop arbetsplatserna där med pendlingsstråken.
Miljöförvaltning en	Cykelstråket längs Trekantens norra sida bör vara ett huvudstråk i planen eftersom det är den genaste vägen mellan Gröndal och Liljeholmen.	TK bedömer att cykelstråket på Trekantens norra sida är av mer lokal karaktär.
Miljöförvaltning en	Förbindelser från nordväst till sydost saknas i området Västberga-Östberga, Älvsjö-Örby.	TK anser att kopplingen finns utpekad i cykelplanen. Inom projektet för Årstafältet görs specifika studier för cykelvägar.
Miljöförvaltning en	Sträckan mellan Södertäljevägen vid Midsommarkransen och Västberga allé är ett viktigt pendelstråk enligt förvaltningen och borde vara bättre belyst i planen.	TK håller med om att kopplingen är viktig och den är därför markerad i cykelplanen.
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.	TK anser att ett huvudstråk är tillräckligt för att hantera den cykeltrafik som det nybyggda området kan tänkas generera. Gällande föreslaget huvudstråk på Trollesundsvägen anser TK att redan föreslaget huvudstråk är ett bättre alternativ.
Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning	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.	TK instämmer i stadsdelens yttrande.
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.	TK instämmer och åtgärder finns föreslagna i planen. Den sistnämnda har även varit föremål för en mer detaljerad utredning.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltning	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.	TK instämmer i att cykellösningen inte är optimal på Lövholmsvägen och åtgärder föreslås därför i planen. Kontoret står dock fast vid prioriteringen och anser att det finns andra sträckor som kräver åtgärder mer skyndsamt.
Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltning	Sträckningen längs Södertäljevägen och fortsättningen mot Aspudden via Hägerstensvägen bör prioriteras upp.	TK anser att sträckan har hög prioritet i planen.
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.	TK instämmer och föreslår fördjupade utredningar för platsen.
Älvsjö stadsdelsförvaltning	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.	TK håller med om att platsen inte erbjuder en optimal cykellösning men anser inte att bron bör vara en del av pendlingsvägnätet.
Botkyrka kommun	Botkyrka kommun lyfter fram de regionala cykelstråken och särskilt Hallundastråket och Tumbastråket som viktiga för kommunens cykelpendlare.	TK instämmer. Detta finns föreslaget i planen.
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.	TK ser över planen och anknyter huvudstråket över kommungränsen till Järfälla.

Järfälla kommun	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.	TK uppgraderar stråket till pendlingsstråk.
Järfälla kommun	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.	TK uppgraderar stråket till pendlingsstråk.
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.	TK håller med Huddinge kommun om att det är viktigt att skapa bra kopplingar i Kungens Kurvaområdet och att minska barriäreffekterna av Förbifarten. Området utreds mer detaljerat inom ramen för projektet för Förbifart Stockholm och Trafikkontoret bevakar dessa kopplingar inom ramen för det projektet.
Huddinge kommun	Stråket utmed Stortorpsvägen bör få högre prioritet eftersom den är en genlänk för boende i Trångsund och en cykelbana är angelägen ur trafiksäkerhetssynpunkt på sträckan.	Om Huddinge kommun planerar att förstärka stråket på sin sida (kommungränsen med breda och separerade cykelbanor, finns möjlighet att samordna detta med Stockholms stad. Stråket kan komma att uppgraderas till ett pendlingsstråk.
Huddinge kommun	Huvudstråket genom Älvsjöskogen bör stärkas eftersom det är en genkoppling mellan Huddinge centrum och Södermalm.	Kontoret anser att stråket är viktigt men det är många olika intressen att ta hänsyn till genom Älvsjöskogen och det kan vara svårt att få till önskad standard för ett pendlingsstråk. Vintertid kan

		det också vara svårt att garantera snöröjning då skidåkning förkommer på elljusspåret.
Huddinge kommun	Kopplingarna från Huddinge till spårstationer i Stockholms kommun bör förbättras, detta rör främst Hagsätra och Rågsved.	Pendlingsstråken syftar till att gynna arbetspendling på cykel. Huvudstråken ska knyta ihop pendlingsstråken med mer lokala knutpunkter. I den mån ett pendlingsstråk passerar en spårstation kopplas den till stråket annars ska ett huvudstråk koppla ihop stationen med pendlingsstråket. Hagsätra ansluts till cykelvägnätet med pendlingsstråk och Rågsved med ett huvudstråk.
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.	TK avser att uppdatera kartan på sidan 16 så att stråket finns med även där.
Tyresö kommun	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.	TK kompletterar kartan med den omnämnda sträckan.
Tyresö kommun	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.	TK tar med sig detta till fortsatt arbete i området.
Sätra-Segeltorp förtagsgrupp	Sätra-Segeltorp förtagsgrupp anser att turismcykling bör inkluderas i planen. Gruppen anser att det finns många	Planen fokuserar på pendlingscykling. Turismcykling kräver andra samarbetspartners

	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.	och lämpliga stråk tas fram på ett annat sätt än för arbetspendling. En första ansats för planering av turismcykling har tagits i projektet för en regional cykelstrategi. Där föreslås hur regionen skulle kunna gå vidare med frågan. Staden har valt att i nuläget fokusera på ett sammanhängande, övergripande och välutformat cykelvägnät som kan användas av samtliga stockholmare.
Naturskyddsföreningen	Skansbron bör uppgraderas till ett pendlingsstråk och integreras bättre norrut och söderut.	TK anser inte att Skansbron är en länk av regional karaktär. Den kopplar samman olika pendlingsstråk och är matarväg till dessa, vilket är huvudcykelstråkens uppgift. Huvudstråken är också viktiga och åtgärder kommer att behöva göras även på dessa vägar. Kontoret noterar att Skansbron är en sådan plats.
Naturskyddsföreningen	Vid Nya Årstabrons brofäste på Årstasidan saknar cykelbanan en bra anslutning.	En mer detaljerad cykelplan för Årstafältet är under framtagande och i detta arbete har brofästet beaktats. Kartorna i Cykelplan 2012 uppdateras så att de stämmer överens med de nya åtgärdsförslagen.
Naturskyddsföreningen	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.	Kopplingen är med i cykelplanen. I kartorna är det en streckad röd linje vilket beskrivs som "särskilt objekt". I en fördjupad utredning fastställs specifika åtgärder.

Västerort

Instans	Yttrande	Svar
Stadsbyggnads kontoret	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.	I arbetet med cykelplanen för Järvaområdet gjordes en noggrann inventering och översyn av befintliga och nya sträckningar för cykelvägar över Järvafältet. Planeringen för det efterfrågade pendlingsstråket, längs Kymplingelänken, pågår för närvarande.
Stadsbyggnads kontoret	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.	Kontoret instämmer i att kopplingen mellan Spånga och Vällingby är viktigt. Huvudstråket via Vinstavägen uppgraderas från huvudstråk till pendlingsstråk. Huvudstråken är viktiga cykelvägar men kontoret fokuserar i första hand på pendlingsnäten. När dessa är utbyggda kan specifika åtgärder för huvudstråken pekas ut. Vid exploatering eller detaljplaneändringar diskuterar TK gärna utformningsförslag för cykelbanorna som är utpekade som huvudstråk.
Stadsbyggnads kontoret	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.	TK för en dialog med Sundbyberg och Solna kring detta.
Idrottsförvaltningen	Från borte delen av Tensta saknas pendlingsstråk genom trygg bebyggelse. Idag går stråket genom Lunda	Cykelplanen föreslår att pendlingsstråket går i västra delen av Lunda. Idag saknas en länk på

	industriområde.	sträckan vilken har hög prioritet i cykelplanen. Lunda är ett industriområde och det är därför svårt att erbjuda ett stråk genom trygg bebyggelse. På föreslagen ny streckning är det dock många trafikanter i rörelse vilket bidrar till att öka tryggheten.
Idrottsförvaltningen	En genare sträckning mellan Kälvesta och Räcksta/Flysta önskas.	Gatustrukturen och bebyggelsen i området gör det svårt att skapa en genare förbindelse än den som är föreslagen i planen.
Miljöförvaltningen	Förvaltningen undrar varför pendlings- och huvudstråken i Järva saknas på kartan över prioriterade åtgärder trots att de inte är åtgärdade.	Orsaken till att dessa inte är med i cykelplanen är att det finns en cykelplan för Järva som sträcker sig fram till 2014. Finansiering för åtgärderna inom denna är avsatt och majoriteten av de föreslagna åtgärderna kommer att genomföras inom den tidplanen. De åtgärder som sedan kvarstår tas om hand i stadens cykelplan.
Miljöförvaltningen	Stråket Ulvsunda industriområde-Traneberg-Alvik bör uppgraderas till pendlingsstråk eftersom det är den genaste vägen för många från Solna-Sundbyberg.	De genaste stråken är inte alltid lämpliga pendlingsstråk. Pendlingsstråken är valda utifrån där det redan idag är höga flöden eller där potentialen för ökad cykling är stor. Det nämnda stråket anses inte uppfylla detta. Även huvudstråken ska dock ha hög standard och kunna erbjuda bra cykelmöjligheter.
Miljöförvaltningen	Kopplingen mellan Alviksplan och spårvägsbron mellan Alviks strand och Stora Essingen önskar förvaltningen förbättras.	Området består av stora höjdskillnader vilket gör att det är svårt att skapa cykelkopplingar av hög standard. En mer detaljerad utredning skulle behöva göras

		över området för att kunna peka ut den bästa kopplingen mellan Alviksplan och Stora Essingen med hänsyn till höjdförhållanden och snöröjningsförutsättningar mm.
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.	Brommaplan är ett av Stockholms utpekade utvecklingsområden och större omdaningar av trafiksystemet kommer att behandlas inom ramen för ett större stadsbyggnadsprojekt. Brommaplan är utpekad i cykelplanen som en viktig plats för mötande cykelstråk och korsningspunkterna är prioriterade åtgärder i planen.
Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning	Förvaltningen påpekar att Nälstastråket är välutnyttjat och eventuellt bör uppgraderas till pendlingsstråk.	TK håller med och har gjort ändringar i planen utifrån önskemålet.
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.	Sträckan måste fastställas i samarbete med Järfälla kommun gällande lämplig dragning (norr eller söder om spårområdet). Planen visar att kopplingen är en viktig cykelförbindelse men den exakta dragningen måste fastställas tillsammans med Järfälla kommun i en mer detaljerad utredning.
Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning	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.	Förlängningen av Södra Järvastråket anser TK vara uppfyllt i planen. En förlängning mellan Barkarby torg och Barkarby handelsplats ligger inom Järfälla kommun och behandlas därför inte inom Stockholms stads cykelplan.

Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning	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.	Norra Järvastråket är inte av regional karaktär. Andra länkar till och från Kista har bedömts vara viktigare för stora flöden av pendlingscyklister. Norra Järvastråket är ett huvudstråk vars främsta uppgift är att förfina cykelvägnätet och erbjuda bra cykelvägar som knyter ihop olika pendlingsstråk.
Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning	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.	Det planeras en mängd åtgärder under 2014 på omnämnt stråk inom ramen för Järvas cykelplan. Sträckans slutliga dragning fastställs inom det programmet och synpunkterna tas därför med till det projektet.
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.	TK instämmer och märker ut kopplingen som huvudstråk.
Vinsta företagsgrupp	Vinsta företagsgrupp pekar på betydelsen av tvärförbindelser, exempelvis Hässelby-Vällingbys koppling till Sundbyberg, Solna och Kista.	TK instämmer. Kista är ett viktigt arbetsplatsområde och det kräver fler tvärcykelförbindelser av god kvalitet för att öka andelen som cyklar till området.
Lunda företagsgrupp	Lunda företagsgrupp vill att pendlingsstråken runt Lunda företagsområde uppgraderas till prioritet 1.	TK anser inte att stråken ska uppgraderas. Det finns cykelvägar runt Lunda industriområde som har relativt god standard. Flödena är inte så stora i dagsläget att det

		uppstår kapacitetsproblem och därför anses inte ombyggnad av de här cykelvägarna vara högsta prioritet.
Bromma företagsgrupp	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.	TK håller med om att det är viktigt att få ett sammanhängande stråk av god kvalitet och att sträckan är viktig. Sträckan uppdateras till prioritet 1 i planen.

(

(

(

(