



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, Naturskyddsför eningen, Miljöförvaltning en	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.
Miljöförvaltning en	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, Kollektivtrafikant 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 trafiksäkerhetsprogrammet.</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.
Cykelfrämjandet	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>

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

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.
Naturskyddsför eningen	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 Bussbranschfö reningen	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 stadsdelsförvalt ning	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.
Naturskyddsföreningen	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
Miljöförvaltningen	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>
<p>Naturskyddsföreningen</p>	<p>Naturskyddsföreningen önskar att inventeringen även inkluderade huvudstråken och de lokala stråken för att kunna bedöma kvaliteten på hela systemet.</p>	<p>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.</p>

Bilaga B3: Plankartor

Övergripande synpunkter

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

	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 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.
Stadsbyggnadskontoret	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.
Stadsbyggnadskontoret	En hiss som kan ta cyklar från Liljeholmskajen till Årstabron bör prövas.	Tk tackar för synpunkten och tar med sig det i vidare planering.
Stadsbyggnadskontoret	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 Kurva-området 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 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.

(

(

(

(