



Cykelstaden

Remissversion av cykelplan
för Stockholm 2021

Cykelstaden

Redovisning av remissvar

Bilaga 2

Joakim Boberg
Tim Landin (CIVIT)

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Växel 08-508 272 00
trafikkontoret@stockholm.se
Org. nr 212000-0142
stockholm.se
Diarienummer T2021-00262

Bakgrund

I budget för Stockholms stad 2018 gavs trafiknämnden i uppdrag att påbörja en översyn av stadens cykelplan, som är en av flera tematiska fördjupningar av Framkomlighetsstrategin. Översynen resulterade i ett förslag på reviderad cykelplan, som remitterades till 98 remissinstanser, bland annat stadens förvaltningar och bolag, kommuner i Stockholms län, Region Stockholm, myndigheter, samverkansorgan och bransch- och intresseorganisationer. Cykelplanen har bearbetats utifrån de 53 remissvar som lämnats.

Cykelplanen lägger fast en långsiktig inriktning för cykelplaneringen i Stockholms stad med utblick mot 2040. Det övergripande målet att öka såväl antalet som andelen cyklister genom att göra det enklare och säkrare att cykla. Planen har ett utökat fokus på att underlätta vardagscykling i bred bemärkelse för en mångfald av cyklister och fordon, och lyfter cykeln inte bara som transportmedel utan även som del i ett attraktivt stadsliv. Genom ett sammanhängande och komplett nätverk av säkra cykelvägar och cykelvänliga gator med god framkomlighet skapas möjligheter för alla oavsett förutsättningar att känna sig trygga på hela resan.

Cykelplanen pekar ut sex inriktningar för stadens cykelplanering. De bidrar till och följs upp genom preciserade mål, och utgör grunden för de åtgärdsområden som syftar till genomförande av planen. Vidare har det i planen utpekade cykelvägnätet uppdaterats. Cykelplanens mål, planeringsinriktningar och åtgärder är i linje med stadens vision och översiktsplan, bidrar till uppfyllelse av framkomlighetsstrategin och klimathandlingsplanen, liksom till regionala, nationella och globala mål om cykling och hållbar samhällsutveckling.

Nedan följer en redovisning av de inkomna remissvaren samt trafikkontorets svar.

Instanser som svarat

Stadens nämnder och bolag	Kommuner	Övriga myndigheter	Intresseorganisationer och samarbetsorgan
AB Stockholmshem Bromma stadsdelsnämnd Enskede-Årsta-Vantör stadsdelsnämnd Exploateringsnämnden Farsta stadsdelsnämnd Fastighetsnämnden Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd Idrottsnämnden Kungsholmens stadsdelsnämnd Kommunstyrelsens pensionärsråd Miljö- och hälsoskyddsnämnden Norrmalms stadsdelsnämnd Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd Rådet för funktionshinderfrågor vid trafiknämnden Rådet till skydd för Stockholms skönhet (Skönhetsrådet) Skarpnäcks stadsdelsnämnd Skärholmens stadsdelsnämnd Skärholmens stadsdelsförvaltning – pensionärsrådet och rådet för funktionshinderfrågor Spånga-Tensta stadsdelsnämnd Stadsbyggnadsnämnden Stockholm Business Region Stockholms Hamnar AB Stockholms stads Parkerings AB Svenska Bostäder AB Södermalms stadsdelsnämnd Utbildningsnämnden Östermalms stadsdelsnämnd Östermalms stadsdelsförvaltning – pensionärsrådet	Botkyrka kommun Haninge kommun Huddinge kommun Lidingö stad Nacka stad Nykvarns kommun Sundbybergs stad	Region Stockholm Trafikverket	City i Samverkan Citycon DHR Fotgängarnas förening (FOT) Funktionsrätt Stockholms stad Klimataktion/Cykelköket Solna Naturskyddsföreningen NMA NTF Öst Riksförbundet M SRF Stockholms stad Svensk Cykling Sveriges Åkeriföretag

Instanser utan erinran

Stadens nämnder och bolag	Kommuner	Övriga myndigheter	Intresseorganisationer och samarbetsorgan
AB Svenska Bostäder			

Instanser som meddelat om att avstå

Stadens nämnder och bolag	Kommuner	Övriga myndigheter	Intresseorganisationer och samarbetsorgan
Stockholms Stadshus AB Stokab AB Skolfastigheter i Stockholm AB	Danderyds kommun Nynäshamns kommun Sigtuna kommun Solna Stad Södertälje kommun	Boverket Länsstyrelsen i Stockholm Storstockholms Brandförsvär	Storsthlm (Kommuner i samverkan)

Allmänna kommentarer/Syfte och övergripande inriktning

Remissen av förslaget till reviderad cykelplan har överlag blivit väl mottagen. Den stora majoriteten av remissinstanserna är positiva till syftet med och den huvudsakliga inriktningen på cykelplanen samt stadens satsning på ökad cykling, och välkomnar revideringen. Den generella bedömningen är att ett genomförande av planen kommer att underlätta för både stadens och länets invånare att ta sig fram med cykel och att nå målen om att öka såväl antalet som andelen cyklister.

Flera remissinstanser framhåller att cykeln är ett tyst och fossilbränslefritt transportmedel som bidrar till bättre luftkvalitet, mindre buller och målet om minskad klimatpåverkan. Det poängteras att cykling bidrar till folkhälsan genom ökad fysisk aktivitet. I andra remissvar betonas att när staden växer och förtätas behöver fler människor kunna förflytta sig på samma yta. I linje med stadens Framkomlighetsstrategi behöver då fler använda kapacitetsstarka färdmedel, det vill säga gå, cykla eller åka kollektivt för att transportsystemet ska fungera effektivt.

Det framhålls att cykelplanen utgör ett värdefullt planeringsstöd och ett viktigt dokument i stadens strävan att utvecklas i hållbar riktning.

Remissinstans	Yttrande	Trafikkontorets svar
Botkyrka kommun	Botkyrka kommun anser att det är viktigt att samtliga kommuner i regionen både planerar och kommunicerar cykelfrågorna på ett liknande sätt då de regionala och nationella målen gäller samtliga kommuner. Cykelplanen för Stockholm blir, utifrån hur den är formulerad, en bra grund för kommunikation för hela regionen. Stockholms cykelplan visar på ett tydligt och informativt sätt på behovet av regelbundna automatiska och manuella trafikmätningar av cykeltrafiken och även på behovet av resvaneundersökningar för att kunna visa på cykeltrafikens utveckling över tid, vilka fordon som används och på variationen över året för att kunna planera trafiken strategiskt.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna.
Exploateringsnämnden	Det är positivt att en ny reviderad cykelplan tagits fram. I takt med att staden växer behöver stadens cykelinfrastruktur byggas ut och anpassas till den utveckling som sker. Att cykla är bra för folkhälsan, klimatet och bidrar till minskad trängsel. Cykelplanen utgör ett viktigt planeringsstöd i stadens exploateringsprojekt. Exploateringskontoret ser det som positivt att kontorets insatser för att förbättra stadens cykelinfrastruktur uppmärksammas i förslag till reviderad cykelplan.	
Farsta stadsdelsnämnd	Förvaltningen är positiv till föreslagen plan. De förändringar som föreslås i Farsta stadsdelsområde bidrar till bättre och säkrare cykelstråk.	
Fastighetsnämnden	Cykelplanen innehåller bra planeringsinriktningar, mål och åtgärdsområden. Möjligheten att på ett tryggt, säkert och lätt sätt kunna ta sig till olika målpunkter i staden kräver förutom cykelparkeringar bra cykelvägar och det är bra att detta ingår i planen.	
Haninge kommun	Stockholms stads förslag till cykelplan håller en hög nivå med genomgripande beskrivningar och analyser. Cyklingen i innerstadssnittet har mer än fördubblats de senaste 15 åren och i	

	Stockholms stad, liksom i Haninge, finns det stor potential för ökad arbetspendling med cykel.
Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd	Förvaltningen är i huvudsak positiv till remissförslaget som är en genomarbetad uppdatering av stadens cykelplan och helt i linje med stadens trafikstrategi <i>Framkomlighetsstrategin</i> samt övriga berörda styrdokument.
Kommunstyrelsens pensionärsråd	Trafikkontoret har lagt ner ett samvetsgrant och väl genomtänkt arbete. Detta gäller såväl planen som vägen dit.
Kungsholmens stadsdelsnämnd Norrmalms stadsdelsnämnd Östermalms stadsdelsnämnd	Förvaltningen är positiv till framtagandet av den nya cykelplanen och stadens satsning till ökad cykling. Staden växer med både förtätningar och stadsutvecklingsprojekt. När staden växer och förtätas behöver fler människor kunna förflytta sig på samma yta. I linje med stadens Framkomlighetsstrategi behöver fler använda kapacitetsstarka färdmedel, det vill säga gå, cykla eller åka kollektivt för att transportsystemet ska fungera effektivt. Cykling är också ett tyst och fossilbränslefritt transportmedel som bidrar till målet om minskad klimatpåverkan och till folkhälsan genom ökad fysisk aktivitet.
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	Miljöförvaltningen är positiv till Stockholms stads cykelplan som stakar ut en tydlig väg för att gynna cykelresandet i staden genom sin satsning på bl.a. säkra och framkomligare cykelbanor. En ökad andel cykelresor främjar flera av de mål som anges i miljöprogrammet 2020-2023, såsom mål kopplade till ett fossilbränslefritt Stockholm och en stad med bättre ljud- och luftmiljö.
Nacka kommun	Natur- och trafiknämnden Nacka kommun ställer sig positiva till Stockholms stads remissunderlag och den övergripande inriktningen om förslag till reviderad cykelplan och tillhörande bilaga <i>Reviderade stråk</i> . Underlaget är inspirerande och kan komma att influera Nackas framtagande av en ny cykelstrategi.
Nacka kommun	Kapitel 4 - Innovation, utveckling och nya regler - om nya trafikregler och lösningar som gynnar cykeltrafiken är intressant läsning. Att lyfta utvecklingen kring nya innovativa trafiklösningar för cykel i cykelplanen i form av lösningar så som cykelgator och cykling mot enkelriktat kan på sikt bidra till att underlätta både framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister i hela regionen då nya lösningar prövas kontinuerligt.
Nykvarns kommun	Nykvarns kommun ställer sig positiv till den fokus som Stockholms stads föreslagna cykelplan har lagt på både hållbarhetsaspekten och även tryggheten för cyklisterna. Cykelplanen tar sikte på 2040 vilket ger deras cykelinfrastruktur en klar riktning under lång tid framöver. Att cykelplanen har valt ut sex inriktningsområden att fokusera på och som följs upp genom specificerade mål ger goda förutsättningar att uppnå konkreta effekter med hjälp av planen.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd	Stadsdelsförvaltningen ser positivt på förslag till cykelplan 2021 och stadens ambitioner att förbättra möjligheter till cykling i staden genom långsiktiga åtgärder inom allt från trafiksäkerhet, drift, framkomlighet, skyltning, cykelservice till cykelparkering. Att förbättra förutsättningarna för cykling bedöms kunna få positiva effekter på såväl hälsan, klimatet som stadsmiljön.
Enskede-Årsta Vantör stadsdelsnämnd	Förvaltningen ser positivt på att staden reviderar cykelplanen för att säkerställa att planeringsinriktningen är anpassad efter dagens förutsättningar. I linje med vad som står i cykelplanen, anser förvaltningen att cykeln ska ha en central plats i planeringen för att skapa en hållbar stadsutveckling, där bilismens inflytande och påverkan på stadens miljöer och människor kan minska.
Skönhetsrådet	Skönhetsrådet ställer sig positivt till cykelplanens inriktning och till att främja cykling som en del av stadslivet. Skönhetsrådet välkomnar fokuset på vardagscykling och cykeln som en del i stadslivet som det uttrycks i cykelplanen.
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd	Stadsdelsförvaltningen är överlag positiv till förslaget till cykelplan. Cykling är positivt för miljö och folkhälsa och bidrar till att nå de globala målen om hållbar utveckling.
Stadsbyggnadsnämnden	Det är mycket positivt att ett förslag till reviderad cykelplan tagits fram. Kontoret ser positivt på att cykelplanens syfte är att ge en långsiktig inriktning för stadens cykelplanering. Den strategiska inriktningen bidrar till genomförandet av översiktsplanen och de lokala utvecklingsmöjligheterna. Kontoret har medverkat i revideringen genom att bidra med kunskap om pågående och planerade stadsutvecklingsprojekt.
Stockholms Hamnar AB	Bolaget anser att cykelplanen, och aktuell revidering av denna, är ett bra verktyg och kunskapsunderlag. För att kunna utveckla staden i enlighet med <i>Vision 2040 - Möjligheternas Stockholm</i> och gällande översiktsplan är det viktigt att ha en strategisk inriktning för framkomlighet och tillgänglighet. Att förenkla för cykling är en av delarna till ett mer hållbart resande och en möjlighet att utveckla den ökande cykelturismen. En välfungerande cykelinfrastruktur och ett sammankopplat cykelstråk för Stockholm är en bra ansats.
Sundbybergs stad	Sundbybergs stad tackar Stockholms stad för inbjudan att lämna synpunkter på <i>Cykelstaden - Cykelplan för Stockholm 2021</i> . <i>Cykelstaden</i> är en väl utarbetad plan som, om den genomförs fullt ut, har potential att skapa goda förutsättningar att nå det övergripande målet om att öka såväl antalet som andelen cyklister.
Svensk Cykling	Svensk Cykling ställer sig helt bakom vad som anförs i remissen!
Svenska Bostäder	Vi ställer oss bakom stadens cykelplan och har inget att erinra.

Södermalms stadsdelsnämnd	Den reviderade cykelplanen är mycket ambitiöst utformad och utgör ett viktigt dokument i stadens strävan att utvecklas i hållbar inriktning. En utveckling mot ett ökat cyklande innebär enligt förvaltningen många positiva effekter, inte bara för miljön vad gäller luftkvalitet, buller och minskad trängsel, utan också ur ett folkhälsoperspektiv.
Trafikverket	Trafikverket anser att stadens förslag till cykelplan är en väl genomarbetad plan och att ett genomförande av planen kommer att underlätta för både stadens och länets invånare att ta sig fram med cykel.
Östermalms stadsdelsförvaltnings pensionärsråd	Pensionärsrådet är positiv till cykling som ett klimatvänligt och hälsofrämjande färdmedel och planens långsiktighet att 25 % ska cykla 2040 då Stockholm blir fossilfritt.
Stockholm Business region	Stockholm Business Region välkomnar att staden tagit fram en ny cykelplan. Bolaget kan konstatera att när staden växer och förtätas behöver fler människor kunna förflytta sig på samma yta. I linje med Framkomlighetsstrategin behöver fler använda kapacitetsstarka färdmedel, det vill säga gå, cykla eller åka kollektivt för att transportsystemet ska fungera effektivt. Dessutom är godstrafik med hög beläggning prioriterat.
Stockholm Parkering	I en växande stad ställs ökade krav på optimerat nyttjande och effektivisering av det gemensamma gatuutrymmet. Därför anser bolaget att det är viktigt att staden har en gemensam strategi för Stockholms framkomlighet, däribland en plan för stadens cykeltrafik.
NTF Öst	Vi noterar inledningsvis med glädje att ni inom Trafikkontoret, Stockholms stad, verkligen har vinnlagt er om att försöka presentera era ambitioner på ett mycket lättillgängligt, tydligt och även trevligt sätt – föredömligt! Vi önskar er även ett mycket Varmt Lycka Till! med ert fortsatta viktiga arbete med den välskrivna och ambitiösa cykelplanen, och dess omsättande i aktiviteter och åtgärder för inte minst ökad – säker! – cykling.
Huddinge kommun	Kommunstyrelsens förvaltning ställer sig positiv till remissunderlagets huvudsakliga inriktning och förslag till cykelplan.
Skarpnäcks stadsdelsnämnd	I Cykelplan för Stockholm 2021 föreslås många viktiga åtgärder för att nå stadens övergripande mål; att öka andelen cyklister genom att göra det enklare och säkrare att cykla.
Idrottsnämnden	Idrottsförvaltningen är positiv till den inriktning och de mål som föreslås i förslaget till reviderad cykelplan, då ökad satsning på cykling ligger väl i linje med det övergripande målet i stadens idrottspolitiska program, det vill säga att stimulera fler stockholmare till att bli fysiskt aktiva. I idrottsförvaltningen ställer sig även positiv till målet om att barns cyklande ska öka.

FOT	Vi i FOT är positiva till revideringsförslaget av Stockholms cykelplan. Den är inspirerande, lättillgänglig och professionellt utformad. Inriktningen på cykeltrafikens utveckling är ambitiös och har höjts sedan föregående cykelplan, både vad gäller cyklandets utveckling och standarden på själva cykelinfrastrukturen. Det är utmärkt att cykeln ska bli en lika självklar del av transportsystemet som bil- och kollektivtrafik.	
Region Stockholm	Samrådsförslaget av Stockholms stads cykelplan presenterar en plan för att förbättra förutsättningarna för ökat cyklande. Stockholms stad utgör kärnan i regioncentrum och har därmed en viktig roll i genomförandet av RUFS 2050 och den regionala cykelplanen. Region Stockholm bedömer att planeringsinriktningar och åtgärdsområden ligger i linje med RUFS 2050 och den regionala cykelplanen.	
Bromma stadsdelsnämnd	Bromma stadsdelsförvaltning anser att den föreslagna cykelplanen för Stockholm 2021 har ett bra fokus med förslag på relevanta åtgärder.	
Fastighetsnämnden	Kontoret anser att cykelplanen innehåller bra planeringsinriktningar, mål och åtgärdsområden. Möjligheten att på ett tryggt, säkert och lätt sätt kunna ta sig till olika målpunkter i staden kräver förutom cykelparkeringar bra cykelvägar och det är bra att detta ingår i planen.	
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	Cykelplanen redovisar många goda exempel där staden ligger i framkant och testar nya lösningar för såväl regler i trafiken, experiment med ytbeläggning, sopsaltning och gestaltning av trafikmiljön. Förvaltningen bedömer att planen har en väl avvägd balans mellan hårda åtgärder, såsom utbyggda cykelbanor och underhåll, samt mjuka åtgärder i form av kampanjer och hänsyn till den upplevda säkerheten hos cyklisterna.	
Skönhetsrådet	Skönhetsrådet ställer sig positivt till cykelplanens inriktning och till att främja cykling som en del av stadslivet.	
Exploateringsnämnden	Exploateringskontoret bidrar genom olika exploateringsprojekt till utbyggnad av cykelinfrastruktur inom Staden. Kontoret ser det som positivt att mål om ökat cyklande på ett tydligare sätt än tidigare inriktas mot bredare målgrupper. En symboliskt viktig fråga kan även vara att begreppet pendlingsstråkersätts av primärt stråk. Parallellt ser exploateringskontoret gärna att en samlad kommunikationsinsats görs där målen och intentionerna i Stadens cykelplan och hur dessa kan uppnås tydligt redovisas. I ett första steg bör insatsen riktas till stadens olika förvaltningar och bolag.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och instämmer i vikten av kommunikation som en del av planens genomförande.

Synpunkter kring mål och planeringsinriktningar

De föreslagna målen och planeringsinriktningarna får överlag bifall, och kontoret bedömer att de bör kvarstå enligt remissförslaget. Flertalet remissinstanser välkomnar särskilt planens utökade fokus på vardagscykling, och att cykel lyfts fram inte bara som ett transportmedel, utan även som en del i stadslivet.

Remissinstans	Yttrande	Trafikkontorets svar
Region Stockholm	Planförslaget presenterar åtta mål, varav fyra handlar om att öka cyklandet. Målet för ökad cykelandel är att minst 25 procent av resorna i Stockholms stad ska ske med cykel till 2040. Målet i RUF 2050 och den regionala cykelplanen är att 20 procent av resorna i länet ska ske med cykel till 2030. Det finns en geografisk differentiering i potentialen för ökad cykling i regionens olika delar, där Stockholms stad är en av kommunerna med störst potential att öka cykelandelen. Region Stockholm anser att planförslaget presenterar ett cykelandelsmål som bidrar till att uppfylla målet om ökad cykling i hela regionen. Sett till Stockholms stads relativa potential kan dock målet vara något i underkant för att regionens mål om 20 procents cykelandel ska uppnås till 2030. Region Stockholm ser positivt på att planen även sätter upp mål för ökad vintercykling och cyklande hos barn. För att nå det övergripande målet om ökad cykelandel behöver cyklandet öka i olika grupper och för olika typer av resor.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. Region Stockholm konstaterar att det föreslagna andelsmålet sett till Stockholms stads relativa potential kan vara något i underkant för att regionens mål om 20 procents cykelandel ska uppnås till 2030. Exploateringsnämnden ställer sig frågande till om målet är rimligt att uppnås, utifrån cykeltrafikens andel av det totala resandet idag. Haninge kommun anser att målet är ambitiöst men rimligt. Kontoret instämmer i att staden har en särskilt viktig roll som kärnan i regioncentrum, och bedömer att cykelplanens föreslagna mål om 25 procent cykelandel till 2040 är både ambitiöst och rimligt att nå givet utgångsläge, förutsättningar och i planen föreslagna åtgärder. Målet bidrar tydligt även till regionala mål för cykeltrafik. I RVU 2019 framgår att cykelandelen av stockholmarnas alla resor i nuläget är ca 10 procent, och av arbetsresorna 16 procent. Den resvaneundersökning som genomfördes 2020 visar ett resultat som är tydligt påverkat av pandemin med en cykelandel som genomsnitt för veckan på 14 procent i Stockholms stad. För arbetsresor är cykelandelen 22 procent i hela staden och 24 procent för boende i innerstaden. Potentialen är stor. 57 procent av stadens invånare har mindre än 30 minuters cykelresa till arbetet. 37 procent, det vill säga mer än en tredjedel, har mindre än 15 minuters cykelresa till arbetet. För att nå mål om ökad andel och antal cyklister krävs fortsatt utbyggnad av primära stråk och andra säkra cykelvägar i hela staden, reinvestering av befintliga cykelvägar och satsningar på drift och underhåll. Även andra insatser som cykelparkeringar, vägvisning, anpassning av enkelriktade gator för dubbelriktad cykling och att skapa trygga skolvägar, har betydelse för att öka andelen cyklister och göra det enklare och säkrare att cykla.
Exploateringsnämnden	I stort känner exploateringskontoret igen sig i den reviderade cykelplanens sakliga innehåll. Några större omvälvande förändringar har inte kunnat utläsas, med ett tydligt undantag. Det gäller den ökade ambitionsnivån om cykeltrafikens andel av det totala resandet. Andelen av stockholmarnas resor som sker med cykel ska vara minst 25 % år 2040. Målet avser genomsnittlig färdmedelsfördelning under en hel vecka. I tidigare cykelplan fanns mål uppsatt som utgick från andel resor under högttrafik. Med kunskap om cykeltrafikens andel av det totala resandet idag ställer sig exploateringskontoret frågandet till om målet är rimligt att uppnås, samt vilka insatser och investeringar som i så fall kommer att krävas. Kontoret menar att en så stor förändring i mål om andel cykeltrafik bör lyftas fram tydligare.	
Haninge kommun	Målet om en cykelandel på 25 procent år 2040 är ambitiöst, men med den centrala kärnans förutsättningar och stadens fokus på att inkludera cykling i all planering känns den mer rimlig än det regionala målet om 20 procent till 2030.	
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	Cykelplanen föreslår ett mål om 15 % cykelandel 2030. Förvaltningen menar att detta mål bör matcha de regionala målen om 20 % år 2030.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. Cykelplanens föreslagna nya mål är 25 procent cykelandel till 2040, vilket

	Staden bör minst ha samma mål som regionen för att signalera enighet och gemensam vision för cykling. Senare i planen (§.44) redovisas ett mål om 25 % cykelandel år 2040. Planen hänvisar till Vision 2040 och uttrycker att "Stockholm ska bli en av Europas ledande cykelregioner". För att vara ledande bör staden inte ha lägre mål i staden där förutsättningarna för cykling är högre än regionen som helhet, där förutsättningarna inte är lika goda. Här bör staden sätta minst 20 % år 2030 som mål för att framstå som trovärdiga.	är i nivå med motsvarande mål i den regionala cykelplanen. Det mål om 15 % cykelandel i högttrafik som nämns i remissvaret återfinns i befintlig cykelplan från 2012, och bedömdes ha uppnåtts redan 2019.
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	I förslaget till cykelplan saknas även ett resonemang kring hur nuvarande antal och andel cykelresor förhåller sig till de mål som sattes upp i den förra (nu gällande) cykelplanen. Kan man dra några lärdomar från hur man arbetat med förra cykelplanens uppsatta mål och ambitioner?	Se vidare bilaga 2, <i>Uppföljning av cykelplanens mål och indikatorer samt handlingsplanernas åtgärder</i> , i §21 Översyn cykelplan. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige och beslut om remiss: https://insynsverige.se/stockholm-trafiknamnden/protokoll?date=2021-04-22
Stadsbyggnadsnämnden	Kontoret ser positivt på att målet är att öka andelen cyklister och de sex förslagna planeringsinriktningarna. Det stämmer bra med målen i översiktsplanen.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna.
Trafikverket	Trafikverket ser positivt på att staden i planen har en bredd i uppföljningsbara mål, detta ger en översiktlig bild av cykeltrafikens positiva nyttor samt behovet av insatser riktade mot olika befolkningsgrupper, olika typer av resor och så vidare.	
Botkyrka kommun	Botkyrka kommun tycker att det är positivt att en planeringsinriktning i cykelplanen handlar om vardagscykling, eftersom den kan ställa andra krav på infrastrukturen och planeringen än arbetspendlingen.	
Naturskyddsföreningen	Naturskyddsföreningen ser positivt på planeringsinriktningarna men tycker att en rimlig planeringsinriktning skulle kunna vara en "Förstärkt Cykelorganisation" inom Trafikkontoret för att påpekade brister snabbt ska kunna åtgärdas. Ambitionen att Stockholms stad ska bli en av Europas ledande cykelregioner är välkommen, dock är de nordiska grannhuvudstäderna redan långt före Stockholm i rankingar. Oklar vad som ska ske efter 2022, cykelplanen borde titta längre bort. Vision mot 2040 är bra men vad händer 2025/2030? Trafikkontoret bör i fortsatt arbete analysera sådant som ingår i mätningarna som är knutna till det s.k. Köpenhamns-index.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och tar med dem i det fortsatta arbetet med genomförandet av planen. I kapitel 8 har det förtydligats att åtgärdsområdena i ett nästa steg bör preciseras ytterligare i en eller flera handlingsplaner som kan vara tidsatta. Staden har ett nära utbyte i cykelplaneringsfrågor med andra städer och regioner, och särskilt med de övriga nordiska huvudstäderna. Bedömningen är att Stockholm som cykelstad redan idag ligger väl till i en internationell jämförelse.
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd	De sex planeringsinriktningarna är rimliga och det är positivt att staden arbetar aktivt för att öka andelen cyklister inom grupper som vanligen inte är välrepresenterade. Stadsdelsförvaltningen önskar dock att staden även arbetar för att underlätta för underhåll och enklare reparationer i anslutning till stråken. De föreslagna målen är också rimliga. Dock bör staden arbeta för att passagera på samtliga delar av cykelnätet ska vara framkomliga och säkra. Det är inte alltid som cykeltrafikanterna har möjlighet att exempelvis korsa en hårt trafikerad väg via ett primärt stråk. Avslutningsvis ser stadsdelsförvaltningen gärna att staden, i samband med att öka cyklandet bland yngre och	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. Texten i avsnitt 5.5 har förtydligats så att det framgår att principerna om separering, material och passager bör även vara utgångspunkter på huvudstråk och för cykelinfrastruktur på lokalt cykelnät. I avsnitt 8.4 betonas vikten av underhåll och enklare reparationer, och där även den nyinrättade cykeljourstyrkan lyfts fram som ett bra exempel. Cykelandelen är idag högst i åldersgruppen 41-55 år, och relativt jämnt fördelad mellan könen, dock med en liten övervikt bland män. För att nå målen om ökad andel och

	äldre målgrupper också arbetar för att öka cyklandet bland de som är överrepresenterade som biltrafikanter; medelålders män.	ökat antal cyklister behöver cyklingen sannolikt öka i alla kategorier.
Bromma stadsdelsnämnd	Mål H: Upplevelsen av trafiksäkerhet för cyklister ska öka. Detta är en formulering som bör vara "Trafiksäkerheten ska vara och upplevas som säker för cyklister".	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. Cykelplanens planeringsinriktningar och åtgärder syftar på flera sätt till ökad trafiksäkerhet. Kontoret har dock valt att samla alla uppföljningsbara mål för trafiksäkerhet för olika trafikslag i förslaget till trafiksäkerhetsplan. Mål H syftar till att mäta tryggheten, det vill säga människors upplevelse av säkerhet, då både den faktiska och upplevda säkerheten i trafiken har betydelse för att fler ska vilja cykla.
Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd	Mål H. Upplevelsen av trafiksäkerhet för cyklister ska öka är en något märklig formulering. Det borde kanske bakas ihop med att trafiksäkerheten ska vara och upplevas som säkert, snarare än bara att det ska upplevas.	

Synpunkter kring en mångfald av cyklister

Planens inriktning på att lyfta fram och möjliggöra för en mångfald av cyklister och fordon får bra respons. Flera remissinstanser instämmer i vikten av att ta hänsyn till barns och äldres behov, och menar att det är tilltalande att cykelplaneringen föreslås utgå från ovana och osäkra cyklister. Några remissvar efterfrågar ett ännu tydligare fokus på barns cykling. När föräldrar lämnar sina barn på förskola till fots eller på cykel minskar biltrafik i anslutning, vilket kan leda till en trafiksäkrare miljö. Cykel är dessutom ett fordon som kan bidra till större självständighet hos barn och ungdomar, liksom förbättrad hälsa.

Remissinstans	Yttrande	Trafikkontorets svar
Botkyrka kommun	Det är positivt att det i cykelplanen pekas på mångfalden av cyklister och fordon i en särskild planeringsinriktning.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och den positiva responsen.
Farsta stadsdelsnämnd	Förvaltningen tycker att det är tilltalande att cykelplaneringen föreslås utgå från ovana och osäkra cyklister. Med tanke på hur många varianter av cyklar det finns i trafiken idag måste "vanliga" cyklister prioriteras och ges utrymme. Idag avstår nog många ifrån att cykla på grund av att det känns osäkert att beblanda sig med snabbgående elcyklar, lastcyklar, elsparkcyklar med mera.	
Nacka kommun	Vidare uppskattas kapitel 3 och löptexterna under punkterna 3.1 Cykling för alla och 3.2 En större mångfald av cyklar. Att lyfta barn och äldres cykling samt den ökande variationen av cykelfordon som idag färdas längs cykelstråken välkomnas, då detta kan påverka både till en ökning i antalet cykelresor, men såväl bidra till positiva hälsofrämjande effekter hos fler åldersgrupper.	
Södermalms stadsdelsnämnd	Förvaltningen uppskattar att den reviderade cykelplanen i större utsträckning omfattar vardagscykling än den nu giltiga planen som har fokus på att underlätta för arbetspendling med cykel. Det är vidare enligt förvaltningen positivt att planen beskriver olika cykelfordons förutsättningar och de skilda behov som olika kategorier av cyklister har.	
Enskede-Årsta-Vantör stadsdelsnämnd	Barn gynnas på många olika sätt av en väl fungerande och trafiksäker cykelinfrastruktur. När föräldrar lämnar sina barn på förskola till fots eller på cykel, minskar biltrafik i anslutning till dem. Detta har många fördelar, framförallt eftersom det blir en trafiksäkrare miljö. Cykel är samtidigt ett fordon som kan bidra till större självständighet hos barn och ungdomar, och förbättrad hälsa. Detta eftersom de själva kan cykla mellan hem, skola och aktiviteter och slipper då en beroendeställning till föräldrar som behöver skjutsa dem. En grundförutsättning för att föräldrar ska låta sina barn och ungdomar cykla är att det upplevs som säkert, och cykelinfrastrukturen behöver därför erbjuda trafiksäkra förutsättningar för cyklister.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. Kontoret har utvecklat avsnitten i planen om barns och äldres cykling, och tydligare beskrivit fördelarna med att utforma trafikmiljön så att barns och äldres cykling gynnas. Kopplingen till stadens plan för säkra och trygga skolvägar har förtydligats. Dessutom har ett nytt stycke lagts till om vuxna som är ovana cyklister.

Utbildningsnämnden	Utbildningsförvaltningen ställer sig i huvudsak positiv till förslaget till ny cykelplan, men vill lyfta behovet av ett tydligare fokus på barns cyklande och vardagspendling. Utbildningsförvaltningen ser positivt på att förslaget lyfter olika aspekter av barns cyklande, inklusive det särskilda målet om att barns cyklande ska öka. I stadens "Plan för trygga och säkra skolvägar" (2016) konstaterar man att andelen barn som går och cyklar till skolan har minskat de senaste decennierna, och att allt fler vuxna skjutsar sina barn i bil till skola och fritidsaktiviteter. Utvecklingen bland barn går alltså i motsatt riktning jämfört med vuxna, där cyklandet ökat stadigt under lång tid. Även om det nya förslaget till cykelplan innehåller vissa förslag för att underlätta barns cykling, så konstaterar förvaltningen att planen främst fokuserar på vuxnas cyklande och vardagspendling. En konsekvensanalys av cykelplanen ur ett barnperspektiv är därför angelägen. Stadens Plan för säkra och trygga skolvägar (2016) sammanfattar på ett bra sätt barns behov relaterat till cykling och innehåller även en rad konkreta förslag till arbetssätt, som skulle kunna ges mer utrymme i den nya cykelplanen.	
Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd	När det gäller att uppmuntra till cykling bland barn i stadsdelsområdet krävs sannolikt riktade insatser till både vuxna och barn samt tydliga åtgärder för att öka trafiksäkerheten för cyklister. Förvaltningen samarbetar med Cykelfrämjandet för att erbjuda cykelkurser till invånare i stadsdelsområdet. Förvaltningen bidrar med lokaler, cykelinstruktörer och marknadsföring. Målgruppen för cykelkurserna är vuxna och majoriteten av deltagarna är utrikesfödda kvinnor. Kurserna fyller en viktig funktion utifrån ett miljöperspektiv men även utifrån ett jämställdhets- och socialt hållbarhetsperspektiv.	
Bromma stadsdelsnämnd	Den grönbå majoriteten i Bromma stadsdelsnämnd är måna om att vi förbättrar våra skolvägar, så att de blir säkra och trygga. Föräldrar ska våga släppa iväg sina barn till skolan på cykel, utan att vara rädda för att de ska råka ut för olyckor. Cykeltrafiken bidrar också till en bättre hälsa och barnen behöver röra på sig. Det är därför önskvärt att planen även omfattar konkreta åtgärder för att göra skolvägarna säkrare. Sådana åtgärder bör arbetas fram i samarbete med skolorna och föräldraföreningar och barnen själva. Det finns flera skolor i Bromma som skulle behöva få en bättre trafiksäkerhet.	
Östermalms stadsdelsförvaltnings pensionärsråd	Pensionärsrådet anser att planen inte tar upp äldres cykling på ett bra sätt och att det inte uppfyller äldrevänlig stad.	

Sundbybergs stad	Det är bra att cykel lyfts fram inte bara som ett transportmedel, utan även som en del av vardagslivet. Cyklister ska både kunna bidra till och dra nytta av ett attraktivt stadsliv. Konsekvensen av att det finns olika slags cyklar och cyklister skulle dock kunna lyftas fram ännu tydligare, bland annat mot bakgrund av ambitioner att synliggöra barnperspektivet inför beslut.	
Skönhetsrådet	Skönhetsrådet ser gärna att gruppen vardagscyklister ges ett större utrymme och att de behov som kan finnas hos cyklande äldre och barn prioriteras.	
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	Förvaltningen instämmer med Cykelplanen i att det finns både utmaningar och potential i att ha ett bredare fokus på vardagscykling och att planera utifrån de ovana cyklisterna. Cykelandelen är fortfarande låg bland äldre och unga, och det görs färre fritidsresor än arbetsresor med cykel. Förvaltningen anser att det behövs ett större fokus på hela denna grupp, inte bara barn, i målformulering och i förslag till åtgärder. Förvaltningen efterlyser fler konkreta åtgärdsförslag för att barn, familjer, andra ovana eller "sällan-cyklare" ska känna sig säkrare i cykelnätet, men också fler åtgärder för samordning och samexistens med fotgängare. Att bredda cykelbanorna kan vara nödvändigt för att fler ska få plats, men det är inte säkert att bredden gör att det känns säkert för de som cyklar långsammare. Hastigheten kan även öka med ökad bredd.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. I cykelplanen konstateras att en större mångfald av såväl cyklister som fordon ställer krav på en fortsatt ambitiös utbyggnad av cykelinfrastruktur och noggrann utformning av såväl cykelbanor som blandtrafikmiljöer. Breda cykelbanor som möjliggör omkörning, cykling i bredd och har vingelmån, tillräckliga svängradier, jämnt underlag och borttagna eller sänkta kanter och andra hinder ger framkomliga, trygga och säkra cykelvägar där cyklister som tar sig fram i olika takt och med olika förutsättningar kan känna sig trygga och säkra. Texterna i flera avsnitt har utvecklats och förtydligats utifrån detta.
Funktionsrätt Stockholms Stad	I Stockholms stads framkomlighetsstrategi är ett av målen att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning. Vi beklagar att det inte finns något funktionshinderperspektivet i remissunderlaget som är en tematisk fördjupning av framkomlighetsstrategin. Det är angeläget att undersöka personer med funktionsnedsättningar färdvägar för att identifiera hinder som annars inte skulle uppmärksammas, men också för att få en bredare kunskap om personer med funktionsnedsättningar och deras möjligheter att gå, cykla samt förflytta sig i staden. Det finns också skäl att undersöka varför personer med funktionsnedsättning upplever en större otrygghet i utemiljön än vad personer utan funktionsnedsättning gör. Om stadens invånare ska kunna förflytta sig på lika villkor och upplevas i utemiljö som trygg behöver funktionshinderperspektivet finnas med i beslutsunderlag och i arbetet med att ta fram lämpliga åtgärder. Det finns även flertalet personer med funktionsnedsättning som skulle kunna få en upplevd bättre vardag och fysisk hälsa genom cyklande vilket bör främjas genom att adressera vilken positiv effekt en strategiskplan kan ha för de i vårt samhälle som rör sig minst, eller har mest svårigheter att förflytta sig.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. Texterna i cykelplanen har kompletterats dels för att beskriva vikten av att planera även för cyklar anpassade till personer med funktionsnedsättning, dels genom att tillgänglighetsaspekter beskrivits tydligare i planen. Det är viktigt att fortsätta det arbete som sker i staden med att underlätta samspelet genom tydlig separering och väl utformade korsningspunkter för att öka tryggheten för både gående och cyklister samt tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning.
Trafiknämndens funktionshinderråd	Rådet har diskuterat remissen och efterfrågar ett övergripande funktionshinderperspektiv i Cykelplanen. Detta saknas helt i den version	

	som nu är ute på remiss. Nedan specificeras några punkter som uppkommit under rådets diskussion: • Det är viktigt att ta hänsyn till att alla i ett samhälle inte kan använda en cykel • Det är viktigt att hålla isär trafikslagen tydligt, mellan gående och cyklisterna såväl visuellt och taktilt • Cykelställ behöver vara tydligt utplacerade Vid övergångsställen där både cyklar och gående korsar gatan är det viktigt att ticksignalen är tydlig avseende när de gående kan passera. Det blir ofta otydligt för den som inte ser.	
--	---	--

Synpunkter kring elsparkcyklar och annan mikromobilitet

Frågor som rör användning och reglering av elsparkcyklar lyfts av ett antal remissinstanser. I flera remissvar konstateras att det finns positiva sidor med mikromobilitet i form av yteffektiva, tysta och utsläppsfria fordon, men att olämplig parkering förfular stadsmiljön och hindrar tillgänglighet och framkomlighet för andra trafikanter. Även trafiksäkerhets- och hållbarhetsaspekter lyfts, liksom behovet av samverkan med aktörerna för exempelvis mer ordnad parkering.

Remissinstans	Yttrande	Trafikkontorets svar
City i samverkan	Mikromobilitet är här för att stanna, men vi måste med enfaz peka på utmaningen med att elsparkcyklarna hinder tillgängligheten i stadsrummet. Ska mikromobiliteten bli det den har förutsättningar att bli så måste det till en fungerande infrastruktur för att få bort avigsidan med elsparkcyklarna; att de förfular stadsmiljön och förhindrar framkomligheten för andra trafikanter. Extra bekymmersamt blir det för människor som på grund av nedsättning i funktion möter stora utmaningar när de rör sig i city. De möter hinder som de i värsta fall inte ser på grund av synnedsättning, detta är inte acceptabelt.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. Kontoret instämmer i mycket av det som framförs, och har utvecklat avsnitten i cykelplanen om elsparkcyklar och hantering av mobilitetstjänster. Smarta, hållbara och yteffektiva mobilitetslösningar är i grunden en positiv utveckling som har potential att bidra till flera av cykelplanens mål och planeringsinriktningar. Det finns dock ett stort behov att hantera framför allt utplacering, parkering av och regelverk kring fordon som tillhör friflytande hyrflottor, samt noggrant följa utvecklingen av olyckor med elsparkcyklar.
Kungsholmens stadsdelsnämnd Östermalms stadsdelsnämnd Norrmalms stadsdelsnämnd	Förvaltningen anser också att det är viktigt att se över användandet av elsparkcyklar i staden. Det har skett en stor ökning av elsparkcyklar i innerstaden på senare tid. Enligt remissen tyder en genomförd analys på att olyckor med elsparkcykel är överrepresenterade. Men att det är för tidigt att dra några säkra slutsatser. Förvaltningen anser att det finns en problematik kring detta och att cykelplanen på ett tydligare sätt bör beskriva hur det kan motverkas. Förutom ökad säkerhet bör staden ta fram tydliga riktlinjer för parkering av elsparkcyklar, så att inte framkomlighet för gående och andra trafikanter försämras. Många elsparkcyklar körs också och lämnas i park, där det inte är tillåtet att cykla. Digitala staket bör användas för att öka säkerheten kring elsparkcyklar. Möjligheten att enbart tillåta parkering vid vissa platser bör utredas, likaså begränsa användandet av elsparkcyklar i stadens parker. Digitala staket kan med fördel användas för andra, framtida, fordon som tillhandahålls genom digitala verktyg.	Kommunfullmäktige beslutade därför 2021-11-08 om en ny paragraf i den allmänna lokala ordningsstadgan som tydliggör att det krävs polistillstånd enligt ordningslagen för att bedriva uthyrning av enpersonsfordon samt att även införa en avgift för detta. Beslutet gäller från 1 januari 2022. Trafiknämnden fattade vidare 2021-12-16 beslut om bland annat ett maximalt antal fordon om totalt 12 000 per tillståndperiod, och att frågan om en koncessionsupphandling gällande friflytande enpersonsfordon utreds.
DHR	Det ligger både cyklar och elsparkcyklar överallt, vilket gör att det blir mycket svårt att röra sig på ett säkert sätt. I planen står det inget om vad man tänker göra åt dessa problem.	Under 2021 remitterade regeringen förslag om förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon. Bland annat föreslås att elsparkcyklar inte ska få framföras på gångbana. Detta har staden välkomnat.
FOT	I cykelplanen skrivs att den snabba utvecklingen av nya fordon gör det svårt att förutse framtida behov men att cykelinfrastrukturen behöver flexibilitet för en säker och välfungerande framkomlighet för fordon med olika förutsättningar. FOT instämmer i detta men anser att större fokus borde läggas på problemet med att många elsparkcyklar i dagsläget körs överallt där det är fysiskt möjligt - på gång- och cykelbanor, på körbanor och trottoarer. Felparkerade elsparkcyklar	

	försämrar framkomligheten och tryggheten för gående, och skapar stora problem för människor med synsvårigheter eller nedsatt rörlighet. I praktiken är elsparkcykeltrafiken oreglerad. Den aktuella mediadiskussionen visar på ett stort behov av att reglera elsparkcykeltrafiken, inte bara från säkerhetssynpunkt. Det kan göras på olika sätt, som exempelvis i Solna, eller Köpenhamn, eller Oslo. Idag finns mest anekdotiska uppgifter om problemen, det är svårt att bedöma dess storlek. Till att börja med bör olyckorna med elsparkcyklar registreras separat från cykelolyckor.	
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	Förvaltningen instämmer med cykelplanen i att det i grunden är positivt med mångfalden av elsparkcyklar och andra yteffektiva, tysta och utsläppsfria fordon som kommit på senare år. Cykelplanen beskriver att det initialt funnits problem med olämplig parkering av elsparkcyklar. Under sommaren 2021 har det setts att problemen med olämplig parkering av elsparkcyklar funnits kvar och förvärrats. Det kan även noteras att det i medborgarenkäten 2020 bara var 7% som ville se fler elsparkcyklar i sin närhet. Enligt Förvaltningen bör det även nämnas att det finns viktiga skillnader i nyttan som kommer från ett ökat cyklande jämfört med ökad användning av elsparkcyklar. Dels kan man från elsparkcyklar inte räkna hem den folkhälsovinst som annars kommer från den cykling som kräver fysisk aktivitet. Dels har undersökningar visat att elsparkcyklar oftast ersätter andra miljövänliga(re) alternativ, såsom gång eller kollektivtrafik, snarare än bilresor. Att livslängden på vissa av de större uthyrningsföretagens elsparkcyklar är kort i kombination med att nya elsparkcyklar kräver utvinning av ovanliga metaller för batterier gör att miljöpåverkan blir större än för vanliga cyklar. Felparkerade elsparkcyklar hämtas hos vissa av uthyrarna upp av motorfordon, vilket gör att man kan ifrågasätta påståendet att elsparkcyklarna är helt utsläppsfria.	
Nordic Micromobility Association (NMA)	I förslaget till Cykelplan för Stockholms stad har följande behov för elsparkcyklar identifierats: Jämnt underlag, låga kanter, ordnad parkering, möjlighet till omkörning. NMA håller med om att dessa behov finns och välkomnar åtgärder som underlättar och ökar framkomligheten med elsparkcykel och annan mikromobilitet. NMA välkomnar även fysiska åtgärder i gatubilden som underlättar för användaren att göra rätt, som exempelvis märkningar på cykelbanor med elsparkcyklar och tydligare skyltning för enkelriktade cykelbanor i vissa fall där det idag kan vara otydligt markerat eller inte markerat alls. Detta gör det lättare för användaren att förstå var hen ska/bör köra eller inte köra och vilken färdriktning som gäller på den specifika cykelbanan. NMA fördjupar och utvecklar gärna samarbetet kring åtgärder för ordnad parkering, som exempelvis rekommenderade	

	parkeringszoner, både fysiska och genom geofencing, samt no parking zones.	
Östermalms stadsdelsförvaltnings pensionärsråd	Ett nytt inslag i trafiken är Elsparkcyklar som dessvärre blivit ett problem, ligger slängda och parkerade överallt i staden och kör i hög fart på gångbanor. Pensionärsrådet är medveten om att trafikborgarrådet försöker komma tillrätta med problemet men vi betvivlar att detta kommer att hjälpa. Vad gäller elsparkcyklar är Köpenhamn våra drömmars stad.	
Synskadades riksförbund Stockholms stad	Staden måste ta de politiska beslut som tydliggör vad som krävs och vem som har ansvaret. Det är oacceptabelt att inte reglera användandet av exempelvis elsparkcyklar. Om kommunen tänker sig en trafikmiljö som tillåter elsparkcyklar så måste det finnas en plan för det trafikslaget också.	
Klimataktion och Cykelköket Solna	Mängden elsparkcyklar samt dess placeringar efter användning bidrar till att inte fler väljer det klimat- och miljövänliga transportmedlet cykeln. Inför gratiscyklar istället för elsparkcyklar, som orsakar så många skador och konflikter.	
Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd	Med anledning av detta så är det också angeläget att staden ombesörjer en snabb lösning på den kaotiska situation som råder när det gäller användningen av elsparkcyklar. Frågan är på många sätt en handhavandefråga men också en trafiksäkerhetsfråga och behöver därför på ett tydligare sätt lyftas och prioriteras även i stadens cykelplan.	
DHR	Inför trängselskatt för cyklar och elsparkcyklar. Det kan få användare av cyklar och elsparkcyklar att tänka lite grann hur man använder sina fordon.	
Naturskyddsföreningen	Naturskyddsföreningen ser positivt på att cykelplanen tar upp nya typer av cykelfordon. Föreningen ser många nya möjligheter men också begränsningar om fler använder cykelbanorna med olika typer av cykelfordon, som i sin tur tar olika mycket plats.	

Synpunkter kring fortsatt utbyggnad av cykelinfrastruktur inklusive parkering och regionalt samarbete

Många remissvar betonar vikten av att fortsätta med att successivt bygga ut cykelinfrastrukturen inklusive säkra cykelparkeringsplatser, bredda befintliga cykelbanor och utveckla skyltning och vägvisning. I flera svar noteras utmaningar, möjligheter och ökade krav på infrastrukturen med en större mångfald av cykelfordon, som i sin tur tar olika mycket plats.

Några remissinstanser lyfter särskilt behovet av utbyggnad av saknade länkar och förbättring av befintlig infrastruktur på det regionala cykelvägnätet för att åstadkomma bra vägvisade anslutningar till grannkommuner och främja det regionala cyklandet, andra efterfrågar cykelgator i innerstaden. Färdplan för utbyggnad, kontrollfunktion för standarder och strategi för passa på-åtgärder är ytterligare exempel på förslag, liksom vikten av att fortsätta arbeta med nya innovativa trafiklösningar för cykel.

Remissinstans	Yttrande	Trafikkontorets svar
Botkyrka kommun	Botkyrka kommun är positiva till att det ska finnas en särskild vägvisning för de primära cykelstråken och att en stråcknumrering, stråckkartor och avståndsinformation införs, detta speciellt på de stråk som löper genom flera kommuner. På det sättet blir det lättare för cyklisterna att hitta rätt väg.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna och den positiva responsen.
Skärholmens stadsdelsnämnd	Förvaltningen instämmer i att bra, trygga och säkra parkeringsmöjligheter nära målpunkter är en viktig del av infrastrukturen för cykel. Väderskydd, god belysning, bra låsmöjligheter och tillgång till cykelpump ser förvaltningen som avgörande komponenter för att fler ska välja cykeln som färdmedel.	
Skarpnäcks stadsdelsnämnd	Förvaltningen ser positivt på ett ökat regionalt samarbete kring cykelplanering, inrättandet av ett Regionalt Cykelkansli i Region Stockholm och framtagandet av en regional cykelplan. Förvaltningen instämmer i att staden bör ta en fortsatt aktiv del i det regionala och mellankommunala arbetet med cykelfrågor.	
Sundbybergs stad	Sundbybergs stad har liknande ambitioner som Stockholms stad när det gäller att underlätta cykling och instämmer i att samordning behövs över kommungränserna för att underlätta vägvisning med mera. Staden instämmer även i slutsatsen att rutiner för samverkan kring och samordning av processer initierade av andra aktörer såsom åtgärder i samband med exempelvis ledningsarbeten, kan behöva utvecklas. Sundbybergs stad ser sammanfattningsvis positivt på förslaget till cykelplan och ser fram emot att följa genomförandet.	
Region Stockholm	De primära stråken som pekas ut i planen sammanfaller i stor utsträckning med de regionala cykelstråken. Region Stockholm noterar att detta uppmärksammas i planförslaget samt att tyngdpunkten ligger	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. Kontoret konstaterar att grundläggande i en bra cykelstad är ett sammanhängande, framkomligt och kapacitetsstarkt

	på utbyggnad av dessa stråk. Utbyggnad av saknade länkar och förbättring av befintlig infrastruktur på det regionala/primära cykelvägnätet har en avgörande betydelse för att främja det regionala cyklandet och möjliggöra för ökade framtida cykelflöden. Fler typer av cyklar och elassisterade fordon samsas på cykelinfrastrukturen och det är därför viktigt att bygga väl tilltagna cykelstråk.	cykelnät med säkra cykelvägar och cykelvänliga gator. Nätet behöver vara självförklarande och orienterbart med attraktiva möjligheter att parkera vid start- och målpunkter och möjlighet att uträtta ärenden längs vägen. Då blir det enkelt och smidigt att ta cykeln. Breda cykelbanor med god framkomlighet, anpassade trafiksignaler och hög standard på drift och underhåll är kvaliteter som underlättar för alla slags cykelresor oavsett ärende, och därför finns behov av att både fortsätta åtgärda saknade länkar där cykling sker i blandtrafik och att förbättra befintlig infrastruktur genom breddning och andra cykelfrämjande åtgärder som signalåtgärder för ökad framkomlighet. Det gäller såväl på primära/regionala cykelstråk som i andra delar av cykelnätet med höga flöden och som utgör viktiga länkar till målpunkter som underlättar vardagscykling.
Naturskyddsföreningen	Naturskyddsföreningen ser cykelplanen som en bra grund för fortsatt arbete men påpekar ett antal saker som kan behöva förbättras i dokumentet. Cykelplanen bör ta upp att det är avgörande att ekonomi måste finnas långsiktigt gällande investeringar och underhåll.	
Naturskyddsföreningen	Inom en snar framtid kan nuvarande ganska nybyggda cykelbanor anses allt för snålt tilltagna för att alla cykelfordon ska få plats och här behöver antagligen Trafikkontoret göra olika scenarier för arbete förebyggande, alltså försöka bygga ut cykelinfrastrukturen innan det uppstår allvarliga problem.	
Klimataktion och Cykelköket Solna	Trafikljus är dåliga på att känna av cyklar och vissa trafikljus i innerstaden slår om för snabbt för att cyklar ska hinna passera korsningen.	Kontorets bedömning är att den föreslagna rekommenderade standarden på nybyggd cykelinfrastruktur har goda förutsättningar att hantera såväl en större mångfald av fordon som ökade flöden under cykelplanens genomförandetid.
FOT	På senare år har nya fordonsslag tagit plats på cykelbanorna, exempelvis elsparkcyklar, eldrivna skateboards, hoverboards, två- eller trehjuliga lastcyklar. Det ställer ökade krav på cykelinfrastrukturen.	
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	Under pandemin har förvaltningen sett flera städer runt om i Europa som etablerat ny cykelinfrastruktur på kort tid för att möjliggöra säkrare resor där medborgarna kan hålla avstånd samt välja hälsosamma transportmedel i ökad utsträckning och hålla nere på smittspridningen. Under avsnittet 8.1 nämns "snabba åtgärder av tillfällig karaktär" som en lösning för förbättrad tillgänglighet och möjligheter att välja cykeln. Det här området skulle kunna kompletteras med konkreta exempel och åtgärdsplaner för hur staden snabbt kan implementera exempelvis pop-up cykelbanor och tillfälliga omledningar för att möta tillfälliga behov. Förändringen av Götgatan till en mer cykelvänlig gata lyfts fram som ett gott exempel som bör kunna kopieras till andra gator där infrastrukturen är undermålig och trafiksäkerheten därmed påverkas. Exempel på sådana gator är Sveavägen och Hornsgatan som på många sätt liknar Götgatans tidigare utformning med tillfälliga avsnitt med infrastruktur som sedan upphör och cyklister leds ut i blandtrafik. Avsnittet om hur staden kan arbeta mer aktivt för att snabbt etablera tillfällig infrastruktur med låg kostnad kan utvecklas och förtydligas för att driva på omställningen till säker cykling som är tillgänglig för alla. Inom branschen för hållbara transporter finns flera goda exempel på hur man kan gå till väga.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. Hösten 2020 tog kontoret på uppdrag fram förslag för att underlätta för cykling genom snabba åtgärder, med anledning av ändrade trafikflöden och resmönster på grund av pandemin. Förslagen omfattade såväl enklare trimning på cykelnätet som signalåtgärder, drift och underhåll. Redan 2020 omvandlades de tillfälliga kollektivtrafikkörfälten på Folkungagatan till cykelfält på sträckan mellan Götgatan och Renstiernas gata. 2021 har arbetet med enkla cykelåtgärder fortsatt. Ytterligare enklare trimningsåtgärder på cykelnätet för bättre framkomlighet och trafiksäkerhet utreds vidare, delvis inom ramen för nytt budgetuppdrag 2022.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden	Planen poängterar också att de regionala cykelstråken löper genom flera kommuner. Eftersom cyklister ofta färdas över kommungränserna skulle förvaltningen gärna se en tydligare beskrivning och plan för vilken roll staden har i att kvalitetssäkra de regionala stråken i de punkter där de går över kommungränsen. Planen lyfter t.ex. fram behovet av att säkra brutna länkar. Samtliga regionala stråk leds in till Stockholms stad vilket innebär att dialog med övriga kommuner är central för att såväl säkerställa god kvalitet i dessa punkter samt också verka för och vara en förebild för övriga kommuner att hålla samma goda standard som föreslås i Stockholms stads cykelplan. Detta kan även förtydligas under avsnittet 8.7 Samverkan och dialog.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. Det framgår i planen att Stockholms stad bör ta en fortsatt aktiv del i det regionala och mellankommunala arbetet med cykelfrågor, och har en särskilt viktig roll som kärnan i regioncentrum. Flertalet av de viktigaste och mest trafikerade regionala cykelstråken löper inom eller genom Stockholms stad och sammanfaller med stadens primära stråk. Stadens insatser är av stor vikt för att uppnå även regionala mål för cykeltrafik. Den regionala cykelplanens övergripande inriktning med ökad cykling och utbyggd cykelinfrastruktur är densamma som i Stockholms stads cykelplan. En stor del av Stockholms cykelinvesteringar sker på de viktigaste regionala stråken, som fyller en funktion även för inomkommunala resor och vardagscykling utöver arbetspendling. För att nå mål om ökad cykling i staden och regionen kommer det samtidigt finnas behov av fortsatta investeringar i andra delar av cykelnätet. Avsnitt 8.7 har uppdaterats med förtydliganden kring ansvarsfördelning vad gäller bland annat länstransportplanen.
Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd	Anslutningar till grannkommuner är viktigt för att underlätta cykling för stadens invånare, anställda och besökare. Tydlig skyltning och utmärkning av målpunkter, även över kommungränser, är en viktig åtgärd för att öka andelen som väljer cykel som färdmedel. Dessutom är det viktigt att anslutningen mellan olika typer av stråk är tydliga och inte bara upphör, vilket kan leda till otrygghet och svårighet att orientera sig för cyklister.	
Haninge kommun	Stockholms stad är en stor kommun som angränsar till flera andra kommuner. Många cykelpendlar över kommungränser och ofta med Stockholm som målpunkt. Det är viktigt att den mellankommunala och regionala aspekten finns med vid planering av cykelvägar.	
Region Stockholm	Region Stockholm noterar att samverkan och dialog identifieras som ett åtgärdsområde och att frågan om regional samordning lyfts i planen. Samordning och samplanering över kommun-, väghållar- och organisationsgränser är en viktig förutsättning för såväl utbyggd cykelinfrastruktur som för andra åtgärder för ökat cyklande. Även samverkan över sektorsgränser inom en organisation kan bidra till att stärka arbetet för cykelutveckling.	
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	Definiera vilken typ av samordning som behövs mellan Stockholms stad och övriga aktörer i regionen för ett effektivare regionalt samarbete	
Trafikverket	Trafikverket anser likt staden att samverkan är en nyckelfaktor för att kunna skapa goda möjligheter för cykel/cykelinfrastruktur i staden. Trafikverket vill betona att där stadens och Trafikverkets intressen möts är det extra viktigt med samverkan, och i ett så tidigt skede som möjligt. Detta för att underlätta respektive parts processer och projekt. I avsnittet kring samverkan och dialog framhävs vikten av att den statliga nivån tar sin del av ansvaret för utbyggnad av cykelinfrastruktur. Trafikverket delar denna uppfattning. Det ska dock poängteras att Trafikverket prioriterar och finansierar åtgärder på det regionala vägnätet utifrån Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län (Länsplanen), vilken Trafikverket inte själva är upprättare för. Avsnittet bör utvecklas och kompletteras med hur	

	finansiering och utbyggnad av statlig infrastruktur på regionalt vägnät går till samt vikten av samverkan mellan staden, Regionen och Trafikverket.	
Skarpnäcks stadsdelsnämnd	För att nå de av staden högt uppsatta målen i miljöprogrammet behöver staden bidra till att göra cykelpendling från kranskommunerna attraktiv.	
Södermalms stadsdelsnämnd	Förvaltningen konstaterar att planen i första hand är inriktad på att utveckla de primära stråken vilka ansvaras av trafiknämnden. Förvaltningen efterlyser en tydligare beskrivning av hur ansvaret ser ut gällande eventuella underhålls- och investeringsåtgärder som behöver göras på de huvudstråk som ligger på park- och grönområden vilka stadsdelsnämnderna ansvarar för. Det kan bland annat handla om insatser för att förbättra linjemålning, behov av hastighetsdämpande åtgärder samt skyltning.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. Trafiknämnden har genom beslut i kommunfullmäktige övertagit ansvaret för det som tidigare kallades cykelplanens pendlingsnät på parkmark från stadsdelsnämnderna. De senare ansvarar för att genomföra utbyggnader i enlighet med cykelplanen av övriga delar som ligger på parkmark. Här återfinns flera viktiga länkar på cykelplanens huvudnät. Texterna i planen har utvecklats, och det poängteras att staden bör göra en översyn av förutsättningarna för att prioriterade investeringar kan komma till stånd.
Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd	Förvaltningen ser ett behov av att planen tydligare beskriver hur planen ska realiseras och att ansvarsfördelning, bland annat vad gäller drift och underhåll av stråk, förtydligas. Genomförandet och uppfyllandet av åtgärdsområdena kräver samordning mellan ansvariga förvaltningar andra berörda aktörer samt en tydlig åtgärdsplan med prioriteringar. Idag är det tydligt vilken förvaltning som sköter vinterunderhåll, däremot är det oklart vem som ska ta ansvar för lagning och underhåll av vägkropp och ytskikt när de blir slitna. Här behövs en tydligt uttalad gränssättning och ansvarsfördelning förtydligas.	
Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd	I cykelplanen framgår det inte vilka förväntningar cyklisterna kan ha på huvudcykelnätets standard. De delar som går på parkmark ansvarar stadsdelsnämnden för, men inga särskilda medel tilldelas för ändamålet.	
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	Definiera en färdplan för utbyggnad av samtliga stråk enligt planen för att nå eftersträvad cykelandel. Här finns en god potential sedan TK tagit på sig enskilt ansvar för utvecklingen av cykelinfrastrukturen.	
Exploateringsnämnden	Ett positivt och uppskattat tillskott i förslag till cykelplan är de strategiska kopplingar som redovisas. Det var något som exploateringskontoret efterlyste i remissvar för cykelplan från 2012. Samtidigt vill kontoret lyfta fram de utmaningar som ofta finns att kunna förverkliga dessa kopplingar i anslutning till stadens exploateringsprojekt. Ofta är de av sådan storleksordning att de kan vara svåra för Enskilda projekt att inrymma inom projektekonomi. Därutöver ligger dessa strategiska kopplingar ofta i gränlandet mellan projektens avgränsningslinjer och angränsande omgivning. Därför kan även oklarheter finnas för vem som bör svara för Byggnation av dessa. Här ser exploateringskontoret gärna att tydligare samverkansformer utvecklas avseende kostnads- och ansvarsfördelning för att öka	Trafikkontoret tackar för synpunkten. I avsnittet om strategiska kopplingar i kapitel 9 har det förtydligats att frågor som rör finansiering och drift bör övervägas vidare inom staden.

	förutsättningarna att förverkliga dessa strategiska kopplingar. Dessa kopplingar ses som angelägna för att bidra till stadens ambitiösa mål om ökat cyklande varför det ses som angeläget att kunna bygga ut dessa.	
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	"Passa-på"-åtgärder: Staden lyfter i planen fram så kallade "passa-på" åtgärder i samband med ledningsarbeten och exploatering. Dessa är utmärkta exempel på hur samverkan inom staden kan förbättras för att arbeta mer agilt med cykelinfrastrukturen. Här skulle TK kunna peka ut en tydlig strategi för hur de säkerställer att lågt hängande frukter för cykelarbetet inte missas i samband med vägarbeten, ledningsarbeten och nyexploatering. Staden kan bli mer konsekvent i tillämpningen av passa-på-åtgärder. Ett förslag på hur man inte missar lågt hängande frukter är att göra en kartläggning för pågående och eller planerade projekt där passa-på åtgärder kan implementeras för ökad nytta för cykeltrafiken. Det bör då framgå vilka krav TK ska ställa på andra byggaktörer samt hur TK ska säkerställa att cykelarbetet inkluderas så att "passa-på" åtgärderna kan implementeras som standard och inte endast i undantagsfall.	Trafikkontoret tackar för synpunkten och tar med den i det fortsatta arbetet med genomförande av planen. I avsnittet om fortsatt utbyggnad av infrastruktur har det förtydligats att rutiner för samverkan kring och samordning av processer initierade av andra aktörer, liksom möjlighet till samordnad entreprenad vid "passa på"-åtgärder i samband med exempelvis ledningsarbeten kan behöva utvecklas.
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	Cykelplanens genomförandetid: Under rubriken Underhåll står det att planens genomförandetid är lång. Förvaltningen saknar information om en närmare beskrivning av planens genomförandetid.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna och tar med dem i det fortsatta arbetet med åtgärdsplanen.
Exploateringsnämnden	I anslutning till den cykelplan som antogs 2012, så bedrevs arbete inom trafikkontoret att ta fram en ny reviderad cykelhandbok. Exploateringskontoret medverkade i arbetet. Dessvärre färdigställdes aldrig handboken. Kontoret ser därför det som önskvärt att det i cykelplanen omnämns att befintliga handböcker behöver uppdateras och att det även fattas ett sådant beslut.	Trafikkontoret instämmer i synpunkten, och har förtydligt i planen att stadens stöd för planering och detaljutformning av cykelinfrastruktur behöver kontinuerligt uppdateras och utvecklas med utgångspunkt i cykelplanen. Det kan ske antingen genom en uppdatering av handboken Cykeln i staden (2009) eller på annat sätt genom ett samlat arbete med planeringsstöd för cykelinfrastruktur.
Stockholm Business Region	Likaså ställer sig bolaget mycket positivt till att cykelplanen beaktar godscyklisternas parkeringsbehov då cykelparkeringar behöver anpassas för lastcyklarna så att de får plats i cykelställen samt går att låsa fast säkert. Bolaget vill framhålla att lastcyklar har ett större värde än vanliga cyklar vilket gör funktionell och säker parkering viktig. Vidare är det också viktigt med möjlighet till smidig i och urlastning för cykelåkerierna.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och tar med sig dem i det fortsatta arbetet med genomförande av cykelplanen. En fortsatt utbyggnad av trygga och säkra cykelparkeringar i kombination med kontinuerlig bortforsling av övergivna cyklar är nödvändig för att göra staden tillgänglig för cyklister och bidra till cykelplanens mål om ökad cykling. Avsnitt 8.5 har utvecklats för att lyfta fram vikten av tillgänglig kapacitet även för en ökad mångfald av cyklar. Det förtydligas dessutom att nya innovativa parkeringslösningar som kan svara upp mot framtida behov av mobilitet i olika stadsmiljöer och för olika typer av cyklar bör studeras och testas.
Lidingö stad	Stockholm stad nämner också behovet av cykelparkering vid kollektivtrafikpunkter. Detta ser Lidingö stad positivt på och vill lyfta fram vikten av att det finns cykelparkering av god kvalitet vid Ropsten.	
Farsta stadsdelsnämnd	En av planeringsinriktningarna innebär att vardagscykling ska underlättas och det nämns att trygg och säker parkering vid målpunkter ska vara möjlig. Förvaltningen noterar att det i dagsläget saknas säkra och funktionella cykelparkeringar, eller att cykelställen är felpacerade, vid exempelvis Farsta centrum, vilket komplicerar	

	vardagscyklingen. Cykelställ måste vara anpassade för ramlås för att parkeringen ska vara någorlunda säker.	
Kungsholmens stadsdelsnämnd Norrmalms stadsdelsnämnd Östermalms stadsdelsnämnd	När nya cykelparkeringar anläggs är det viktigt att de anpassas till befintliga miljöer gällande placering, utformning och markmaterial.	
DHR	Det måste finnas flera och säkra parkeringar för cyklarna och elsparkcyklarna. Det ger en säkrare och tryggare miljö för alla.	
Naturskyddsföreningen	Viktigt att det satsas på fler cykelparkeringar, helst synliga vid viktiga målpunkter. De bör vara väderskyddade och ha god belysning. Ett system behövs för att forsla bort övergivna cyklar.	
Enskede-Årsta-Vantör Stadsdelsnämnd	Enligt cykelplanen är låncyklar en viktig del i en fungerande cykelinfrastruktur, och förvaltningen vill därför lyfta att det är viktigt att det finns god tillgång till ett låncykelsystem i hela staden. Förvaltningen bedömer att det skulle kunna bidra till att jämna ut resvanor mellan innerstaden och övriga staden.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och konstaterar att det låncykelsystem med elcyklar som lanseras under 2022 i hela staden har goda förutsättningar att på detta sätt bidra positivt till Stockholm som cykelstad.
Region Stockholm	Region Stockholm anser att det är positivt att planen lyfter nyttan med ett låncykelsystem som en del i infrastrukturen, vilket även lyfts i den regionala cykelplanen. Låncykelsystem bidrar även till att förbättra möjligheterna för kombinationsresor.	
Stockholms Hamnar	Bolaget saknar i förslaget till revidering av cykelplan ett resonemang och förslag på alternativa lösningar för cykeltransporter över vatten. Det finns möjlighet att hämta inspiration från andra europeiska städer byggda på vatten för att hitta lösningar på den barriäreffekt som vattnet i detta fall innebär. Eldrivna autonoma cykelfärjor är exempel på detta, men även Kielkanalen där de smalare passagerna över kanalen överbryggas med minde färjor som transporterar bland annat cyklar och fotgängare dag som natt. Liknande lösningar skulle skapa möjligheter att utveckla Stockholm som cykelstad samtidigt som upplevelsen av Stockholm som sjöfartsstad stärks.	Trafikkontoret tackar för synpunkten, och tar med sig den i det fortsatta arbetet med genomförande av cykelplanen.
Botkyrka kommun	Botkyrka kommun anser att det i planen finns en tillräckligt utförlig beskrivning av de innovationer och den utveckling som genomförts i Stockholm under de senaste åren, även om det hade varit intressant med mer utvecklade slutsatser med för och nackdelar av försöken. Det vore bra om det ytterligare utvecklades i slutsatserna i kapitel 4.8 vad Stockholm ser behov av att utveckla vidare när det gäller lagstiftning och regelverk.	Trafikkontoret tackar för synpunkten. För mer information om utfall och utvärdering av de försök som gjorts hänvisas till ärenden med beslut och slutredovisningar i trafiknämnden.
Region Stockholm	Kombinationsresor: Region Stockholm ser positivt på inriktningen att underlätta för så kallade kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik. Detta kräver, precis som understryks i planen, bland annat goda parkeringsmöjligheter vid stationer och hållplatser. Dimensionering och lokalisering av dessa baserat på förväntade resenärsflöden är något som Region Stockholm genom	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. Frågan om möjligheten att ta med cykeln på kollektivtrafiken är i första hand en fråga för Region Stockholm. I stadens remissvar på den regionala cykelplanen betonades vikten av utökade möjligheter att ta med cykeln på kollektivtrafiken.

	trafikförvaltningen kan bistå med. I planförslaget hänvisas till en fortsatt dialog kring kombinationsresor mellan staden och Region Stockholm: "På regional nivå bör kombinationsresor främjas genom utökade möjligheter att ta med cykeln på kollektivtrafiken." Region Stockholm anser att utökade sådana möjligheter bör undersökas, och om realistiskt även skapas, vilket ligger i linje med utredningsåtgärden som föreslås i Kollektivtrafikplan 2050 (remissutgåva maj 2021). Region Stockholm behöver utreda konsekvenser för att avgöra var det eventuellt är möjligt, då det finns många krav och villkor när det gäller säkerhet, trängsel, resenärsflöden, tidsaspekter och tekniskkapacitet.	
Idrottsförvaltningen	En aspekt för att öka mer långväga cyklande, framförallt mellan kranskommuner och Stockholms innerstad är möjligheten att ta med cykeln i kollektivtrafiken. Även detta om nämns i planen men Stockholms stad kan ha ambitionen att påverka regionen och Trafikverket att utöka denna möjlighet.	
Klimataktion och Cykelköket Solna	Tillåt cykeltransport på all spårbunden trafik under hela dygnet i separata avdelningar. Helst bör utökade tider och separata avdelningar skapas på pendeltåg och Roslagsbanan.	
Klimataktion och Cykelköket Solna	Färglägg cykelfält och cykelbanor mer enhetligt längs hela cykelbanan, inte bara där cykelbanan hamnar i blandtrafik. Förslagsvis röd. Färgläggningen bör ske i det föreslagna huvudvägnätet och på gator med cykelfält. Varje gatuhörn bör också med hjälp av skyltning markera att gatan tillhör huvudstråket. På enkelriktade gator där cykel får framföras i båda riktningar bör åtminstone cykelbanan i motsatt fil målas röd. I bästa fall markeras den som förbjuden för bilar. Klimataktion och Cykelköket Solna ser gärna pollare som separerar cykel- och gångbanor, inte nivåskillnader som orsakar olyckor. Även pollare kan bidra till olyckor så de bör endast användas i undantagsfall. Generellt sätt är gång- och cykelbanor för smala. Skapa dubbelriktade cykelbanor på en befintlig körbana där det är möjligt. Låt företrädesreglerna (zebralagen) för gångtrafikanter även tillämpas på cyklister vid övergångsställen samt förtydliga vad som gäller i situationen. Bilparkering bör endast tillåtas på vänster sida om enkelriktade gator där cykelbana saknas. Överväga förbud mot uteserveringar intill primära cykelbanor och övrigt reglera uteserveringar så att de inte öppnas ut mot cykelbanor.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och tar med dem i det fortsatta arbetet med genomförande av cykelplanen och uppdatering och utveckling av stadens stöd för planering och detaljutformning av cykelinfrastruktur.

	Där en gångbana passerar en cykelbana invid ett övergångsställe ska streckningen fortsätta över cykelbanan för att signalera för cyklister. Bygg bort flaskhalsar för ett smidigt flöde under rusningstrafik. Vissa platser kan kräva särskilda lösningar där cykeltrafik prioriteras. Slussen är ett exempel på en flaskhals och Götgatsbacken bör åtgärdas nu och inte 2022.	
Stockholm Business Region	Bolaget vill framhålla att en växande kategori av cykling innefattar godstransporter av olika slag genom olika cykelåkerier. Ytterligare en grupp av cyklister med behov av godstransporter är företagare som transporterar gods inom ramen för sin verksamhet. Stockholm Business Region anser att cykelplanen också föredömligt fångar godscyklisternas behov. Bolaget instämmer i att godscyklisterna i allt högre grad ser stora möjligheter med användandet av lastcyklar. Bolaget kan konstatera att lastcyklar har större anspråk på cykelinfrastrukturens kvalitet genom lastcyklarnas större bredd och längd samt större krav på generösa kurvradier.	Trafikkontoret tackar för synpunkten, och instämmer i vikten av att utforma cykelinfrastrukturen för att möjliggöra en ökad mångfald av fordon, däribland lastcyklar.

Synpunkter kring samspel och trygghet

Flera remissinstanser instämmer i att gående och cyklister bör hanteras som två separata trafikantgrupper då de i många fall har olika förutsättningar och behov, och betonar vikten av att öka möjligheten till samspel och minska risken för konflikter.

Remissinstans	Yttrande	Trafikkontorets svar
Bromma stadsdelsnämnd	Förvaltningen saknar ett tydligt fokus på hur arbetet kring samspellet mellan fotgängare och cyklister ska kunna förbättras. Både eldrivna fordon och vanliga cyklar framförs ofta i hög fart och är svåra att uppfatta då de inte hörs när de närmar sig en fotgängare bakifrån. Cykeltrafikanternas regelefterlevnad är dålig och fotgängare upplever sig i hög grad som riskutsatta, undanträngda och otrygga. I planen anges att det är olycksstatistiken mellan cyklister och fotgängare som är norm då det istället borde vara den alldeles för höga andelen tillbud mellan cyklister och fotgängare som sker dagligen. Det bor många äldre i Bromma och många är oroliga för att bli påkörda av cyklister som kör fort. Tydliga planer för att förbättra tryggheten för gående behöver tas fram. Cykel och andra tvåhjuliga fordon är ett eget trafikslag som naturligt håller högre hastigheter än folk som går. Det är därför viktigt att separera cykelstråk ifrån gångstråk. Cykel- och gångplanerna för Stockholm behöver alltså hänga ihop redan från början för att skapa bästa möjliga tillgänglighet och trygghet för både cyklister och gångtrafikanter.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och konstaterar att planen är tydlig med att gående och cyklister ska betraktas som två separata trafikantgrupper. Det sker relativt få olyckor mellan cyklister och fotgängare, men det är ändå som flera av remissinstanserna framhåller viktigt att arbeta med att underlätta samspellet genom tydlig separering och väl utformade korsningspunkter för att öka tryggheten för både gående och cyklister, samt tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning. Kontoret har utvecklat och förtydligat texterna kring detta, och konstaterar att medelhastigheten på cykelstråken i Stockholm är betydligt lägre än den lägsta skyltade hastigheten för motorfordon. På smala gång- och cykelbanor med otillräcklig separering kan dock fotgängare uppleva cykeltrafikens hastighet som hög och cyklister uppleva osäkerhet kring fotgängares rörelser. Cykelplanens rekommenderade bredder för de utpekade cykelstråken syftar tillsammans med stadens planeringsstöd för gångtrafik till ökad framkomlighet och trygghet genom väl tilltagna ytor för både cyklister och fotgängare.
City i Samverkan	Konflikten mellan gående och cyklister måste byggas bort, gång och cykelbanor bör endast (om någon gång) nybyggas undantagsvis. Om det inte byggs in konflikter mellan gående och cyklister så skapas det också en tryggare miljö för gående. Trafikmiljön måste byggas så att den tar hänsyn till oskyddade trafikanter och att man inte har som utgångspunkt att cyklister är gående på två hjul, utan utgångspunkten måste vara att det är ett trafikslag för sig och att det planeras och byggs utifrån det. Om det byggs cykelbanor som fungerar för de allra minstas cykling så stärker vi allas cykeltur och föräldrar kan istället cykla med sina barn till förskola och skola istället för att skjutsa i bil.	För att barns och äldres cykling ska öka är det extra viktigt att trafikmiljön både upplevs och är säker. Av den anledningen har kopplingen till stadens plan för säkra och trygga skolvägar förtydligats.
Exploateringsnämnden	I flera fall kan kontoret se att det ofta finns målkonflikter mellan anspråk på cyklisters framkomlighet och trygghet och säkerhet för andra trafikanter. Flera exempel finns där anläggande av pendlings- och huvudcykelstråk i direkt anslutning till förskolor, skolor och i enstaka fall bostäder väckt oro från olika intressenter. Förekomst av snabbcyklande pendlingscyklister har både setts som otryggt och fara för trafiksäkerhet för andra oskyddade trafikanter.	
Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning	Cyklisternas hastighet och tysta fordon kan orsaka otrygghet hos gående eller personer med funktionsvariation. Det är därför viktigt att uppmärksamma detta vid utformning av ytor där dessa	

	trafikantgrupper möts.
Norrmalms stadsdelsnämnd Kungsholmens stadsdelsnämnd Östermalms stadsdelsnämnd	Förvaltningen vill framhålla vikten av att fortsätta utveckla arbetet kring ökad säkerhet och trygghet i takt med att cykelinfrastrukturen byggs ut. Både vad gäller fotgängare som rör sig i anslutning till cykelvägar och för cyklister i förhållande till övrig trafik. Detta är extra viktigt vid utbyggnad av cykelvägar längs gånggator, där det krävs en tydlig separering av gång- och cykelstråk, och vid utbyggnad i närhet till skola/förskola samt i allmänhet på platser där många fotgängare rör sig i anslutning till cykelbanor. Detta kräver exempelvis tydlig vägvisning och markering för cykelbanor.
NTF Öst	NTF Öst ser gärna ett fortsatt arbete med separering av trafikslagen både av säkerhets- och trygghetsskäl.
Skärholmens Stadsdelsförvaltning – Pensionärsrådet och rådet för funktionshinderfrågor	Slutligen lyfter rådet frågan om el-mopeder eller trehjuliga eldrivna rullstolar som används företrädesvis av äldre och elsparkcyklar samt vanliga cyklar med elhjälpmotor. Alla fordon som är ganska tysta och kan uppnå hastigheter som en gående uppleva som höga, vilket kan innebära stora risker för gående, särskilt hörselskadade.
SRF Stockholms stad	I åtminstone 40 år har vi ständigt pläderat för att gångtrafikanter, cyklister och motor fordon måste separeras. Och utifrån vad våra medlemmar ständigt framhåller, så är det inte självklart på det viset över allt i staden. Vi hävdar principen att övergångsställen, korsningar, cykelbanor ska vara markerade på ett sätt enligt en godkänd standard av SRF. För oss måste principen gälla att vi ska kunna ta oss fram överallt i staden. Och att det inte ska krävas någon hjälp för att säkert och självständigt använda stadens gator och torg. Vi behöver fungerande anpassningar av miljön, utifrån ovan formulerade principer. Trafikmiljön måste ha säkrat att tysta fordon inte utgör någon risk för synskadade. I sammanhanget påminner vi om att cyklar just är sådana tysta fordon. Samma ska gälla för sommargånggator, sommartorg och ombyggnationer likaså.
Södermalms stadsdelsnämnd	Förvaltningen instämmer i huvudsak i planens beskrivning att gående och cyklister bör betraktas som två separata trafikantgrupper då de i många fall har olika förutsättningar och behov. Förvaltningen noterar att det idag uppstår konfliktsituationer mellan cyklister och gångtrafikanter längs flera gång- och cykelstråk i stadsdelsområdets parker. Förvaltningen vill dock understryka vikten av att utformningen av cykelbanor i vissa park- och grönområdet med stora vistelsevärden bör göras med stor omsorg och som möjliggör ett gott samspel mellan olika trafikanter och värden.

DHR	Det är också viktigt att gång och cykeltrafikanter skils åt. Finns annars stor risk för att det sker allvarliga olyckor och det vill vi inte ha. Separata gång- och cykelvägar. Då många som använder cykel eller elsparkcyklar kör mycket fort, finns risk för olyckor. Separera dom med t ex gräsmattor.	
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	Andra åtgärder för att underlätta samspelet med fotgängare kan beskrivas tydligare, hur skulle t.ex. ökad separering kunna utföras? Kan skyltning om hänsyn behövas för ökad upplevd trafiksäkerhet?	
Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd	Förvaltningen får in många klagomål på cyklister som uppfattas köra alldeles för fort i parkmiljöer. Förvaltningen föreslår att trafikkontoret tar fram en skylt med texten "Cykel får endast framföras i gångfart", vilket finns i Huddinge kommun, eller till exempel "Cykling på gåendes villkor". Denna kan placeras på parkvägar som inte till hör huvudnätet och som ligger i parkmiljöer med många flanörer, barn och äldre som ska kunna promenera utan att oroa sig för snabba cyklar. Trekantsparken, Liljeholmstorget, Årstavikens strandpromenad och Långbroparken är exempel på platser där en sådan skyltning kan vara lämplig.	
Skärholmens Stadsdelsförvaltning – Pensionärsrådet och rådet för funktionshinderfrågor	Pensionärsrådet lyfter att på gemensamma gång- och cykelbanor i huvudnät och primära stråk är det inte tillräckligt trafiksäkert med enbart linjeseparering; avståndet mellan de olika trafikslagen är litet, linjemarkeringar går alltför lätt att överträda och dessa syns sämre i mörker och vid vinterväglag.	Trafikkontoret tackar för synpunkten. De utvärderingar av rörelsemönster och beteende hos trafikanter som gjorts visar att separering av gång- och cykeltrafik genom målad linje fungerar relativt väl. Samtidigt vet vi att genom att arbeta med ännu tydligare separering, bredare sektioner, bättre linjeföring och väl utformade korsningspunkter kan tydligheten för trafikanterna ökas ytterligare och samspelet mellan olika trafikslag därmed underlättas än mer.
Utbildningsnämnden	Förvaltningen vill lyfta en målkonflikt som ibland uppstår mellan det övergripande cykelperspektivet i staden och trafiksäkerheten runt skolor. Nya skolor planeras ofta med gång- eller cykelstråk över skolgården, vilket kan leda till säkerhetsrisker och i förlängningen en mindre användbar skolgård. Förvaltningen vill betona vikten av ett barnperspektiv i planeringen av nya skolor, och att gång- och cykelstråk över skolgårdar undviks.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna och tar med dem i det fortsatta arbetet med planen. Texterna har uppdaterats med hänvisning till stadens Plan för säkra och trygga skolvägar som innehåller riktlinjer för åtgärder och utformning av cykelvägar vid skolor.
Östermalms stadsdelsförvaltnings pensionärsråd	I remissen sägs att gående och cyklister bör betraktas som två separata trafikantgrupper då de i många fall har olika förutsättningar och behov. Cykeln är ett fordon och måste behandlas därefter. Rådet har tråkigt nog observerat att vissa cyklister inte betraktar cykeln som ett fordon utan använder gångbanor och tex parken vid Karlaplan som genomfart. Cykeln är ju också ett tyst färdmedel och det gör att när de kommer bakifrån borde använda ringklockan för att uppmärksamma	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. Stadens huvudsakliga fokus är på att utforma trafikmiljön på ett tydligt sätt så att det blir lätt att göra rätt. Utöver detta behöver varje enskild individ som rör sig i trafiken ta ansvar för att följa de lagar och regler som finns, visa den hänsyn som krävs utifrån situationen och inte minst ansvara för sitt eget beteende för att underlätta samspelet med andra

	gående. Pensionärsrådet anser att eftersom cykeln är ett fordon borde det finnas regler om cykling som delas ut till alla cyklister och information skall ges i skolor om cykelregler.	människor i trafikmiljön. Skyltade hastigheter för biltrafiken gäller även för cykeltrafiken. Det är sedan Polisens uppgift att beivra överträdelser mot trafikregler.
Sveriges Åkeriföretag	Bättre kontroller för oskyddade trafikanter för att säkerställa att de följer trafikreglerna • Överse gräns för högst tillåtna hastighet för cyklister • Informera/kampanj till cyklister om trafikregler och hur man beter sig i trafiken tex. faran vid högersväng för yrkestrafiken vid trafiksignal. • Inför tidsförbud för vissa gator att cykla på, för att gynna nyttotrafiken.	

Synpunkter kring trafiksäkerhet, drift och underhåll

Flera remissinstanser instämmer i vikten av att förbättra trafiksäkerhet och arbeta konsekvent med hög standard på drift och underhåll för att det ska bli attraktivt att cykla. Frågan om högre krav på omledningar av cykelbanor vid tillfälliga vägarbeten lyfts från flera håll.

Det påpekas att nöjdheten med trafiksäkerheten är relativt låg i de undersökningar som gjorts. Särskilt betonas vikten av att snöröjning och halkbekämpning prioriteras och förbättras på cykelvägarna för ökad framkomlighet året runt, och att även intilliggande gångbanor fortsatt sopsaltas.

Remissinstans	Yttrande	Trafikkontorets svar
Norrmalms stadsdelsnämnd Kungsholmens stadsdelsnämnd Östermalms stadsdelsnämnd	I takt med att trafiken ökar och antalet trafikslag blir fler ökar också risken för olyckor och skador. Förvaltningen menar att cykelplanen bör omfatta en strategi för att främja en god cykelkultur även ur ett trafiksäkerhetsperspektiv.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och tar med dem i det fortsatta arbetet med genomförande av planen. Det övergripande syftet med cykelplanen är att det ska bli enklare och säkrare att cykla i Stockholm. Cyklister är en utsatt grupp i trafiken, och cyklister är överrepresenterade i olycksstatistiken. Utvecklingen går dock åt rätt håll vad gäller de allvarliga olyckorna, samt svårt skadade och omkomna cyklister. Antalet måttliga och lindriga skadade ökar dock om än i långsammare takt än cykeltrafikökningen. Grundläggande för att uppnå ökad trafiksäkerhet är att staden har ett väl utbyggt, väl utformat och väl underhållet cykelvägnät. Tillräckligt breda cykelbanor som är tydligt separerade både från gående och motorfordon och säkra korsningspunkter minskar olycksrisken tillsammans med förbättrad sopning, plogning och halkbekämpning. Det gör att fler känner sig trygga och vill cykla. Det nya målet om upplevelsen av trafiksäkerhet blir ett sätt att följa upp stadens arbete.
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	Cykelplanen framhåller trafiksäkerhet som ett område som behöver förbättras. Utöver det listas även nya förutsättningar som bakgrund till ett ökat investeringsbehov till följd av t.ex. ökad andel lastcyklar för gods- och privata transporter, elcyklar och olika hastigheter etc. Här skulle en kartläggning av nuvarande brister och behov i infrastrukturen utgöra ett bra underlag för att visa på hur staden ska uppfylla dessa framkomlighetsmål samt förbättra trafiksäkerheten. Tydliga etappmål och uppföljning skulle höja planens strategiska tyngd.	
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	Enligt medborgarundersökningar (sida 21) är det en låg och därtill minskande andel av gång- och cykeltrafikanterna i Stockholm som är nöjda med trafiksäkerheten. Den upplevda bristen på trafiksäkerhet kan vara ett hinder för många att börja cykla, vilket därmed motverkar målet om ökad andel cykelresor. Förvaltningen är därför positiv till att ökad trafiksäkerhet och trygghet lyfts fram som viktiga frågor att arbeta med i cykelplanen.	
FOT	Cykelplanen måste mycket kraftfullare ta upp skadeproblematiken vid ökad cykling. Sambanden tyder på det krävs extraordinära insatser för att motverka ökat antal skadade. Åtgärderna är väl kända, men bör måhända fokusera starkare på säkerhet än framkomlighet och tillgänglighet. Det är troligen möjligt att motverka ökat antal skadade vid fördubblad cykling, men det kräver fokusering och väl tilltagna resurser. Det handlar om att skapa sammanhängande och väl underhållen infrastruktur, skyddad från motortrafik, säkrare korsningspunkter också på huvud- och lokálnäten, lägre motorhastigheter och mycket effektivare halkbekämpning.	

FOT	Säkerhetsproblematiken underskattas grovt i cykelplanen. Det beror på att säkerhetsanalysen baserats på statistikdatabasen STRADA som särskilt i Stockholmsregionen drabbats av svåra problem. STRADA-statistiken kan inte användas för att bedöma cykelsäkerhetens magnitud eller utvecklingen inom Stockholmsregionen. Det kan man däremot göra utifrån Socialstyrelsens patientstatistik. Den är fristående från STRADA och har inte alls drabbats av samma problematik. Den omfattar, som bekant, trafikanter som skadats så svårt att de måste läggas in för slutenvård. Antalet svårt skadade cyklister, enligt Socialstyrelsens statistik, har fördubblats de senaste tjugo åren. Också cykeltrafiken har ökat, i grova drag drygt fördubblats under samma tid. Generellt finns ett starkt samband mellan gång- och cykeltrafikens storlek och antalet skadade. Dels över kommuner. Kommuner med mycket cykling har fler skadade än kommuner med liten. Dels över säsonger. När cykeltrafiken ökar framåt värkanten ökar också antalet cykelolyckor. Den ökningen är direkt proportionell mot cyklandet. Båda sambanden är som sagt mycket starka och innebär att fördubblad cykeltrafik medför 70-80 procent fler skadade.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. Inom Stockholms stad finns en lång tradition och erfarenhet av att arbeta med trafiksäkerhet och arbetet har sedan många år tillbaka varit reglerat i politiskt antagna program. Trafikkontoret sammanställer årligen en rapport till trafiknämnden, vilken sammanfattar utvecklingen av trafikolyckorna inom Stockholms stad. Statistiken som används och analyseras i rapporten är hämtad från Transportstyrelsens rapporteringsdatabas för trafikolyckor, STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). Då databasen och indatakällorna har förändrats och utvecklats en hel del under åren kan statistiken vara missvisande och svåranalyserad i vissa avseenden och perioder. Kontoret framhåller i 2020 års rapport att man därför bör vara försiktig med att dra långtgående slutsatser då det verkliga antalet olyckor kan vara högre än vad statistiken redovisar. För dödsolyckorna är dock antalet statistiskt säkerställt. Detta har förtydligats även i Cykelplanens avsnitt om trafiksäkerhet. Med detta sagt kan ändå konstateras att utvecklingen av antalet omkomna och allvarligt skadade i cykelolyckor utifrån den tillgängliga olycksstatistiken i STRADA inte ser ut att följa de senaste årens ökning av cykelflödena. Det kan framöver vara intressant att komplettera STRADA med annan statistik för att få en mer heltäckande bild av utvecklingen på trafiksäkerhetsområdet. Det kräver dock att de olika databaserna görs kompatibla och jämförbara över tid, och det bör i första hand vara en uppgift för berörda myndigheter.
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	Vägarbeten och ombyggnationer innebär idag ofta att framkomligheten för cykel begränsas på ett sätt som inte är godtagbart för regionala cykelstråk och huvudstråk, det är inte heller i linje med stadens framkomlighetsstrategi som ska prioritera yteffektiva transportslag som gång- och cykeltrafik. Som central nod i länet har Stockholms stad flera sådana stråk att beakta. Här bör cykelplanen förorda krav istället för rekommendationer på utformning av cykelbanor vid tillfälliga vägarbeten eller omledningar. En bra utgångspunkt finns i den regionala cykelplanens beskrivning av att omledningar ska sträva efter att hålla permanent standard vad gäller regionala cykelstråk. Utöver dessa regionala stråk bör det även kunna tillämpas på så kallade huvudstråk om framkomlighetsstrategin ska tillämpas.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. Texterna om omledningar för cykeltrafiken vid vägarbeten har utvecklats.

Nacka kommun	Även kapitel 8 – och löptexten under punkt 8.1 Cykeltrafik vid vägarbeten är intressant och aktuellt även ur ett Nackaperspektiv då Nacka med flera kommuner i Stockholmsregionen står inför flertalet omläggningar av cykeltrafiken de kommande åren och cyklisters framkomlighet och trafiksäkerhet bör prioriteras under pågående vägarbeten.	
Skärholmens stadsdelsnämnd	För att det ska bli mer attraktivt att cykla krävs förbättrad framkomlighet vid trafikarbeten och stadsutvecklingsprojekt. Förvaltningen anser att det behöver ställas höga krav på entreprenörer i samband med trafikarbeten och byggprojekt att säkerställa framkomlighet för gående och cyklister.	
Östermalms stadsdelsnämnd FTB	Avslutningsvis vill vi betona att en god trafiksäkerhet bör främjas i en hållbar stad, enligt trafiksäkerhetsprogrammet. Därför bör inte cykeltrafiken prioriteras framför andra trafikanter. Speciellt gäller det gående, där barn, äldre och funktionsutsatta är särskilt sårbara grupper. Att ha samma trafikbestämmelser för samtliga trafikslag är därför pålitligare än att göra vissa undantag som nämns i Cykelprogrammet, högersväng mot rött och allgrönt för cyklister samt möjligheten att cykla dubbelriktat på enkelriktade gator. Det finns även behov av tydligare regler för parkvägar. Alla cyklister är inte lika kunniga om regler. När cykeltrafiken ökar måste också efterlevnaden av regler i trafiken bli mer pålitlig därför krävs ytterligare information för att undvika att olycksfrekvensen ökar.	Trafikkontoret tackar för synpunkten. Trafikplanering i en storstad som Stockholm berör ofta komplexa miljöer, och innebär avvägningar mellan olika intressen och anspråk med utgångspunkt i Framkomlighetsstrategins övergripande inriktning samt utifrån de förutsättningar som råder på platsen. De regelförändringar som nämns som staden har utrett och testat med gott resultat är nu föremål för ett regeringsuppdrag som Transportstyrelsen utreder. Förhoppningen är att det leder till förslag på permanenta tydliga regler i nationell lagstiftning.
FOT	Olycksutvecklingen understryker behovet av särskilt kraftfulla åtgärder för att inte ambitionerna om ökad cykling ska leda till ännu fler skadade. Infrastrukturen, med tillhörande regelsystem, måste inriktas mera på säkerhet. Det kräver betydligt större resurser än dagens. Också resurserna för drift och underhåll måste kraftigt förstärkas. Detta bör tydligare skrivas fram i förslagen till Trafiksäkerhetsplan och Cykelplan. Det är förstås viktigt med snabb och effektiv halkbekämpning för cyklister och gående. Halkolyckorna kostar dessutom mera samhällsekonomiskt än insatserna för halkbekämpning.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. Kontoret har utvecklat avsnitten om drift och underhåll i planen, och lyfter bland annat fram den nyinrättade Cykeljouren som ett bra exempel på drift- och underhållsinsats. Staden sopsaltar i nuläget ca 22 mil cykelstråk. Längs 15 mil underhålls även intilliggande gångbanor, och utöver det görs det sedan ett par år tillbaka särskilda insatser med sopsaltning på prioriterade gångbanor.
Sundbybergs stad	Sundbyberg delar bilden av att hög standard på drift och underhåll i cykelvägnätet är en nyckelfaktor för måluppfyllnaden.	
Skärholmens stadsdelsnämnd	För att höja både den upplevda och den faktiska säkerheten för cyklister är skötsel, underhåll, bra sikt och belysning viktiga frågor. Åtgärder för att öka säkerheten för cyklisterna välkomnas och att cykeltrafikanternas framkomlighet förbättras. Att driften sköts på ett bra sätt är mycket viktigt för att göra det mer attraktivt att cykla.	
NTF Öst	Det är viktigt att förbättra förhållanden för cyklisterna som tex genom väl driftad och underhållen infrastruktur men även andra faktorer som hastighetsgränser [för biltrafiken] kan förbättra förhållandena.	

Stockholmshem	Stockholmshem ser positivt på stadens ambitioner att förbättra infrastrukturen för resande och förvaring av cyklar. Det är viktigt att snöröjning och halkbekämpning prioriteras och förbättras på cykelvägarna för ökad framkomlighet året runt.	
Östermalms stadsdelsförvaltnings pensionärsråd	Vintercykling nämns och cykelbanorna sopsaltas man säger vidare att det är önskvärt att närliggande gångbanor inkluderas så de gående inte frestas att gå på cykelbanan. Vi är övertygande om att om gångbanorna håller samma standard skulle ett antal halkolyckor undvikas.	
Klimataktion och Cykelköket Solna	Sopsalta både gång- och cykelbanor så att inte gångtrafikanter går på torra cykelbanor då gångbanan är blöt.	
Sveriges Åkeriföretag	Sopa och salta även gångvägar.	
Kungsholmens stadsdelsförvaltning Norrmalms stadsdelsförvaltning Östermalms stadsdelsförvaltning	Förvaltningen vill också lyfta fram en problematik kopplad till ökad användning av sopsaltning i på stadens cykelbanor. Sopsaltning har negativa effekter på gatuträd och annan närliggande grönstruktur och förvaltningen efterfrågar därför en strategi kring hur det kan motverkas.	Trafikkontoret tackar för synpunkten, och har förtydligat texterna i planen. Miljöaspekterna är viktiga att beakta vid all vinterväghållning, även traditionell sådan, och utveckling av teknik och metoder sker kontinuerligt. Staden har krav på alla leverantörer att ha en saltminimeringsplan. Gatuträd i framför allt innerstaden har ofta konstgjorda växtbäddar som är mer tåliga.

Synpunkter kring avvägningar i trafikplaneringen

Remissinstanserna är som redogjorts för överlag positiva till stadens satsning på ökad cykling och vikten av att fortsätta bygga ut framkomlig och säker cykelinfrastruktur. Samtidigt pekar flera remissinstanser på utmaningen med trafikplanering i en tät stad med begränsat utrymme, och vikten av att beakta och göra avvägningar mellan olika trafikslag och intressen i stadsmiljön. Det är i regel svårt att på varje plats tillgodose alla anspråk på ett tillfredsställande sätt, och det framhålls att många funktioner kan i nybyggnation leda till breda gatusektioner.

Flera remissvar lyfter vikten av tillräckliga ytor för gångtrafikanter och att stadens mål för tillgänglighet beaktas, andra betonar framkomligheten för kollektivtrafiken och näringslivets transporter. Några remissvar framhåller biltrafikens behov, andra menar att fotgängare och cyklister behöver prioriteras till förmån för ytor för motorfordon. Även vikten av att ta hänsyn till träd, grönska och hållmark samt värdefulla park- och rekreationsvärden lyfts av flera remissinstanser.

Remissinstans	Yttrande	Trafikkontorets svar
Klimataktion och Cykelköket Solna	För att Stockholm stads cykelnät ska förbättras krävs stora omställningar, en förutseende infrastruktur och en djärv cykelplan. Befintliga vägar bör göras om från gator för bilar till utrymmen för enbart cyklister och gångtrafikanter. Vi vill se en mer djärv plan för trafiken i innerstaden. Förbud biltrafik utan funktionshinder- eller handelstillstånd. Skylta om hela innerstaden till cykelgata, förutom ett fåtal utpekade motortrafikstråk. På sikt ska endast kollektivtrafik, taxitrafik, cykeltrafik och "nyttobiltrafik" vara tillåten innanför tullarna. Detta skulle minska behovet av särskilda lösningar för cykeltrafik, och kan göras successivt, en stadsdel i taget.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. Kontorets sammantagna bedömning är att det råder stor enighet om Framkomlighetsstrategins inriktning. Fler behöver använda kapacitetsstarka färdmedel, det vill säga gå, cykla eller åka kollektivt för att transportsystemet ska fungera effektivt. Dessutom behöver framkomligheten vara god för näringslivets transporter.
Kommunstyrelsens pensionärsråd	Man måste för att få ett säkert cyklande i staden se vad de olika åtgärderna får för konsekvenser för stadens alla kategorier. Vi ser att gruppen äldre inte finns med som den kategori den bör utgöra.	Avsnitten om avvägningar vid planering och utbyggnad av cykelinfrastruktur har utvecklats för att förtydliga detta.
Riksförbundet M	Ökad och säker cykling bidrar till att minska transporternas miljöpåverkan, stärker folkhälsan och resulterar i en bättre stadsmiljö och minskad trängsel. Samtidigt kommer bilen fortsatt att behövas och därför är samspelet i trafiken avgörande för att skapa mobilitet för alla. M Sverige har tidigare påtalat vikten av att Stockholms stad tar ett helhetsgrepp för infrastrukturen i staden vilket vi fortsatt ser som väsentligt.	Stads- och trafikplanering handlar om avvägningar och prioriteringar. Det framgår i planen att flera av de utpekade cykelstråken berör komplexa miljöer, och innebär avvägningar mellan olika intressen och anspråk utifrån Framkomlighetsstrategin och de förutsättningar som råder på platsen. Exempel på sådana är kapacitet, angoringsbehov för näringslivets transporter, gestaltning, vistelseytor, grönstruktur, upplevelsen av gaturummet samt tillgänglighet och säkerhet för olika trafikslag och trafikanter.
Skönhetsrådet	Sammantaget sympatiserar rådet med inriktningen på att främja vardagscykling på cykelgator och på cykelstråk. I detta arbete behöver stor hänsyn tas till befintlig vegetation vid anläggande av bredare cykelbanor. Rådets erinran gäller bevarande av träd, grönska och hållmark vilka har stora kulturhistoriska och- miljöskapande värden och	Erfarenheten av de senaste årens investeringar visar att cykelåtgärder med fördel kan kombineras med åtgärder som även medger god framkomlighet för andra kapacitetsstarka transportmedel, ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet samt

	bör värnas i högre utsträckning. Skönhetsrådet skulle gärna se att cykelplanen innehöll mer konkretion kring de avvägningar som görs, särskilt när det gäller grönska som tas i anspråk och träd som fälls för ökad framkomlighet. Det är väldokumenterat att grönska bidrar till människors välbefinnande och träd och växtlighet är stadsbyggnadselement som skattas högt av stockholmarna. Samtidigt ersätts mer och mer av stadens grönområden av bebyggelse. Det vore olyckligt om även målsättningen om ökad cykling bidrar till att minska den grönska som invånarna så väl behöver. Det är också känt att cyklister värdesätter att cykla i en grön omgivning. Rådet uppskattar de kompensationsåtgärder som görs och inser att avvägningarna inte är enkla att göra, men i det fortsatta arbetet med cykelplanen bör träd och grönstråk endast i undantagsfall omvandlas till cykelbanor. Att främst ianspråkta fordonstrafikens ytor för att till skapa nya och bredare cykelbanor bör utgöra en vägledande planeringsprincip.	med respekt för grönstruktur och vistelsekvaliteter. Kontorets sammantagna bedömning är att de senaste årens utbyggnad av cykelinfrastruktur i staden har kunnat ske med relativt liten påverkan på andra trafikslag och funktioner, och flertalet cykelprojekt bedöms ha lett till förbättringar för exempelvis gångtrafik. Stadens grönstruktur påverkas av såväl stadsutveckling och exploatering som utbyggnad av väg- och spårinfrastruktur. Breddade och nyanlagda cykelbanor står för en mycket liten del av påverkan i det sammanhanget, och genomförda cykelprojekt har ofta innefattat såväl ersättningsplantering av träd som andra former av grönkompensation. Dessutom möjliggörs hållbart resande utan buller, utsläpp av partiklar och växthusgaser, som får långsiktigt positiva miljöeffekter på såväl grönstruktur som människors hälsa. Ibland går det att förena stadens olika mål och ibland är de motstridiga. Vad som är lämplig avvägning mellan dessa intressen varierar eftersom varje plats har sina unika förutsättningar. Kontoret konstaterar att denna plan ökar kunskapsunderlaget och därmed gör det lättare att göra medvetna val.
Södermalms stadsdelsnämnd	Det är enligt förvaltningen viktigt att cykelplanen inte strider mot gångplanens övergripande mål som innebär att stadens offentliga rum ska ge bättre förutsättningar för alla invånare och besökare att kunna, vilja, veta och våga gå. Det är därför enligt förvaltningen viktigt att det utvecklade cykelnätet inte ske på bekostnad av gåendes villkor.	
City i Samverkan	Tänk olika trafikslag när det planeras och byggs om. God framkomlighet främst för näringslivets transporter, kollektivtrafiken, cyklister och gående. Viktigt att minska antalet konflikter mellan de olika trafikslagen. Vi skulle också vilja se att det finns någon typ av uppföljning kring vilka fordon som använder cykelbanan. Idag är det dessvärre lite av vilda västern och alla möjliga tvåhjuliga fordon använder cykelbanan. Detta är olyckligt då t ex lätta motorcyklar är tunga, går fort och kan bidra till stor skada i en krock med en cyklist.	
City i Samverkan	Vi instämmer med att cykel ska ses som ett eget trafikslag och att planeringen ska utgå från det, vidare är det viktigt att hinder som är till för att hindra andra trafikslag inte minskar framkomligheten för cyklister. Risken är annars att det blir en lösning som avsevärt försvårar framkomligheten för cyklister. Cyklar idag är inte bara två hjul, även lastcyklar behöver få plats.	
Naturskyddsföreningen	I arbetet med framkomlighet bör det framgå i cykelplanen att ytor för bilister kan behöva krympas på bekostnad av ytor för cyklister. Det kan göras genom att införa fler bilfria gator (med undantag för nödvändiga godstransporter), låta biltrafik vara tillåten endast mellan vissa valda tider (då cyklisterna är färre) och genom att pröva att stänga av stänga	

	av ett bilkörfält om det finns två körfält under en testperiod.
Södermalms stadsdelsnämnd	Förvaltningen anser att utvecklingen av befintliga eller nya cykelstråk i första hand bör göras inom befintlig infrastruktur på gatumark så att värdefulla park- och rekreationsvärden inte går förlorade. Förvaltningen anser att förslagets målsättning, som innebär att fler ska cykla, är positivt men att det inte bör ske på bekostnad av parkernas funktion och biologiska värden.
Södermalms stadsdelsnämnd	Förvaltningen instämmer i huvudsak i planens beskrivning att gående och cyklister bör betraktas som två separata trafikantgrupper då de i många fall har olika förutsättningar och behov. Förvaltningen noterar att det idag uppstår konfliktsituationer mellan cyklister och gångtrafikanter längs flera gång- och cykelstråk i stadsdelsområdets parker. Förvaltningen vill dock understryka vikten av att utformningen av cykelbanor i vissa park- och grönområdet med stora vistelsevärden bör göras med stor omsorg och som möjliggör ett gott samspel mellan olika trafikanter och värden.
Utbildningsnämnden	Några exempel är kraven att säkra skolvägar ska leda hela vägen fram till skolans cykelparkering, att cykelvägar till och från skolor ska vara väl upplysta och att sikten ska vara god, samt att cykelvägar till och från skolor ska ha hög prioritet vid vinterväghållning. Utbildningsförvaltningen deltar aktivt i den fysiska utformningen av staden, både i ett långsiktigt planeringsperspektiv och i det faktiska genomförandet av skolbyggnadsprojekt. Cykelperspektivet, med kopplingen till säkra skolvägar och behov av cykelparkeringar, är en viktig del av planeringsarbetet.
Exploateringsnämnden	Exploateringskontorets stödjer cykelplanens utformningsprinciper. Kontoret vill samtidigt understryka att det finns många olika riktlinjer och krav att förhålla sig till som påverkar gaturummets utbredning. I regel är det inte möjligt att tillgodose alla anspråk som finns då det skulle föranleda orimliga ytanspråk. Det skulle riskera att påverka både bostadsmål och projektens ekonomi på ett negativt sätt. Projekten behöver även fortsättningsvis göra avvägningar och prioriteringar mellan olika intressen. Ifall rekommendationer och krav enligt cykelplan ska ses som särskilt angelägna att prioritera i förhållande till andra krav och riktlinjer, så bör det framgå.
Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd	Vidare anser förvaltningen att det är viktigt att staden i samband med den fysiska planeringen tar hänsyn till behovet av tillfredställande gångytor så att inte gångtrafikanternas behov nedprioriteras eller stadens mål för tillgänglighet motverkas.
Östermalms stadsdelsförvaltnings pensionärsråd	Pensionärsrådet tycker att planen är detaljerad och omfattar närtid och på längre sikt. Det är rådets önskan att när nya stråk och

	cykelvänliga gator anläggs att man tar hänsyn till gångtrafikanterna, att gå är liksom att cykla klimatvänligt och hälsofrämjande.	
Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd	Förvaltningen anser det viktigt att cyklister prioriteras framför biltrafik, men inte framför gångtrafik. I vissa fall har bättre cykelbanor lett till mindre plats för gående, och då skapas inte någon miljövinst utan onödiga konflikter.	
Sundbybergs stad	Det finns en stor potential att genom planering och utformning av det fysiska stadsrummet bidra till en levande stad med människovänliga gator, där cykling underlättas tillsammans med tillräckliga ytor för gående, vistelse, kollektivtrafik och grönska. Samtidigt är det en ambition som i realiteten handlar om att prioritera och göra avvägningar mellan intressen, i varje specifik situation och på varje plats. Det är därför bra att planen nämner att målbilderna ibland är motstridiga samt att ambitionen är att öka kunskapsunderlaget och därmed göra det lättare att göra medvetna val. Frågan är om det är tillräckligt när det kommer till konkreta projekt? Då behövs sannolikt en större tydlighet för att ge stöd för nödvändiga avvägningar. Det ta gäller särskilt när grönska berörs och vid kollektivtrafikens hållplatser och bytespunkter.	
Bromma stadsdelsnämnd	Vid planering av nya cykelstråk är det viktigt att alla typer av trafikslag inklusive kollektivtrafiken, har en god framkomlighet.	
FOT	Prioriteringar och tvingande krav: Skrivningarna får emellertid inte stanna på visionär nivå utan måste omsättas i konkreta åtgärder. En tydligare prioritering av trafikslagen behövs där gående och cyklister i praktiken får högsta prioritet för att skapa attraktiva och trygga gator. Det innebär begränsningar av motortrafikens framkomlighet och hastighet. Sådana prioriteringar är oftast kostnadseffektiva och samhällsekonomiskt lönsamma. Satsningar på ökad gång- och cykeltrafik har i regel högre samhällsnytta än investeringar i motortrafik. Inte minst bidrar det till att minska trafikens emissioner av buller och luftföroreningar.	
FOT	Dessutom bör fastslås att utbyggnad och uppgradering av cykelnätet inte får ske på bekostnad av gångnätet. Tvärtom, när cykelbanorna uppgraderas bör även de intilliggande gångbanorna förbättras och breddas upp. Det innebär att utrymme i första hand ska tas från körbanan om det saknas naturlig plats för att bredda upp cykelnätet.	
Stadsbyggnadsnämnden	I planprocessen uppstår ibland konfliktpunkter mellan de olika trafikslagen cykel, bil, gång med förslag med breda sektioner som följd. Kontoret instämmer att det är positivt och självklart att cykeln ska få ta plats samt att cykelvägar får tillräckligt med utrymme för ökad framkomlighet. Cykeln är ett hållbart och yteffektivt transportsätt. Samtidigt är det viktigt att hantera problematiken med att breda	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och tar med sig dem i det fortsatta arbetet med genomförande av cykelplanen. I avsnittet om avvägningar har det förtydligats att upplevelsen av gaturummet är en av flera förutsättningar att ta hänsyn till i stads- och trafikplanering. Stadens handbok Gata Stockholm, framtagen av trafikkontoret i samarbete

	cykelstråk tar mark i anspråk. Det innebär en risk för nya barriäreffekter i det gemensamma stadsrummet där mer stadsliv eftersträvas och andra oskyddade trafikanter rör sig. Upplevelse av gaturum ur gångtrafikantens perspektiv får inte underskattas eller möjligheten att skapa god framkomlighet även för kollektivtrafiken. Där det uppstår konflikt om utrymme för olika transportslag förordar kontoret att framkomlighetsstrategins övergripande inriktning följs och att bilen får ta en omväg till förmån för kollektivtrafiken, cykeln och gåendes framkomlighet. Även framkomligheten för näringslivets transporter måste säkras. Alternativt kan cykelstråk för pendlingscyklister skapas på parallella gator med bibehållen tillgång till stadslivet för övriga cyklister.	med exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret, ger vägledning för utformning av cykelinfrastruktur och andra funktioner på olika typer av gator och gaturum vid nybyggnation.
Idrottsnämnden	I planen berörs perspektivet med omgivande miljöer till viss del. Studier vid GIH har visat att om cykelstråk förläggs i naturnära miljöer som upplevs trivsamma att cykla i så ökar människors positiva upplevelse av att använda cykel som transportmedel, något som torde öka benägenheten att använda cykel som transportmedel. Detta perspektiv skulle kunna stärkas ytterligare i planen.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och har uppdaterat planen i linje med skrivningar om cykling i naturnära miljöer.
Stockholms Hamnar	I en stad som Stockholm, byggd på öar sammanlänkade av ett stort antal broar, kan vatten vara barriärer för cyklister på de platser där infrastruktur som broar eller tunnlar saknas. I arbetet med åtgärder rörande saknade länkar måste hänsyn tas till sjöfartens behov och utveckling. Sjötrafikens framkomlighet måste säkerställas genom att fartygen kan passera under broar eller genom öppningsbara broar. Bolaget vill också betona vikten av tidig samverkan och av att adressera mål- och intressekonflikter när det gäller stärkta cykelmöjligheter vid stadens vatten. Värdet av framkomlighet med cykel på vissa platser behöver ställas i relation till den för Stockholm så viktiga kommersiella sjöfarten samt värdet av att säkra välfungerande kajer och framkomlighet, samt säkerhet i farled. Bolaget är generellt positivt till en ökad användning av vattenvägarna som en del i ett urbant, miljösmart och attraktivt rekreations- och transportsätt och deltar därmed gärna med kunskaper och erfarenheter i eventuella framtida dialoger om dessa frågor.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och har utvecklat texterna om strategiska kopplingar med beaktande av sjöfartens behov.

Synpunkter kring samverkan inom staden

Flera av stadens förvaltningar och bolag betonar vikten av samverkan och samordning för genomförande av olika delar av planen. Bland annat lyfts frågor om ansvar och gränsdragningar vad gäller cykelparkeringsfrågor och mark för ändamålet.

Remissinstans	Yttrande	Trafikkontorets svar
Exploateringsnämnden	Exploateringskontorets ser det som positivt att Strategi för ökad cykling omnämns i förslag till reviderad cykelplan. Den kan behöva närmare förklaring då den inte ses som lika välkänd och inarbetad som stadens cykelplan. Kontoret ser att nämnd strategi i större utsträckning skulle kunna integreras och göras till en del av cykelplanen. Det skulle ge framtagna strategi större tyngd och bättre samla stadens ambitioner, inklusive olika förvaltningar så taganden för att uppnå stadens övergripande mål.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. Syftet med cykelplanen är att vara ett planeringsunderlag för hela staden. Kontoret konstaterar att i Strategi för ökad cykling i Stockholms stad (2013) framhålls att samtliga nämnder och bolagsstyrelser inom Stockholms stad har ett ansvar att inom sina olika områden verka för att främja en ökad och förbättrad cykling i staden. Det gäller bland annat vid stadsutveckling och ny bebyggelse, utbyggnad av infrastruktur och ordnande av cykelparkeringsmöjligheter. Fortsatt och utvecklad samverkan inom staden för att åstadkomma bästa möjliga lösningar samt med andra fastighetsägare är nödvändig. Trafikkontoret har tydliggjort och utvecklat de delar som rör ansvar, åtaganden och samverkan inom staden för att nå de övergripande målen.
Fastighetsnämnden	En samverkan inom staden behövs dock vad gäller marken för cykelparkering. Ibland finns inte mark inom den egna fastigheten varför cykelparkeringen skulle behöva placeras på av stadsdelsförvaltningarna skött mark. Det vore önskvärt om någon sammanhållande punkt i staden fanns för dessa frågor.	
City i Samverkan	En av de stora utmaningarna med cykel i city är främst att det saknas säkra cykelparkeringar. Flera av citys fastighetsägare har tagit ett stort ansvar och erbjuder cykelgarage och möjlighet till dusch och ombyte. Men det räcker inte. Det behövs flera säkra cykelparkeringar, både för de som dagpendlar, åker in till city för att göra ett ärende och för dem som behöver parkera sin cykel som ska kunna stå säkert under längre tid. För att underlätta för att stockholmarna ska kunna uträtta sina ärenden med cykel så måste det finnas parkeringsplatser för cykel. Fler stockholmshagar och övervakade cykelgarage krävs för att fler ska våga cykla. Det måste skapas parkeringsplatser som är säkra och trygga, där cyklar och även elsparkcyklar kan ställas. Detta bör ske i samverkan med fastighetsägare i city. Cykeln behöver ses som ett transportmedel som kan ingå i hela resan där det är möjligt att byta färdmedel. Bra att planen tar upp samverkan som en viktig ingrediens för att en plats ska bli attraktiv för besökaren. Samverkan är a och o i utvecklingen av staden. Stockholms stad tillsammans med fastighetsägare kan skapa goda förutsättningar för att få fler att cykla och gå till fots och för ett kontinuerligt arbete som håller över tid. Även om staden är markägare (av gatan) så måste utvecklingen ske i	

	samverkan med fastighetsägarna som är aktiva på berört stråk eller plats.	
Exploateringsnämnden	Som delmål i cykelplanen anges att hela cykelresan ska vara trygg och säker. Exploateringskontoret vill understryka att varje resa börjar och slutar med en parkering. I många fall sker parkering på privat mark. Även om förslag till reviderad cykelplan innehåller avsnitt om cykelparkering på kvartersmark, så ser exploateringskontoret det som önskvärt att vikten av att skapa kvalitativa cykelparkeringar inkluderas i de delmål som anges. Även om staden inte har rådighet över dessa ytor så kan staden med sin samlade kunskap inom området stödja utveckling och utformning av parkeringsytor på privat mark. Här i ingår även att förbättra stöldsäkerheten.	
Fastighetsnämnden	I fastighetskontorets bifogade parkeringsstrategi lyfts åtgärder som att cykelparkeringar bör placeras i direkt anslutning till entréer och i nära anslutning till cykelbanor. Den bör vid ny- och ombyggnation uppfylla en viss lägsta standard. Fastighetskontoret har tillsammans med idrottsförvaltningen tagit fram en parkeringsstrategi för idrottsanläggningar som bland annat innehåller vägledning för bedömning om antalet parkeringsplatser vid nybyggnad av idrottsanläggningar samt råd och regler vad gäller trafiksäkerhet och tillgänglighet vid parkering och angöring för gångtrafikanter, cyklister och personer med funktionsnedsättning. Fastighetskontoret bifogade parkeringsstrategin till detta tjänsteutlåtande. En viss flexibilitet kan också komma att behöva hanteras i samband med de toppar som vid större evenemang eller målpunkter stundtals skapas.	
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	Under rubriken Syfte med Cykelplanen (sida 8) står det "I Strategi för ökad cykling i Stockholms stad framhålls att samtliga nämnder och bolagsstyrelser inom Stockholms stad har ett ansvar att inom sina olika områden verka för att främja en ökad och förbättrad cykling i staden." Förvaltningen föreslår att samtliga bolag och nämnder årligen redovisar för den instans som givit uppdraget hur de har arbetat för att främja målet om ökad cykling.	
Skärholmens stadsdelsnämnd	I cykelplanen konstateras att det är många olika aktörer som har ansvar för bra cykelparkeringar och att former för hur staden ska planera, uppföra och drifva dessa behöver utredas. Mot bakgrund av ovan anser förvaltningen att det vore önskvärt med ökad samverkan kring dessa frågor mellan olika förvaltningar och bolag inom staden.	
AB Stockholms hem	Man bör se över handboken för gröna p-tal som skrevs 2015 eftersom mycket har hänt sedan dess. Det är inte nödvändigtvis hållbart att varje boende i Stockholm ska äga fler än en cykel var. Även cykelinfrastrukturen skulle gynnas av en satsning på exempelvis	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. Parkering på fastighetsmark är fastighetsägarnas ansvar. Det är positivt att olika aktörer arbetar med att underlätta för flexibla mobilitetslösningar. Frågan om en översyn av gröna p-tal

	poolcyklar och lådcyklar i anslutning till bostadsområden samt hotspots där man kan parkera och ladda poolcyklarna så att de inte orsakar hinder i gatumiljön. I vissa nyproducerade fastigheter tar cykelparkeringar stora ytor i markplan. Dessa ytor skulle kunna nyttjas mer effektivt och användas till fler lägenheter. För att bli berättigad till en byggrabatt idag krävs att fastighetsbolaget räknar på 3-4 cykelparkeringar per lägenhet, vilket är långt ifrån vad alla lägenheter har eller bör ha. Hyresgäster med dyrare cyklar väljer att inte parkera dessa på en öppen parkering, vilket ofta resulterar i mycket oanvända ytor i stora cykelrum. När staden kravställer i samband med nybyggnation bör ett statistiskt synsätt på stora ytor för cyklar, inklusive utrymmeskrävande då cyklar, kompletteras med en modern syn på cykeln som del av flexibla mobilitetslösningar. Här behöver dialogen förstärkas mellan stadsbyggnadsaktörer som bostadsbolagen och stadsbyggnadskontoret för att driva en utveckling som stärker cykelns utrymme som transportlösning men inte låser fast bostadsområdet till en ineffektiv ytanvändning.	kräver ett större grepp och har inte resulterat i några nya förslag eller skrivningar. Kontoret anser att ambitionen fortsatt bör vara hög vad gäller tillgången till cykelparkering i nybyggnation, och att det skapas kvalitativa cykelparkeringar.
--	---	--

Synpunkter kring cykelstråk – utformningsprinciper och uppdaterat cykelnät

De remissinstanser som yttrat sig över utformningsprinciperna för stadens cykelstråk är överlag positiva. Det framhålls att cykelbanorna behöver dimensioneras med hänsyn till ökande flöden och en blandning av långsamma och snabba cyklister. Några remissinstanser efterlyser tydligare rekommendationer för utformning av cykelplanens huvudstråk vad gäller exempelvis separering mellan cyklister och fotgängare, samt att det även kan behövas separat cykelinfrastruktur i delar av lokalnätet. Kontoret har förtydligat avsnitten med anledning av synpunkterna.

Det har under remisstiden kommit in ett stort antal synpunkter kring förslaget på uppdaterat cykelnät. Överlag bedömer kontoret att den övergripande strukturen på nätet och intentionerna med exempelvis ett mer finmaskigt utpekat huvudnät för cykling till lokala målpunkter, inte minst i ytterstaden, får gehör. Särskilt lyfts det positiva i ambitionen att åstadkomma säkra gång- och cykelvägar till och från skolor, fritidsaktiviteter och idrottsplatser. Andra frågor som adresseras är alternativa lösningar som färjetrafik för cykeltransporter över vatten, och fördelen med trivsamma cykelstråk i naturnära miljöer som ökar människors positiva upplevelse av att använda cykel som transportmedel. De detaljerade synpunkter på dragningar och förslag på nya stråk som inkommit har beretts och övervägts av kontoret, och i flera fall lett till justeringar.

Kontoret konstaterar att det i planen utpekade cykelvägnätet utgör en grund för var förbättringar och utbyggnad successivt bör ske för att skapa ett sammanhängande, välutformat och kapacitetsstarkt cykelvägnät. Ett utpekat stråk betyder en långsiktig ambition från stadens sida att förbättra cykelförutsättningarna längs sträckan. Exakta dragningar, val av utformning och avvägningar gentemot andra planer, program, intressen och anspråk behöver avgöras i varje enskilt projekt och utifrån förutsättningarna på platsen.

Remissinstans	Yttrande	Trafikkontorets svar
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	Cykelplanen beskriver på ett föredömligt sätt vilka krav som ska gälla för utformningen av cykelbanor.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och den positiva responsen.
Exploateringsnämnden	Exploateringskontoret har i tidigt skede fått ta del av förslag till reviderade stråk, och även fått möjlighet att inkomma med synpunkter och kompletteringar utifrån den kunskap som finns samlat inom de projekt som kontoret svarar för. Denna form av samverkan och informationsutbyte i tidigt skede är ett välkommet inslag i det förvaltningsövergripande samarbetet. Synpunkter på reviderade stråk som framgår av bilaga lämnas fortsatt direkt till trafikkontoret och utelämnas i det formella remissvaret.	
Idrottsnämnden	Förvaltningen ser det som positivt att det i förslaget till cykelplan betonas att det är viktigt att prioritera säkra gång- och cykelvägar till och från betydelsefulla målpunkter som idrottsanläggningar och att det kan behövas specifika trafiksäkerhetsåtgärder vägar till fritidsaktiviteter och idrottsplatser. Av de reviderades tråk som föreslås i bilagan till cykelplanen föreslås flera av dessa stärka tillgängligheten med cykel till stadens idrottsanläggningar. Planförslaget nämns också vikten av att planera för säker cykelparkering i tillräcklig omfattning i anslutning till större målpunkter. Detta ser idrottsförvaltningens om särskilt betydelsefullt för att cykelns attraktivitet för resor till och från	

	idrotts- och fritidsaktiviteter ska kunna öka.	
Nacka kommun	Nämnden är positiv till att Stockholms Stad i den reviderade cykelplanen har ett fortsatt fokus på cykelpendling, men samtidigt övergår från en kategorisering av cykelvägnätet från ett fokus på pendlingsstråk till att skapa primära stråk, vilka inrymmer och lägger mer fokus åt vardagscykling. Att vidga perspektivet och användningsområdena för cykling, då ett större fokus läggs på vardagscykling längs de primära stråken, är välkommet även ur ett Nackaperspektiv då många av våra kommuninvånare har Stockholm som målpunkt för sina vardagliga cykelresor till och från fritidsaktiviteter. Att övergå från ett fokus på cykelpendling till ett bredare fokus riktat mot en ökad vardagscykling kan bidra till att fler trafikanter väljer att cykla till och från vardagsaktiviteter inte bara inom Stockholms Stad utan också till vardagsaktiviteter i angränsade kommuner, så som inom Nackas gränser. Ett ökat vardagscyklande kan också bidra med positiva hälsofrämjande effekter.	
Stadsbyggnadsnämnden	Det är positivt att strategiska kopplingar, som ska visa önskade samband eller korridorer mellan olika målpunkter där cykelinfrastruktur idag helt eller delvis saknas, redovisas.	
Region Stockholm	Region Stockholm anser att det är positivt att gestaltning av primära stråk/regionala cykelstråk lyfts som ett åtgärdsområde samt att planförslaget uppmärksammar att detta behöver samordnas över kommungränser.	
FOT	Detaljutformningen är särskilt viktig för cyklisternas säkerhet och framkomlighet. Det vore bra om en del av cykelplanens utmärkta principer, exempelvis avsnittet 8, kan omsättas i mer imperativa föreskrifter och infogas i stadens regelverk för infrastrukturens utformning.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och har förtydligat i planen att stadens stöd för planering och detaljutformning av cykelinfrastruktur kontinuerligt behöver uppdateras och utvecklas med utgångspunkt i cykelplanen.
Haninge kommun	De rekommenderade minimiåttarna för bredden för cykelbanor och cykelfält är lägre än vad som anges i den regionala cykelplanen. Kommunstyrelseförvaltningen har förståelse för att det på många ställen i Stockholm är ont om utrymme och konkurrens av andra verksamheter. Men just i de centrala delarna av Stockholm finns också de största cykelmängderna. Det är bra att de rekommenderade måtten är just minimiått och där det går, och är befogat, kan bredare ått användas.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. De rekommenderade minimiåttarna för cykelbanor på primära stråk är desamma som måtten som anges i den regionala cykelplanen – 3,25 m för dubbelriktad cykelbana, 2,25 m för enkelriktad, samt 4,5 m för dubbelriktad cykelbana med höga flöden. De rekommenderade måtten för cykelfält är större i Stockholms cykelplan – 2 m jämfört med den regionala planens 1,75 m. Måtten syftar till att uppnå samma funktion med utgångspunkt i dimensionerande trafiksituationer, utifrån tanken om ett övergripande cykelvägnät som ska vara till för alla, och cyklister som tar sig fram i olika takt och med olika förutsättningar kan känna sig trygga och säkra.

Exploateringsnämnden	I förslag till revidering av cykelplan 2021, så omnämns att i lokalgatunätet så kan cykeltrafik ske i blandtrafik. Exploateringskontoret har drivit flera projekt där separerade cykelbanor ändå planerats i lokalgatunätet. Detta ofta i samråd med trafikkontoret. Förekomst av skolvägar eller större inslag av tung trafik anges som motiv till att bygga separerade cykelbanor även i lokalgatunätet. Det kan därför övervägas ifall stycke om cykling i blandtrafik på lokalgator kan förtydligas med att det kan finnas tillfällen då det ändå är motiverat med separerade cykelbanor.	Trafikkontoret tackar för och instämmer i synpunkten, och har uppdaterat avsnittet i planen utifrån detta.
Enskede-Årsta-Vantör stadsdelsnämnd	Kartan med cykelvägnätet i Stockholm stad från Cykelplanen, visar att huvudvägnätet och de primära stråken är mer finmaskiga i innerstaden jämfört med områdena utanför. Det innebär att cyklister utanför innerstaden i större utsträckning hänvisas till att cykla i blandtrafik utmed det lokala cykelvägnätet. För att vidare utjämna skillnaderna mellan innerstad och områden utanför, efterfrågar förvaltningen mer finmaskiga nät som minst uppfyller standard för huvudvägnät i stadsdelsområdet. De primära stråken kan vara en strategi för att uppmuntra boende utanför innerstaden att cykla till arbete, men förvaltningen anser att det krävs mer riktade insatser för att jämna ut skillnaderna från statistiken. Det kan till exempel handla om att i högre grad koppla samman målpunkter på en mer lokal nivå, till exempel för att öka möjligheten för föräldrar att hämta och lämna barn på förskola, skola och till fritidsaktiviteter utan bil.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. På huvudnätet har ett antal nya länkar tillkommit i syfte att successivt åstadkomma ett mer finmaskigt cykelnät. Bedömningen är att förutsättningarna på så sätt ökar att planera för åtgärder som underlättar vardagscykling i bred bemärkelse och att fler människor med olika förutsättningar vill och vågar cykla. Inte minst gäller detta för länkar som utgör kopplingar mellan primära stråk och målpunkter som skolor och idrottsplatser. I Söderort har 25 nya sträckningar tillkommit, och i Västerort 21 nya. Generellt finns i utgångsläget fler lokala separerade gcbanor i delar av ytterstaden. I innerstaden är cyklister utanför de utbyggda stråken i högre grad hänvisade till blandtrafik.
Klimataktion och Cykelköket Solna	Klimataktion och Cykelköket Solna ser positivt på att huvudnätet utökas men det är inte tillräckligt.	
Trafikverket	Trafikverket har även tagit del av stadens förslag till stråk och förändringar av dessa. Trafikverket har inga synpunkter på utpekade stråk, men vill betona att samverkan och analys av vissa stråk som angränsar till Trafikverket anläggningar behövs, exempelvis Sulkyvägen - passage över Mälarbanan.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och tar med dem i det fortsatta arbetet med genomförande av planen.
Bromma stadsdelsnämnd	I den revidering av cykelstråken som föreslås finns förslag på en ny länk i huvudnätet längs Alviks strand där bland annat en alternativ passage mellan Alviks strand och Traneberg, under Drottningholmsvägen och tunnelbanan är omnämnd. Den planerade byggnationen i området kommer enligt uppgift inte att genomföras. Dessutom genomför stadsdelsförvaltningen en trygghetssatsning på den sträckningen i form av belysning och förbättring av vägen. Då det går en huvudvattenledning i området medges ingen tyngre trafik där, vilket måste beaktas. Huvudvattenledningen medger inte heller att stolpar grävs ned.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och tar med dem i det fortsatta arbetet med genomförande av planen.
Bromma stadsdelsnämnd FTB	Det är väldigt glädjande att Stockholm äntligen får en ny cykelplan. Flera bra satsningar i Västerort finns med i programmet och dessa behöver detaljutformas i samarbete med lokalsamhället. I	

	sammanhanget vill vi nämna att Bromma är relativt kuperat och många backar avskräcker cyklister. Det är därför önskvärt om cykelbanor planeras i ungefär samma höjdplan och att långa och branta backar undviks.	
Bromma stadsdelsnämnd FTB	Vi vill också påtala behovet av att ytterligare förbättra de två primära cykelstråken Brommaplan-Tranebergsbron och Alvik-Stora Essingen. Även om det finns cykelbanor är det tidvis hög belastning och trångt längs dessa sträckor. De åtgärder som nu är på gång för att åtgärda sträckan utanför Måleributiken i Alvik är mycket välkomna.	
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd	Stadsdelsförvaltningen är positiv till samtliga förslag på nya stråk. De upplevs som väl genomarbetade och kan bidra till att stärka sammanlänkningen mellan olika stadsdelar. Vidare är förvaltningen positiv till att cykelvägen genom Tenstadalen blir ett primärt stråk. Det är sannolikt den genaste och trafiksäkraste cykelvägen i området och kan gynnas ytterligare av omklassificeringen. Korsningen Bergslagsvägen-Avestagatan är i mycket stort behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder för gång- och cykeltrafikanter. Korsningen är mycket hårt trafikerad och trafiksinalerna är tidvis ur funktion. Vad beträffar tanken att använda Fagerstagatans förlängning och Lundavägen som stråk är förvaltningen mer tveksam. Det är en längre sträcka än Ekvägen, men båda gatorna mynnar ut i samma korsning vid Skälbyvägen i Järfälla kommun. Lundavägen är därtill starkt kuperad varför många cyklister sannolikt kommer att välja Ekvägen att cykla på ändå.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. De föreslagna förändringarna innebär att Avestagatans förlängning mot Ekvägen i Järfälla kommun blir primärt stråk, och alltså den mest prioriterade kopplingen. Sträckan i Fagerstagatans förlängning mot Lundavägen klassas ned till huvudnät.
Sundbybergs stad	Det finns idag planer på en gång- och cykelbro mellan stadsdelarna Lilla Alby i Sundbyberg och Mariehäll i Stockholms stad. I föreliggande remissversion framgår inte detta utan istället är en strategisk koppling angiven längre söderut, vilken är placerad i Solna stad. Sundbyberg ställer sig frågande till detta och önskar ett tydliggörande. Detaljplaner på ömse sidor om Bällstaviken, i både Stockholm och Sundbyberg, har förberetts med markreservat och anpassningar (upphävande) av strandskydd för en gång- och cykelbro längre norrut. Att tillgängliggöra och fortsätta att utveckla vattenrummet med strandpromenader och attraktiva cykelstråk är i linje med Sundbybergs stads intentioner där Bällstaviken är en gemensam mellankommunal fråga vars åtgärder och omfattning av anläggningar på ena sidan vattnet kan inverka på möjliga åtgärder på den andra. Sundbyberg ser fram mot att arbeta tillsammans med Stockholm stad rörande frågor kring vattenrummet.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och har justerat sträckningen på den strategiska kopplingen så den i första hand pekar ut ett behov att binda samman Stockholms stad och Sundbybergs stad över Bällstaviken. Kontoret vill dock betona att de strategiska kopplingarna visar önskade samband eller korridorer, och är därför endast schematiskt utpekade i kartunderlaget.
Stockholms Hamnar	Strategisk koppling Ulvsunda – Solna Strand: Det planeras för en utbyggnad av Solnaverket i Solna och det aktuella området kommer enligt plan att utökas med fartygstrafik till en hamnanläggning på platsen. Fartygstrafiken till värmeverket kommer att nyttja denna farled, vilket gör att fartygstrafiken sannolikt kommer att öka i området.	

	framöver. Bolaget uppfattar även att denna strategiska koppling, det vill säga en föreslagen gång- och cykelbro är utformad att ligga lite snett. För sjöfarten är det aldrig bra ur säkerhetssynpunkt att gira. Denna bro ligger även väldigt nära nästa bro. För fartygen är det oerhört viktigt att ha en möjlig plats att "stoppa upp" om något skulle gå fel.	
Klimataktion och Cykelköket Solna	Klimataktion och Cykelköket Solna ser även positivt på flytten av primära stråk längs Karlbergskanalen till Hornsbergs strand och Strömgatan till Fredsgatan. Helst bör det vara en separerad dubbelriktad cykelbana. Det gäller även planerad omläggningen av huvudvägnätet till Katarina Bangata.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och tar med dem i det fortsatta arbetet med genomförande av planen.
Kungsholmens stadsdelsnämnd	Förvaltningen är positiv till den nya länken längs Essingeleden som förslås med anledningen av den pågående stadsutvecklingen på västra Kungsholmen, och vill framhålla att hänsyn bör tas till det befintliga ekbeståndet. Vegetationen som finns idag längs Essingeleden är dessutom betydelsefullt för att dämpa bullret från trafiken i området, och det är därför viktigt att hänsyn tas till detta. Förvaltningen är positiv till den nya länken i huvudnätet längs Fridhemsgatan mellan Drottningholmsvägen och Rålambshovsleden. Förvaltningen anser att den nya länken på ett tydligare sätt leder till den befintliga gång- och cykelbron över Rålambshovsleden och som entré till Rålambshovsparken. Då gång och cykelbron förväntas få en ännu viktigare betydelse som entré till parken anser förvaltningen att det är angeläget att se över om det bör genomföras åtgärder där bron möter parken. Detta för att undvika att cyklister väljer att gena med cykel genom parken. Förvaltningen är positiv till att göra cykelnätet mer finmaskigt och förbättra tillgängligheten till centrala Stora Essingen för cykel. Inte minst med tanke på de bebyggelseplaner som finns för stora Essingen som kommer innebära en ökad befolkning. Förvaltningen är dock tveksam till den nya kopplingen i huvudnätet längs Sällskapsvägen. Kopplingen förbinder det primära stråket vid Essingeringen med Essingetorget. Förvaltningen anser att det vore bättre att titta närmare på möjligheten för en sträckning via Flottbrovägen-Essinge Kyrkväg. Med en sådan lösning skulle det på sikt vara möjligt att koppla ihop Vängåvans parklek med det intill liggande grönområdet Kungsklippan. Det skulle ge en större sammanhängande parkmiljö, vilket är en bristvara på Stora Essingen idag. Planerna på exploatering kring Essinge Kyrkväg/Gammelgårdsvägen, medför att det är av ännu större vikt att en sammanhängande parkmiljö kan tillskapas i området. Förvaltningen ser fram emot ytterligare dialog och samordning vid	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och tar med dem i det fortsatta arbetet med genomförande av planen. Sträckningen på Stora Essingen har justerats enligt förslaget.

	genomförandet av planen. Förvaltningen önskar möjlighet att tycka till längre fram i planeringen då gatusektioner tagits fram.	
Lidingö stad	Kartbilagan visar få förändringar gällande primärt stråk längs Lidingövägen och Energihamnen, där utbyggnad har skapat mycket god cykelinfrastruktur för resande mellan Stockholms innerstad och Lidingö. I Norra Djurgårdsstaden fortgår utbyggnad av stadsmiljö och cykelinfrastrukturen har bibehållits under byggnation och utvecklats, bland annat med bro över Husarviken. Det är glädjande att den nya länken är en del som kan skapa ett nytt huvudstråk genom Nationalstadsparken mellan Ropsten och Ekshagen/Frescati. Lidingö stad ser mycket positivt på detta, men noterar att större delen är inom Kungliga Djurgårdsförvaltningens väghållarskap. Hur kan god standard gällande beläggning, belysning, drift och underhåll garanteras? Lidingö stad anser att det är av stor vikt för Lidingöborna att befintliga primära stråk och huvudnät, som ansluter Ropsten och nya Lilla Lidingöbron, behålls i god kvalitet och standard när stadsutbyggnad sker i Norra Djurgårdsstaden och Värtahamnen. Staden anser det även viktigt att nya föreslagna stråk genom Nationalstadsparken ges god standard gällande beläggning, belysning, drift och underhåll.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och tar med dem i det fortsatta arbetet med genomförande av planen.
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	Nya och reviderade cykelstråk: I bilagan med förslag på nya primära cykelstråk och huvudstråk innebär några av dessa intrång i grönstruktur, t.ex. i Nälsta samt i ESBO-områden (ekologiskt särskilt betydelsefulla områden). Förvaltningen vill framföra att det för dessa stråk behövs en god planering och utformning för cykel där man tar hänsyn till ekologiska värden och upplevelsevärden samt andra besökare i grönområdet.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och instämmer i att det är viktigt inte minst i vissa park- och naturmiljöer med stora vistelse- och naturvärden att utforma cykelbanor med omsorg, och som möjliggör ett gott samspel mellan olika trafikanter och värden.
Norrmalms stadsdelsnämnd	Förvaltningen är positiv till förslaget till planerade cykelstråk som anpassas till stadsutvecklingen i Hagastaden och till det ökade flödet av människor som ska transportera sig här. Förvaltningen är också positiv till de förslag på nya och reviderade stråk på Norrmalm som syftar till att cykelnätet i den täta stenstaden blir mer finmaskigt. Detta möjliggör för fler alternativa cykelvägar inom detta tätbebyggda område.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna.
Skönhetsrådet	Skönhetsrådet har tidigare lyft frågan om Strömbron, vilken anlades som ett provisorium 1946, skulle kunna ersättas av en elegant gång- och cykelbro. I sin skrivelse till kommunfullmäktige 2019 gällande stadens broar uppmanade rådet staden att ersätta nuvarande Strömbron med en bro för gång- och cykeltrafik. Rådet vill även i detta sammanhang påminna om behovet av ersätta Strömbron med en vacker bro anpassad till platsen och till dagens trafikbehov.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och tar med dem i det fortsatta arbetet med genomförande av planen.

Stadsbyggnadsnämnden	I innerstaden föreslås förändringar i cykelstråken som riskerar innebära konflikt med stråk där många går. Kontoret önskar därför att cykelplanen samordnas med gångplanen. Kontoret undrar även hur planerna förhåller sig till gränsvärden för luftkvalitet, exempelvis längs primärstråket för cykel i anslutning till motorväg E4/E20 där luftkvaliteten riskerar inte vara godtagbar.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och konstaterar att flera av de utpekade cykelstråken berör komplexa miljöer, och innebär avvägningar mellan olika intressen och anspråk med utgångspunkt i Framkomlighetsstrategins övergripande inriktning samt utifrån de förutsättningar som råder på platsen.
Stockholms Hamnar	Förslaget till en ny gångbro mellan Strandvägen och Djurgården har varit under utredning en längre tid. Bolaget har varit delaktigt i arbetet i olika skeden och är positivt till en eventuellt ny bro. Förutsättningarna för Marinan på Djurgårdssidan behöver dock studeras närmare. Bolaget understryker vikten av att den allmänna sjövägen hålls öppen och säkerställa att hinder för sjöfarten uppstår i området. Djurgårdsbrunnsviken tillhör Stockholms Hamnars hamnområde vilket innebär att Bolaget bland annat ansvarar för att säkerställa en fungerande sjöfart i området, medan Kungliga Djurgårdsförvaltningen ansvarar för strandlinjerna som omhägnar viken. Farleden genom Djurgårdsbrunnsviken trafikeras framför allt av sightseeingbåtar samt privata fritidsbåtar. Det är av största vikt att en god kapacitet i farleden, under en eventuellt ny bro, säkerställs. Bolaget bedömer därmed att en ny bro inte bör vara lägre än den intilliggande Djurgårdsbron. Strategisk koppling Hammarby Sjöstad – Södermalm: Bolaget ser inte en föreslagen lågbro för fotgängare och cyklister i Hammarbykanalen, med ungefär samma målpunkter som dagens färjeförbindelse, som möjlig. En bro över farleden vid Danvikskanalen, och ytterligare en bro vid Lövhölen, skulle i princip stänga av en av två farleder in i Mälaren. Det finns dessutom en ökande trafikering vilket visar sig bland annat i Hammarbyslussen där rekordmånga fritidsbåtar slussade mellan Mälaren och Saltsjön under sommaren 2021. Under säsongen april till oktober hjälpte Bolaget hela 35 000 båtar att slussa genom Hammarbyslussen. Bolagets bedömning är därmed att en öppningsbar bro inte heller är möjlig på platsen med tanke på den intensiva sjötrafiken i området. Det bör påtalas att det redan i dagsläget är möjligt att medföra cykel på den kostnadsfria färjetrafiken mellan Hammarby Sjöstad och Södermalm. Strategisk koppling Hammarby Sjöstad – Nacka: Bolaget vill här uppmärksamma en tidigare utredning av den så kallade "Danvikspassagen" framtagna av exploateringskontoret. En gång- och cykelbana längs Danvikskanalen måste utformas med hänsyn till fartygstrafiken och de risker det medför med att fartyg eventuellt kommer ur kurs på platsen, särskilt i kombination med passage av den	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och tar med dem i det fortsatta arbetet med genomförande av cykelplanen. I kapitel 9 i avsnittet om strategiska kopplingar har det förtydligats att eventuella nya broar behöver utredas, planeras och utformas med beaktande av sjöfartens behov av framkomlighet och tillgänglighet.

	öppningsbara Danvikstullsbron. Det är en smal passage för fartygstrafiken och därmed viktigt att det finns ordentliga avbärare som skyddar såväl fartyg som cyklister/gångtrafikanter. Strategisk koppling Lövholmen – Bergsunds strand: Det finns pågående program och planprocesser för omvandlingen av Södertäljevägen, närmast Liljeholmen, från trafikled till urban miljö som bättre ska förena Liljeholmen med Södermalm. I förslaget finns byggnation av nya broar att ersätta dagens befintliga Liljeholmsbroar med. Området kan dessutom bli aktuellt för ökad inlandssjöfart (IVV). IVV är prioriterat från regeringen på grund av att det är en viktig nyckel i att uppnå en önskad överflyttning av gods till från väg till sjö och järnväg, både ur ett miljö- och trängselperspektiv och ett transportperspektiv. Bolaget anser generellt att höjden på nya broar måste dimensioneras efter aktuell och framtida sjötrafik. Denna höjd bör vara samma höjd som de befintliga Liljeholmsbroarna har i dag och som minst den höjd som Danvikstullsbron har, det vill säga 11,8 m segelfri höjd. Detta så att höjden inte påverkar framkomligheten för sjötrafiken. Byggs en ny bro med samma höjd så måste den också vara öppningsbar. Ska bron inte vara öppningsbar så måste den dimensioneras likt Årstabroarnas nuvarande med 25 m segelfri höjd. Öppningsbara broar påverkar alla berörda transportslag negativt och för sjöfarten innebär det begränsningar för framkomlighet och tillgänglighet, samt att det även kan påverka sjösäkerheten negativt. Området omfattas även av den allmänna och riksintresseklassade farleden 915 med yrkestrafik. Under sommarhalvåret har farleden också en intensiv fritidsbåttrafik. Farleden är en viktig transportlänk för transportbehovet till/från Mälardalen och är en av endast två tillfartsleder till Mälaren och dess hamnar i bland annat Västerås och Köping.	
Södermalms stadsdelsnämnd	Beträffande det i planen utpekade primärstråket längs med Årstavikens norra strandlinje har trafikkontoret inlett en utredning av gång- och cykelförhållandena längs med stråket. I utredningen ser kontoret över hela stråket från Hornstull till Skanstull för att hitta sträckor som kan breddas och/eller förbättras med ny beläggning, sittplatser och liknande åtgärder. Stadsdelsförvaltningen deltar i trafikkontorets utredningsarbete med målsättningen att i möjligaste mån bevara stråkets naturlika karaktär samt att gående ska kunna röra sig längs stråket utan risk för kollision med cyklister. I samband med nämndsammanträdet 2015-09-24, i ärendet "Säkrare gångväg längs Årstaviken. Svar på skrivelse från Gunnar Ågren (V)" dnr 676-2014-1.2.1., beslutade stadsdelsnämnden att hos	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. Som framgår i cykelplanen är en del av de utpekade stråken lokaliserade i park- och naturmiljöer och längs stränder och kajer. Ett sådant är stråket längs Årstaviken på Södermalmssidan. Det möjliggör cykling i attraktiva och lugna miljöer fria från buller, utsläpp av partiklar och konflikter med motorfordonstrafik, vilken kan vara särskilt attraktiv för unga, äldre och ovana cyklister, samt familjer som vill cykla tillsammans. Studier har visat att trivsamma cykelmiljöer ökar människors positiva upplevelse av att använda cykel som transportmedel. Det ger även en tillgänglighet på cykel till målpunkter som exempelvis badplatser, och kan även vara den genaste vägen mellan olika målpunkter. Samtidigt är

	kommunfullmäktige hemställa att det då föreslagna pendlingsstråket för cyklar mellan Skanstull och Liljeholmsbron skulle tas bort från cykelplanen men att cyklar och fotgängare fortsatt skulle kunna samnyttja stråket längs med Årstaviken. Med anledning av de stora natur- och rekreationsvärden som finns längs med stråket anser förvaltningen att nämndens tidigare beslut bör kvarstå varför det aktuella stråket inte bör klassificeras som ett primärt stråk (tidigare kallat pendlingsstråk). Förvaltningen anser att det i planen föreslagna primära stråket längs med Ringvägen ska utvecklas i riktning mot att även kunna ombesörja behovet av kapacitetsstarkt stråk mellan Skanstull och Liljeholmsbron.	stråket längs Årstaviken ett bra exempel på en mångfacetterad miljö med stora vistelse-, natur- och rekreationsvärden, där det är viktigt att utforma gång- och cykelbanor med omsorg, och som möjliggör ett gott samspel mellan olika trafikanter, värden och funktioner. Mot bakgrund av att sträckan är utpekad som pendlings/primärt stråk pågår som framgår i remissvaret en utredning av möjligheter att upprusta och utveckla strandstråket med bibehållen karaktär, i vilken Södermalms stadsdelsförvaltning medverkar. Se även trafiknämndens beslut 2021-O2-18, §21. Kontoret instämmer i att cykelfrämjande åtgärder framöver även behövs längs det primära stråket på Ringvägen, men studier har visat att sådana åtgärder inte bedöms leda till någon större överflyttning av cyklister från strandstråket utmed Årstaviken. Kontoret bedömer sammantaget att det primära stråket bör kvarstå i cykelplanen, och att det fortsatta arbetet har förutsättningar att leda till en miljö som möjliggör bättre samspel mellan trafikanter och som även kan rymma förbättrade platser för vila och vistelse samt tillgänglighetsåtgärder.
Södermalms stadsdelsnämnd	Förlängt huvudnät längs Heleneborgsgatan: Münchenbacken används av många för promenad. Med anledning av detta är det enligt förvaltningen viktigt att förlängningen av huvudnätet i Münchenbacken utformas så att risk för konflikt med gående minimeras. Ny länk i huvudnätet i anslutning till Hornstull: Förvaltningen har fått in flera synpunkter på att cyklister kommer ned i backen, från Långholmsgatan mot Lignagatan, i höga hastigheter vilket upplevs som otryggt. I närheten av den tänka nya länken finns även Hornstulls servicehus. Vid utformning av den nya länken är det enligt förvaltningen viktigt att ovannämnda omständigheter beaktas. Ny länk i huvudnätet längs Krukmakargatan och S:t Paulsgatan Den nya länken passerar två parker inom Södermalms stadsdelsområde, Rosendal mindre och Mariatorget. Mariatorget är mycket välbesökt och utgör även ett viktigt gångstråk. När den nya parken i Rosendal mindre står klar, efter den nu pågående upprustningen, kommer parken sannolikt bli välbesökt av framförallt barnfamiljer. Det är enligt förvaltningen viktigt att hänsyn till gåendes behov till dessa parker beaktas vid utformningen av cykelstråket.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och tar med dem i det fortsatta arbetet med genomförande av planen. På båda de först nämnda föreslagna sträckningarna finns idag befintliga gång- och cykelvägar. En del av sträckan längs Münchensbacken har kantstenseparering mellan fotgängare och cyklister, i övrigt är stråken relativt smala och oseparatorade. Genom att peka ut sträckorna som del i huvudnätet för cykel ges stöd för bättre tilltagna och separerade ytor för olika trafikanter, vilket ökar möjligheterna till ett bra samspel och ökar tryggheten. Längs Krukmakargatan och S:t Paulsgatan sker cykling idag i blandtrafik. Ett utpekat stråk innebär en långsiktig ambition från stadens sida att förbättra cykelförutsättningarna längs den utpekade sträckan, bland annat för att möjliggöra tillgänglighet till målpunkter som skolor, torg och parker. Erfarenheten visar att cykelåtgärder med fördel kan kombineras med åtgärder som även medger god framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet för andra trafikanter.

Södermalms stadsdelsnämnd	Strategisk koppling Hammarby Sjöstad-Södermalm Förvaltningen ser positivt på den föreslagna strategiska kopplingen som innebär att en gång- och cykelbro anläggs mellan Norra Hammarbyhamnen (i höjd med Anna Lindhs park) och Hammarby sjöstad (i höjd med Ljusslingan). I det fallet att förbindelsen inte kan möjliggöras då den passerar över farleden i Hammarby kanal, vill förvaltningen lyfta behovet av att förbättra möjligheten till gång och cykling mellan Hammarby Kaj och Norra Hammarbyhamnen via Skansbron.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och tar med dem i det fortsatta arbetet med genomförande av planen.
Södermalms stadsdelsnämnd	Strategisk koppling Hammarby Sjöstad-Nacka: Förvaltningen ser positivt på den föreslagna strategiska kopplingen som skulle innebära avsevärt förbättrad tillgänglighet för gående och cyklister mellan Hammarbys sjöstad och Saltsjökvärn i ett attraktivt läge. Strategisk koppling Lövholmen- Bergsunds strand: Förvaltningen ser positivt på den föreslagna strategiska kopplingen som innebär att en gång- och cykelbro anläggs över Liljeholmsviken vilken skulle avlasta Liljeholmsbron och knyta ihop staden när innerstaden växer utanför tullarna.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och den positiva responsen.
Östermalms stadsdelsnämnd FTB	Vi ställer oss frågande till att ta bort stråket längs Fiskartorpsvägen till förmån för Planerhagsvägen-Uggleviksvägen-Uggleängsvägen och den nya sträckningen mellan Ropsten och Roslagsvägen. Utifrån topografin är det mer naturligt att inte bestiga de två alternativa rutterna i förslaget utan istället välja Fiskartorpsvägen. Planerhagsvägen-Uggleviksvägen-Uggleängsvägen är endast ett naturligt val vid färd mellan Gärdet-Universitetet. Motivet "genare koppling" mellan Ropsten och Roslagsvägen är endast relevant om Fiskartorpsvägen helt avvecklas, vilket vore olyckligt. Utvecklingen av cykelstråken till och i Norra Djurgårdsstaden välkomnas. Längs Södra Fiskartorpsvägen finns idag flera korsningar där cykelbanorna bör ses över ur säkerhetssynpunkt. Det gäller bland annat bron vid Bobergsgatan-Storängsvägen-Prinsens väg där det idag är trångt för cyklister och fotgängare att mötas. Detta särskilt som många cyklister kommer i hög hastighet ner från backen samt att trottoar saknas längs ena sidan av bron och många fotgängare korsar vägen där. Även kurvan vid Harpaviljongen bör ses över då cyklister som kommer uppifrån Lidingövägen här ofta korsar körbanan.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och tar med dem i det fortsatta arbetet med genomförande av planen. Det tidigare utpekade stråk som föreslås utgå är det längs Prinsens väg, där cykling och gång idag sker på en smal grusväg. Det föreslagna nya stråket har befintlig relativt väl utbyggd cykelinfrastruktur med vägvisning mellan Södra Fiskartorpsvägen, KTH och Stockholms Universitet. I övrigt har inget utpekade cykelstråk tagits bort, men en mer diagonal koppling mellan Roslagsvägen vid Ekhagen och Ropsten – via den nya gång- och cykelbron över Husarviken – lyfts fram som en möjlighet att stärka framöver. Norra Fiskartorpsvägen är fortsatt ett bra alternativ för cykling mellan Norra Djurgårdsstaden och Frescati.
	Gällande den, av Kungliga Djurgårdsförvaltningen önskade, nya bron mellan Strandvägen och Djurgården vill vi särskilt betona att med många besökare på Djurgården varje år är det av största vikt att ta ett helhetsgrepp om olika trafikslag för alla broar, kajen och gångvägarna för att minska risken för olyckor samt att skapa goda möjligheter för olika trafikslag att samexistera.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och tar med dem i det fortsatta arbetet med genomförande av planen.

	Med utgångspunkt i det omfattande utrymme trafikkontoret tar höjd för vid planering av nya stråk, bland annat med hänvisning till lastcyklars svängradie, är vi negativt inställda och motsätter oss det planerade huvudstråket med sträckning från Strandvägen, längs Styrmansgatan via Karlaplan och strax därefter längs Östermalmsgatan. Cykeltrafiken på Östermalm måste planeras att samexistera med övrig trafik och samtidigt inte försvåra den redan bekymmersamma parkeringssituationen längs gatorna. Befintliga, naturliga huvudstråk likt de längs Vallhallavägen, Karlavägen och Narvavägen bör följas. Dessa behöver förbättras men inte kompletteras med ytterligare stråk. Vi ser positivt på att flytta befintligt stråk från Nybrogatans gågata till Sibyllegatan men vill även här betona vikten av måttfulla ingrepp i trafikmiljön. Sibyllegatan är en viktig passage för biltrafik och stombusslinje 1 som inte får försvåras. Boende i området, näringsidkare längs gatan och Östermalmstorg måste ges förutsättningar att samsas med varu- och persontransporter både med cykel, till fots och i bil.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och tar med dem i det fortsatta arbetet med genomförande av planen. Ett utpekade stråk innebär en långsiktig ambition från stadens sida att förbättra cykelförutsättningarna längs den utpekade sträckan. Delar av huvudnätet i innerstaden kan med fördel bli föremål för mindre omfattande och/eller enklare cykelfrämjande åtgärder. Exempel på sådana kan vara nya eller breddade cykelfält eller andra enklare målningsåtgärder, samt trafiksäkerhetsåtgärder i korsningar. Kontoret ser på Östermalmsgatan och Styrmansgatan som relativt cykelvänliga lokalgator redan idag, men där exempelvis cykelfrämjande åtgärder med utgångspunkt i cykling i blandtrafik skulle göra det ännu tryggare att cykla, inte minst för ovana cyklister.
Citycon	Citycon är fastighetsägare, förvaltare och utvecklare som äger och driver Liljeholmstorget Galleria. Citycon ställer sig positiva till kopplingarna som gör att stadsdelarna kopplas samman med cykelstråk men ifrågasätter den föreslagna sträckningen över Liljeholmstorget som framgår i bilaga 1b. Det borde hellre prövas att ledas runt torget, via Liljeholmsvägen, för att undvika trängsel och andra risker samt därmed åstadkomma en bättre koppling mellan närområdena.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och har justerat sträckningen.
Enskede-Årsta-Vantör stadsdelsnämnd	Det är flera områden och målpunkter i stadsdelsområdet som endast går att nå genom att cykla i blandtrafik. Ett finmaskigare nät av primära stråk och huvudvägnät, som i innerstaden, skulle förbättra orienterbarheten och möjligheterna att cykla trafiksäkert mellan målpunkter i stadsdelsområdet. Detta kan på sikt utjämna den geografiska skillnaden i andelen och antalet cykelresor, och bidra till mer jämlika mobilitetsförutsättningar i staden. Ett konkret exempel där cyklister hänvisas till blandtrafik är Ripsavägen, som kopplar samman Högdalen och Örby. Utmed vägen finns idag en förskola som planeras att byggas ut, och staden planerar även att bygga en skola där. Förvaltningen anser att detta skulle kunna vara en gata som är lämplig att komplettera med friliggande cykelbanor för att skapa förutsättningar för föräldrar, ungdomar och barn att cykla till och från skola och förskola på ett säkert sätt.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och har valt att komplettera huvudnätet med sträckningar till Östberga Centrum samt Ormkärr, med koppling till Huddinge kommun.

	Exempel på en annan målpunkt inom stadsdelsområdet som inte ligger utmed primära stråk eller huvudcykelnätet är Östberga centrum, där det bland annat finns skola, förskola, kulturhus och parklek. Det finns även planer på att bygga studentbostäder där, så förvaltningen bedömer att det är ett område med behov av säkra cykelvägar. Ormkärr och Hagsätra är heller inte sammankopplade med primära stråk eller med huvudcykelnätet. I bild 1 och bild 2 går det att se att en ny sträckning av huvudcykelnätet är inritat från Hagsätravägen i riktning mot Ormkärr. Utmed denna sektion ligger målpunkter som Hagsätra idrottsplats och Hagsätra centrum, men den nya delen av huvudcykelnätet slutar innan Huddingevägen.	
Farsta stadsdelsnämnd	Förvaltningen anser att de förändringar som föreslås för huvudnätet i Farsta stadsdelsområde är bra. En liten del av gamla Tyresövägen ligger inom Farsta stadsdelsområde och det är positivt att sträckan uppgraderas till primärt stråk. Förvaltningen önskar att sträckan från Flatenvägen under Tyresövägen förses med cykelbana snarast möjligt.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. Trafiknämnden fattade ett inriktningsbeslut i augusti 2021 om nya enkelriktade cykelbanor på Gamla Tyresövägen mellan Flatenvägen/Sandåkravägen och Flygledargatan.
Farsta stadsdelsnämnd	Förvaltningen saknar en länk till Farsta centrum från Larsbodavägen. Farsta centrum är den överlägset mest centrala målpunkten i stadsdelsområdet. Det föreslagna huvudnätet går runt Farsta centrum men behöver en länk till Farsta torg eller Farstaplan. Om det inte går att komma nära butiker blir det inte heller attraktivt att cykla till Farsta centrum. Farstavägen saknar också en direkt koppling till Farsta centrum. En enkel lösning skulle vara att tillåta cykel i båda riktningarna på Farstaplan från Farstavägen. Cykelparkering skulle kunna ordnas på ytan nordöst om Farstaplan.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och har valt att komplettera huvudnätet för bättre tillgänglighet till Farsta Centrum
Farsta stadsdelsnämnd	Förvaltningen föreslår att grusvägen som går från Örbyleden genom skogspartiet på västra delen av Gubbängsfältet uppdateras till en cykelväg. Idag är det rester av en gammal väg som går genom skogen och som fortsätter i en parkväg ut på fältet. Denna åtgärd skulle ge en genare koppling för cyklister mellan Örbyleden till Lingvägen och vidare över Gubbängsfältet mot Nynäsvägen.	Trafikkontoret tackar för synpunkten, men bedömer inte att det utpekade huvudnätet för cykel behöver kompletteras ytterligare på platsen. Det är ändå möjligt för väghållaren att förbättra standarden på och skylta sträckan som cykelbana.
Farsta stadsdelsnämnd	Flertalet medborgardialoger och analyser av Fagersjö pekar på de bristande kopplingarna inom stadsdelen och med andra stadsdelar. Anlägg en dubbelriktad cykelbana på den södra sidan ängs Havsörnsvägen. Utrymme finns förutsatt att mittdelen av vägen omvandlas från "målad yta" till en del av ett körfält.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och har pekat ut Havsörnsvägen som del av huvudnätet för cykel.
Huddinge kommun	I två tidigare cykelplaner för Stockholm (2005 och 2012) och i de regionala cykelplanerna (2012 och 2021) finns planer för ett regionalt cykelstråk mellan Årstabron i norr till centrala Huddinge i söder. Detta stråk är borttaget i förslag till ny cykelplan för Stockholm. Motivet är att den järnvägsbro som byggts söder om Årstabron saknar cykellösning.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och har gärna en fortsatt dialog med Huddinge kommun om mellankommunala cykelfrågor. I samband med stadens remissvar på förslaget till regional cykelplan såg kontoret dock stora utmaningar och liten nytta med det föreslagna

	Förvaltningen anser att detta inte är tillräcklig grund för att ta bort ett stråk. Ett stråk som tidigare potentialstudier visat sig ha hög potential för mellankommunalt cyklande. Förvaltningen anser att stråket ska vara kvar, och hela dess sträckning behöver utredas i ett gemensamt arbete där Stockholm, Huddinge och förslagsvis det regionala cykelkansliet deltar. Vidare önskar förvaltningen ett förtydligande i planen angående cykelkopplingen mellan Svartlösavägen via Långsjön och till Stambanavägen i Huddinge. Planen pekar ut stråket som ett befintligt primärt cykelstråk. Idag består sträckan av en stig samt trappa, det vill säga en standard och förutsättningar om inte möjliggör attraktiv och enkel cykling – det är med andra ord en saknad länk och inte ett befintligt primärt stråk. Stråket bör ha hög prioritet vad gäller utbyggnad.	utredningsstråket mellan Huddinge och Årsta genom Älvsjöskogens naturreservat och Västberga industriområde. Staden har samtidigt genomfört stora investeringar i högre standard längs det primära och regionala stråket från Huddinge kommun via Hagsätra, Örby, Årstafältet och vidare mot innerstaden via Gullmarsplan. Dessutom byggs kommande år dubbelriktade cykelbanor längs Västberga Allé för bättre koppling mot Liljeholmen och Hornstull samt förbättringar för cykeltrafik vid Årstaberg. Det utpekade primära stråket längs Svartlösavägen kvarstår, vilket innebär en långsiktig ambition från stadens sida att förbättra cykelförutsättningarna längs den utpekade sträckan.
Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd	Förvaltningen är mycket positiv till att det primära cykelstråk som gått rakt igenom Älvsjö resecentrum istället föreslås ledas runt stationen via Magelungsvägen-Mässvägen. Den lösningen har förvaltningen tidigare fört fram till trafikkontoret. Däremot är förvaltningen tveksam till att ett huvudstråk fortsatt ska gå igenom stationen, eftersom cykeltrafiken genom resecentrum leder till många konflikter med gående och förhindrar bättre lösningar för resenärslöden och trygghet på platsen. Förvaltningen föreslår istället att huvudstråket går fram till stationen/resecentrum/cykelgaraget, men inte igenom resecentrum. De cyklister som vill igenom resecentrum får då leda cykeln eller välja det nya primära stråket via Mässvägen.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, men väljer att bibehålla huvudstråkets dragning genom resecentrum för fortsatt god tillgänglighet till kollektivtrafikknutpunkten och cykelgaraget på platsen. Den befintliga cykelbanan genom resecentrum har väl tilltagna bredder och är tydligt separerad från gångtrafik.
Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd	Det är bra att det primära stråket som går på parkvägen Apelsinstigen i Solberga flyttas till Toffelbacken. Förvaltningen önskar se att sträckan Karusellvägen mellan Västbergavägen och Nybodapåfarten görs till huvudstråk.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. Karusellvägen föreslås bli del i huvudnätet för cykel.
Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd	En sträckning som till exempel är problematisk är cykelstråket genom Älvsjöskogens naturreservat. Stråket sammanfaller med motionsspåret på sträckan utmed järnvägen, och det har varken vinterunderhåll eller belysning nattetid, vilket flera pendlingscyklister påpekat. Förvaltningen har inte medel att bygga om denna sträcka till en asfalterad parkväg, och det skulle innebära ett stort ingrepp i reservatet, så frågan är om det ens är önskvärt. Förvaltningen är tveksam till om det är lämpligt att denna sträcka är markerad som del av huvudcykelnätet.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna. Trafiknämnden fattade beslut i augusti 2021 som innebär att det blir möjligt att cykla på särskilt angivna sträckor i stadens reservat. I varje reservat planeras entréskyltar där det framgår var i reservatet det är tillåtet att cykla. Det kommer att tas fram underlag för skyltar med förhållningsregler om hänsynstagande. Den nämnda sträckan genom Älvsjöskogen är en sådan sträcka. Kontorets bedömning är att den även bör kvarstå som del i huvudnätet i första hand för att tydliggöra hur den hänger samman med det övriga cykelnätet och som exempelvis underlag för vägvisning. Även trygghetsskapande åtgärder som belysning bör på sikt kunna övervägas, med respekt för miljö- och andra värden i reservatet. Kontoret har i remissvar till förslaget till regional

		cykelplan avvisat det föreslagna regionala utredningsstråket mellan Huddinge och Årsta genom reservatet.
Klimataktion och Cykelköket Solna	Klimataktion och Cykelköket Solna uppskattar förslaget om sväng- eller klaffbroar vilket skulle hjälpa gång- och cykeltrafiken att skapa förbindelser över vattnet. Det skulle avlasta befintliga gång- och cykelbanor. Helst skulle en avlastning genom ny broförbindelse från Masthamnen till Saltsjökvärsån som i anslutning från Stadsgården till Kvarnholmsvägen ske för att avlasta Danviksbron. Det behövs även en cykelbro mellan Ulvsunda och Solna Strand samt mellan Karlshällsvägens krök på Långholmen till Smedsudden för att ersätta cykeltrafikeringen på Västerbron.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, men bedömer att planens föreslagna strategiska kopplingar är tillräckliga.
Nacka kommun	Nacka kommun välkomnar också det nyttillkomna kapitlet 5 - Strategiska kopplingar i underlaget för Reviderade stråk, där det framgår att syftet med kapitlet är att överbrygga naturliga barriärer i form av vatten eller annan infrastruktur för att möjliggöra för viktiga kopplingar inom cykeltrafiken. I koppling till detta kapitel och de förslag som omnämns i materialet önskar Nämnden ett förtydligande om förslag i den strategiska koppling i underlaget på sidan 47 som berör Nacka. I underlaget för den strategiska kopplingen Hammarby Sjöstad-Nacka framhålls att det saknas en förbindelse mellan Stockholms stad och Nacka kommun längs vattnet. Nämnden instämmer i att kopplingen mellan kommunerna vid platsen bör optimeras, men att det i underlaget för strategiska kopplingar inte framgår vilket typ av förbindelse som helst föredras. Därav önskar Nämnden ett konkretiserande i vilken typ av lösningsförbindelse Stockholm Stad avser och om detta således medför behov av ökade eller förändrade cykelanpassningar även på vår sida kommungränsen.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och har gärna en fortsatt dialog med Nacka kommun om denna och andra mellankommunala cykelfrågor. De strategiska kopplingarna visar önskade samband eller korridorer mellan olika målpunkter där cykelinfrastruktur idag helt eller delvis saknas och där den exakta dragningen eller lösningen inte är fastlagd eller utredd.
Nacka kommun	Nämnden efterfrågar också ett förtydligande och önskar ett tillägg i underlaget för Reviderade stråk i kapitel 4 – Söderort. I kartbilden på sidan 32-33 i underlaget för Reviderade stråk återfinns en rödpunktad sträcka längs Sicklavägen, kategoriserat till förslaget primärt stråk, och i det efterföljande textunderlaget på sidorna 34-37 återfinns inte något textavsnitt över sträckan som förklarar förslaget längs den rödpunktade sträckan. Därav behövs ett förtydligande i form av ett textavsnitt som beskriver de framtida lösningsförslaget längs sträckan, så att även Nämnden kan identifiera eventuella utökade behov och infrastrukturåtgärder för cykeltrafiken i området.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och har i kartunderlaget till cykelplanen förtydligat att den tänkta dragningen går längs Skeppsmäklargatan på Stockholmsidan av kommungränsen.
Skarpnäcks stadsdelsnämnd	I cykelplanen konstateras att östra söderort har relativt glest med utpekade cykelstråk. Förvaltningen välkomnar de föreslagna nya cykelstråken.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och den positiva responsen.
Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd	I genomförandet av cykelplanen behövs dialog mellan förvaltningen och trafikkontoret för att stämma av eventuella trafik hinder längs de olika stråken. Det gäller exempelvis vid den föreslagna nya länken i	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och tar med dem i det fortsatta arbetet med genomförande av planen.

	huvudnätet som kopplar samman Rinkebydalen med Järvafältet. Denna dragning korsar nedfarter till förskolor utmed Rinkebystråket och är platser där otillåten biltrafik kan passera ut i Rinkebydalen. I och med att det byggs om till cykelstråk behöver dessa platser ses över så att biltrafik förhindras.	
Skärholmens stadsdelsnämnd	Förslaget om att ta bort huvudnätstråket längs Sätredalsparken bedöms vara positivt framförallt om den snabba cykeltrafiken samtidigt flyttar till det nya huvudnätet längs Skärholmsvägen och Björksätravägen. Förvaltningen menar att det kan finnas utmaningar i att få cyklister att välja annat stråk då det genom Sätredalsparken ändå är "rakaste spåret". Av den anledningen blir utformning, god vägvisning och möjlighet att faktiskt hålla högre hastighet på de nya stråken förmodligen avgörande för att cykeltrafiken verkligen ska styras om. Omläggningen av huvudnätet från Skärholmstorget till Aspholmsvägen ses av förvaltningen som en positiv ändring för att färre ska cykla över torget. Förvaltningen ser dock behov av att i närheten av Skärholmens centrum planera för en ökning av cyklister och behov av cykelparkeringar som bör förväntas i och med att Skärholmen växer och utvecklas som regional kärna. Skärholmens centrum bör också vara en lämplig plats för placering av diverse cykelservicemöjligheter såsom cykelpumpar, möjlighet till lånecyklar och tillgång till lastcyklar samt tvättmöjligheter. Huvudnätet mellan Skärholmens centrum och Vårbergs centrum längs Bodholmsgången är i nuläget den mest gångtrafikerade sträckan mellan de båda centrumen och därför en viktig huvudnätkoppling. Sträckan skär dock genom tre kvarter med tydlig innergårdskaraktär. Detta och den raka utformningen av sträckan som kan komma att främja höga hastigheter behöver tas hänsyn till vid gestaltningen av stråket.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och tar med dem i det fortsatta arbetet med genomförande av planen. Kontoret instämmer i vikten av att ha goda cykelparkeringsmöjligheter i anslutning till målpunkter som Skärholmens centrum.
Skärholmens stadsdelsnämnd	Slutligen saknar förvaltningen en trygg cykelkoppling mellan Söderholmsskolan och Vårbergs centrum. I cykelplanen föreslås koppla Söderholmsskolan med huvudnät längs Vårbergsvägen. Stråket kopplas dock inte med Vårbergs centrum. Förvaltningen ser en möjlighet att förlänga huvudnätet längs norra Vårbergsvägen och västra Vårholmsbackarna. Detta skulle komplettera nuvarande förslag och stärka ett sammanhängande huvudnät för Vårberg. Vårholmsbackarna har en överdimensionerad bredd i den nämnda sträckan som med fördel kan erbjuda cyklingsmöjligheter i stället för att som idag möjliggöra för höga hastigheter.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och har kompletterat planen med huvudnät för cykel enligt förslaget.

Skärholmens stadsdelsnämnd FTB	Skärholmens stadsdelar har byggts med trafikseparering mellan biltrafik och gång/cykel. Det betyder att cykelvägarna idag främst utgörs av kombinerade gång- och cykelbanor. På dessa banor uppstår ofta konflikter mellan gångtrafikanter och cyklister. Vissa sträckor är hårdare drabbade än andra. Det är därför bra och viktigt att cykelplanen föreslår åtgärder vid några av de viktigaste sträckorna. En av dessa är passagen förbi Skärholmen centrum. Idag är den snabbaste och rakaste vägen över Skärholmstorget. Det är därför bra att cykelväg anläggs både norr och söder om centrumanläggningen. Anslutningarna i båda ändar av Aspholmsvägen måste bli tydliga och enkla att hitta och välja. Det uppstår lätt konflikter mellan cyklister och gående längs Sätredalsparken. Därför skulle möjliggörande av snabb och ostörd cykling längs Skärholmsvägen kunna utgöra ett attraktivt alternativ för cyklister. En anslutning mellan Skärholmsvägen och Bredängs allé skulle också skapa en snabb och smidig koppling mellan Bredäng centrum och Skärholmen centrum.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och tar med dem i det fortsatta arbetet med genomförande av planen.
Skärholmens stadsdelsförvaltning - Pensionärsrådet och rådet för funktionshinderfrågor	Pensionärsrådet undrar hur den konkreta lösningen för övergången över Ekholmsvägen planeras och lyfter en möjlig konflikt med bilvägen vid den korsningen. Pensionärsrådet anser vidare att cykeltrafiken på stråket längs E4 är inte idealisk, då buller och avgaser från E4 innebär hälsorisker för cyklister, åtminstone tills fossila bränslen inte längre används och hela bilparken är elektrifierad. Rådet för funktionshinderfrågor instämmer med förvaltningen och Trafikkontorets förslag om borttagningen av huvudnätsträckan genom Sätredalsparken. Detta då ett flertal vältrafikerade korsande promenadstråk ansluter till sträckan. Rådet anser dock att det är mycket tveksamt om det är lämpligt att förlägga ersättningen för stråket till Björksätravägen som idag är tvåfilig bilväg med en ökande mängd biltrafik bland annat från näraliggande bostadsområden och en större parkeringsplats. Rådet menar att i remisshandlingen finns ett bättre alternativ, att ersättningen utgörs av en cykelbana på Skärholmsvägen. Rådet efterfrågar utökad säker cykelparkering för tunnelbaneresenärer vilket enligt rådets mening bör vara lätt att inkludera i planeringen och byggnation av bussförbindelserna mellan Skärholmens centrum och Förfart Stockholm. Rådet lyfter vikten av tydlig skyltning av samtliga cykelstråk, eftersom de flesta promenadvägarna i Skärholmen är gemensamma för både	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och har justerat dragningarna av nya stråk vid Ekholmsvägen/Vårbergsvägen. Kontoret bedömer att såväl Björksätravägen som Skärholmsvägen genom cykelfrämjande åtgärder har förutsättningar att i framtiden bli attraktiva vägval för cykeltrafik. Kontoret instämmer även i vikten av bra cykelparkeringar och tydlig vägvisning.

	gående och cyklar. Under pågående pandemi har det skett en påtaglig ökning av trafiken på Skärholmens promenadvägar. Det har lett till en hel del tillbud. Och till osäkerhet och otrygghet för samtliga trafikanter.	
--	---	--

Övriga synpunkter

Nedan redovisas synpunkter kring cykelplanens struktur, och remissunderlaget, samt synpunkter på behov av förbättring av cykelinfrastruktur på befintligt cykelnät och redan utpekade stråk.

Remissinstans	Yttrande	Trafikkontorets svar
Exploateringsnämnden	I den cykelmiljard som beslutat som för 2019-2022 ingår inte exploateringskontoret investeringar. De sker därutöver. Kan förtydligas.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och har förtydligat detta i planen.
Bromma stadsdelsnämnd	Bromma stadsdelsförvaltning menar att den föreslagna cykelplanen för Stockholm 2021 kan bli tydligare kring vad som är åtgärdsförslag, analys och strategier. De kartor som anger förslag på reviderade stråk är mycket otydliga och behöver förbättras.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och tar med sig dem i det fortsatta arbetet med att färdigställa cykelplanen och tillhörande kartunderlag. De föreslagna kompletteringarna av cykelnätet innebär en långsiktig ambition från stadens sida att förbättra cykelförutsättningarna längs de utpekade sträckorna. Exakta dragningar, val av utformning och avvägningar gentemot andra planer, program, intressen och anspråk behöver göras i varje enskilt projekt och utifrån förutsättningarna på platsen.
Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd	Handlingsplanen är något svåröverskådlig, mål och strategier borde komma tidigare i texten. Det är inte helt lätt att förstå vad som är åtgärdsförslag, vad som är analys och vad som är strategier. Kartorna är rätt suddiga i dagsläget, förvaltningen önskar att de förtydligas.	
Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd	Remissversionen innehåller en del upprepningar i textmassan samt att bifogade kartor har dålig kvalité och därmed blir svårlästa. Inte heller indelningen i planeringsinriktningar, uppföljningsbara mål samt ett antal åtgärdsområden framstår som tydlig eftersom dispositionen av dessa är otydlig och återfinns långt in i dokumentet.	
Östermalms stadsdelsnämnd FTB	Remissunderlaget måste vara komplett och tydligt för att stadsdelsnämnden ska kunna göra en relevant bedömning. Det är inte möjligt att lämna relevanta synpunkter i den utsträckning vi vill då underlaget fylls av information som inte har direkt koppling till planen och samtidigt saknar fundamental data. Konsekvenserna av de planerade åtgärderna går inte att förstå då både aktuellt flöde, önskat flöde av cykeltrafiken och illustration av topografin saknas. Att inte parallellt visa en aktuell och önskad lägesbild över all trafik i stadsbilden är också en brist som försvårar förståelsen för planerade åtgärder.	

Norrmalms stadsdelsnämnd Kungsholmens stadsdelsnämnd	Förvaltningen anser att kartunderlaget som bifogats remissen inte håller tillräcklig hög kvalitet, vilket har gjort det svårt att granska de föreslagna nya och reviderade stråkens sträckning i detalj.	
Skarpnäcks stadsdelsnämnd	Det saknas satsningar i stadsdelen Hammarbyhöjden. Som det ser ut idag tar cykelbanan längs Malmövägen slut vid korsningen Ulricehamnsvägen i höjd med Willy Brandts park i Hammarbyhöjden. Finn Malmgrens väg som är utpekad som en del av det befintliga huvudnätet saknar idag cykelbana/cykelfält. Förvaltningen anser att cykelbanan på Malmövägen bör förlängas norrut på Ulricehamnsvägen för att sedan kopplas ihop med cykelbana på Finn Malmgrens väg. Från Finn Malmgrens väg kan sedan cykelbanan kopplas ihop med befintlig cykelbana på Sparrmansvägen och vidare på Olaus Magnus väg. Vad gäller Olaus Magnus väg anser förvaltningen att cykelfältet där behöver anpassas mer till cykeltrafikanterna. Som det ser ut idag är cykelfältet placerat mellan bilvägen och parkerade bilar utmed trottoaren. Dessutom varierar den kraftigt i breddstorlek. Förvaltningen anser att en separerad gång- och cykelbana bör anläggas på trottoar istället för dagens lösning.	Trafikkontoret tackar för synpunkterna, och tar med sig dem i det fortsatta arbetet med genomförande av planen, den långsiktiga investeringsplaneringen och löpande arbete med cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder i stadsmiljön.
Skärholmens stadsdelsnämnd	En förbättring av framkomligheten vid det primära cykelstråket, i höjd med Bredängs trafikplats, är viktig.	
Skönhetsrådet	Skönhetsrådet har av allmänheten uppmärksamats på ytterligare projekt, däribland Sockenvägen i Enskede, Skogskyrkogården, Ulvsundavägen och Gröndal där framdragande av cykelstråk orsakar intrång i naturmark och berghällar. Enligt Skönhetsrådets uppfattning har dessa ett stort värde ur både kulturhistorisk synpunkt och som miljöskapande komponenter.	
Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd	Förvaltningen vill överlag se en ökad användning av speglar så att cyklister säkert kan passera trånga passager, T-korsningar, tunnlar och andra platser där sikten är dålig. En väl placerad spegel kan hjälpa cyklister på sådana platser.	
Farsta stadsdelsnämnd	Farstavägen har cykelbanor på båda sidor av vägen. Ett problem är att framför allt skolbarn cyklar mot trafiken när de är på väg till Kvickentorpsskolan. Det är begripligt att barnen gör det eftersom flera bostadshus är placerade på den norra sidan och det kan vara svårt att ta sig över vägen där det är mycket biltrafik. Kvickentorpsskolan planeras att byggas ut så på sikt behöver den norra cykelbanan dubbelriktas. Säkerställ en komplett cykelbana längs hela Fagersjövägen mellan Fagersjö och Hökarängen. Fagersjövägen i Hökarängen har parkering på bägge sidor och är otrygg att cykla på. Vägen är skolväg för många barn som bor i Fagersjö. Elever som går i Hökarängsskolan har allt annat än en säker skolväg.	

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd	En plats där säkerheten för cykeltrafikanter är dålig är korsningen Årstabergsvägen/Södertäljevägen. Cyklister som passerar vägen från Årstaberg till Midsommarkransen kläms mellan bilvägen och de passerande cyklisterna som cyklar i nord-sydlig riktning längs cykelstråket på en trång yta. Cyklister i nord-sydlig riktning borde på platsen få väjningsplikt för cyklister som passerat Södertäljevägen under grönt ljus.	
--	--	--