

Remissammanställning

Katarina -Sofia stadsdelsförvaltning

Stadsdelsförvaltningen är positiva till förslaget. För att minska risken att cyklister kör genom Stigbergsparken efterlyses tydlig skyltning. Man vill också få en förbättrad miljö för cyklisterna på Tjärhovsgatan vid Björns trädgård, där parkering på cykelbanan är vanlig. Återvinningsstationen vid Folkungagatan 135 kommer att behöva flyttas permanent när cykelbanorna byggs. Omvandlingen från körytor till gång- och cykelytor innebär ökade driftkostnader i form av dyrare vinterunderhåll och renhållning.

Miljöförvaltningen

Miljöförvaltningen står bakom Cykelplan 1998 och de prioriteringar som där framförs, och anser att det är glädjande att cykelbanor planeras på den del av Folkungagatan som saknar parallellgator. Cykelbanorna kommer till nytta p.g.a. ökningen av cyklister till/från Nacka och Hammarby Sjöstad. Förvaltningen undrar över planerna för resterande delar av Folkungagatan. Är avsikten att avvakta hur det tänkta cykelnätet fungerar, eller bedöms återstående del av Folkungagatan inte inrymma cykelbanor/fält förrän en trafikminskning genom exempelvis bilavgifter införts? Man anser också att om man kan minska trafikens hastighet innebär det utöver säkerhetsmässiga fördelar även minskade vibrationer i vibrationskänsliga fastigheter utmed sträckan.

NTF Stockholms län

NTF välkomnar Stockholms stads satsning på cykelbanor och cykelfält. För att cyklister ska känna sig säkra krävs förändringar i infrastrukturen för cykeltrafik. Cykelbanor har fördelen jämfört med cykelfält att de är mer permanenta till sin karaktär. Cykelbanor på huvud- och genomfartsgator kan minska antalet polisrapporterade fotgängarolyckor med upp till 35% och minska de polisrapporterade cykelolyckorna med upp till 70%. NTF anser att den föreslagna lösningen är bättre än att bygga cykelbanor på parallellgatorna eftersom en stor del av cyklisterna ändå kommer fortsätta använda Folkungagatan. Borttagandet av ett körfält i varje riktning kommer också innebära att säkerheten ökar för fotgängare på övergångsställena.

SL

SL vill att man ser över svängradien i korsningen med Erstagatan, så att bussarna inte behöver inkräkta på gångbanan.

Cykelfrämjandet

Cykelfrämjandet ser mycket positivt på utbyggnaden av cykelbanor på Folkungagatan. De efterlyser cykelbanor längs med hela Folkungagatan, och anser inte att Tjärhovsgatan är ett bra alternativ. De har också en del detaljsynpunkter. Bl.a. vill de att cykelbanorna ska gå bakom hållplatser, och att det inte ska gå några rännदार över cykelbanorna.

Svensk handel

Svensk handel anser att Folkungagatan måste ha två filer i båda riktningarna vid Erstagatan, eftersom det annars blir stopp p.g.a. vänstersvägande trafik. Dessutom anför man att om ombyggnaden av Slussen påbörjas innan Södra länken öppnats kommer trafiktrycket på Folkungagatan bli orimligt hårt med ökade olycksrisker som följd.

Stockholms handelskammare

Stockholms handelskammare anser att ombyggnaden av Folkungagatan måste vänta tills ombyggnaden av Slussen och reparationerna av Centralbron och Söderledstunneln är färdiga, för att kunna avlasta det övriga gatunätet. Gatu- och fastighetsnämnden har också uttalat sig positiva till cykelbanor väster om Borgmästargatan. Detta skulle innebära utomordentligt stora problem. Man anser att alternativet Tjärhovsgatan är utmärkt. Cykelbanor på Folkungagatan mellan Götgatan och Borgmästargatan skulle inte tjäna något annat syfte än att minska kapaciteten för övrig trafik.

Stockholms nyttotrafikkommitté

Stockholms nyttotrafikkommitté har i princip inget att erinra mot förslaget. De vill dock att en konsekvensanalys görs för hur trafiksituationen kommer att bli i samband med ombyggnaden av Slussen.

Svenska taxiförbundet

Svenska taxiförbundet kan inte se att åtgärderna på denna del av Folkungagatan på något sätt inverkar på taxis verksamhet.