



Bilaga 1

Remissynpunkter Cykelplan för ytterstaden 2005-05-11

Innehåll

1	Remissvar	2
2	Allmänna, principiella synpunkter	3
2.1	Beslut och allmänt intryck av cykelplanen	3
2.2	Planeringsprinciper	11
2.3	Genomförande, kostnader, prioritering och utökade medel	12
2.4	Statistik/bättre underlag	13
2.5	Utformning, Standard	14
2.6	Trafiksignaler	17
2.7	Belysning	17
2.8	Cykelvägvisning	18
2.9	Cykelparkering och kombinationsresor med cykel	18
2.10	Trafiksäkerhet	19
3	Nätsynpunkter	21
3.1	Allmänna	21
4	Detaljsynpunkter	23
4.1	Söderort	23
4.2	Västerort	35
5	Övrigt	41
5.1	Drift- och underhåll, snöröjning och gatuarbeten	41
5.2	Lagar och regler	42
5.3	Konflikt med mopeder	42
5.4	Diverse	43

Remissvar

Remissvar har inkommit från nedanstående instanser.

Gatu- och fastighetskontoret har sammanfattat synpunkterna och hänvisar till nedanstående numrering. Tex [14] = Gfks sammanfattning av remissvar från Bromma stadsdelsnämnd/Bromma stadsdelsförvaltning.

10. Huddinge kommun, Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen, Gatukontoret
11. Ekerö kommun
12. Magnus Edler
13. Farsta stadsdelsnämnd
14. Bromma stadsdelsnämnd
15. Tyresö kommun
16. Cykelfrämjandets Söderortskrets
17. Polismyndigheten i Stockholms län
18. NTF Stockholms län
19. Svenska cykelsällskapet
20. Stockholms Nyttotrafikkommité
21. Storstockholms lokaltrafik (SL)
22. Järfälla kommun
23. Liljeholmens stadsdelsnämnd
24. Nacka kommun
26. Skarpnäcks stadsdelsnämnd
27. Karin Prag Gustavsson
28. Stockholms handelskammare
29. Vantörs stadsdelsnämnd
30. Skärholmens stadsdelsnämnd
32. Rinkeby stadsdelsförvaltning
33. Älvsjö stadsdelsnämnd
34. Solna stad
35. Stadsbyggnadsnämnden
36. Enskede-Årsta stadsdelsnämnd
37. Miljö- och hälsoskyddsnämnden
39. Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd
40. Hägerstens stadsdelsnämnd
41. Lennart Johansson
42. Kista stadsdelsnämnd
43. Spånga-Tensta stadsdelsnämnd
44. Sundbybergs stad

Allmänna, principiella synpunkter

Beslut och allmänt intryck av cykelplanen

10 Huddinge kommun

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av yttrandet:

Huddinge kommun anser att Stockholms ytterstads cykelplan har ett tilltalande format och innehåll. Huddinge önskar få ta del av cykelvägvisningsplanen då kommunen anser det viktigt med god vägledning mellan Huddinges centrala delar och östliga delar, genom Farsta.

Anm: Övriga synpunkter från Huddinge kommun återfinns under respektive delrubrik.

11 Ekerö kommun

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av yttrandet:

Ekerö kommun delar cykelplanens syn på betydelsen av bra och säkra cykelvägar. Enligt Ekerös bedömning tillgodoser cykelplanen väl behoven av cykelvägar som ansluter till Nockebybron och Ekerö.

Anm: Övriga synpunkter från Ekerö kommun återfinns under respektive delrubrik.

13 Farsta stadsdelsnämnd

Farsta stadsdelsnämnd beslutade den 16 december som sitt yttrande till Gatu- och fastighetsnämnden att åberopa stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande.

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av Farsta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande:

Förvaltningen begränsar sig i sitt förslag till remissvar, till de delar som handlar om Farsta stadsdelsnämndsområde.

Anm: Synpunkter från Farsta stadsdelsförvaltning återfinns under respektive delrubrik.

14 Bromma stadsdelsnämnd

Bromma stadsdelsnämnd beslutade den 16 december 2004 överlämna Bromma stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av Bromma stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande:

Bromma stadsdelsförvaltning är glada för att Gatu- och fastighetskontoret tagit fram en ny cykelplan. De menar vidare att cykelplanen kan bli ett verkningsfullt instrument i arbetet med tex förbättrad säkerhet och framkomlighet på cykelvägnätet och instämmer i huvudsak med innehållet. Som komplement kommenterar de några delar där de vill att ytterligare utredning ska ske eller förstärka det programmet redan tar upp.

Anm: Övriga synpunkter från Bromma och stadsdelsförvaltning återfinns under respektive delrubrik.

16 Cykelfrämjandets Söderortskrets

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av yttrandet:

Cykelplanen fokuserar för mycket på trafiksäkerhet. Framkomlighet, bekvämlighet och trygghet är minst lika viktigt. Vissa förslag förs fram flera gånger vilket ger ett ostrukturerat intryck. Planen verkar hastigt skriven och påminner alltför mycket om Cykelplan 1998 för Stockholms innerstad anser Cykelfrämjandets Söderortskrets. Planen håller inte en tillräckligt hög kvalitet och en omfattande revidering krävs.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Målsättningen är att cykelplanen för ytterstaden ska likna Cykelplan 1998 för Stockholms innerstad. Gatu- och fastighetskontoret anser inte att en omfattande revidering av planen krävs.

Det framgår inte vad som är Gfk:s ståndpunkter och vad som är konsultens.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Cykelplanen presenterar endast Gatu- och fastighetskontorets ståndpunkter.

När det gäller kartorna i cykelplanen bör kompletteras med förklaringen att en cykelbana är enkelriktad om inte annat anges och att planskildheter bör markeras med särskild symbol. Den gjorda inventeringen bör kompletteras, exempelvis med snöröjning och att vägmärket 1.4.24, återvändsväg, i förekommande fall är kompletterat med cykelsymbol om det går att fortsätta på cykel.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Genomförd inventeringen täcker behoven för att färdigställa Cykelplanen.

Anm: Övriga synpunkter från Cykelfrämjandets Söderortskrets återfinns under respektive delrubrik.

18 NTF Stockholms län

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av yttrandet:

Totalt sett ser NTF mycket positivt på planen.

Anm: Övriga synpunkter från NTF i Stockholms län återfinns under respektive delrubrik.

21 SL

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av yttrandet:

SL menar att det är positivt att staden tar ett samlat grepp i frågan. SL är generellt positiva till åtgärder som främjar cykeltrafiken eftersom erfarenheter visar att de som cyklar under sommarhalvåret är de som åker med SL under resten av året. SL menar att ökad cykeltrafik i kombination med kollektivtrafik är ett bra alternativ till biltrafiken.

Anm: Övriga synpunkter från SL återfinns under respektive delrubrik.

22 Järfälla kommun

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av yttrandet:

Järfälla kommun menar att anslutningspunkterna överensstämmer väl med de större stråk som förekommer på Järfällas sida av kommungränsen. Järfälla förutsätter vidare att kontakt tas när tidplaner för utbyggnader klarnar så att samordning av insatser kan ske.

Anm: Övriga synpunkter från Järfälla kommun återfinns under respektive delrubrik.

23 Liljeholmens stadsdelsnämnd

Liljeholmens stadsdelsnämnd beslutade den 27 januari 2005 att översända stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen till Gatu- och fastighetsnämnden, samt att därutöver anföra följande;

"Liljeholmen är en stadsdel där såväl innerstaden som olika delar av stadsdelen kan nås med cykel. Att cykla eller gå ger ett större oberoende än att åka kollektivt och ger mindre miljöpåverkan och bättre hälsa än att åka bil. Att röra sig för att förflytta sig är ett enkelt sätt att motionera. Det är därför viktigt att så många som möjligt av stadsdelens innevånare kan ta sig fram på egen hand utan att känna sig otrygg. För att detta skall vara möjligt, även för barn, krävs förutom 30-zoner också trygga cykel- och gångbanor, mellan olika delar av stadsdelen och omgivande stadsdelar. Cykelplanen gäller för de övergripande cykelstråken. Utöver detta måste stadsdelen ta ett ansvar för en trygg trafikmiljö till och från dessa huvudstråk och på mindre stråk inom stadsdelen."

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av Liljeholmens stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande:

Förvaltningen anser att det är mycket positivt att en cykelplan för ytterstaden tagits fram och att åtgärderna i Liljeholmen är mycket bra och välbehövliga.

Gällande drift och underhåll efterhålls det regelbundet för stadsdelsförvaltningens ansvarsområden redan idag, och snöröjning på cykelbanor skall ske inom fyra timmar från det att tre cm snö har fallit.

Anm: Övriga synpunkter från Liljeholmens stadsdelsförvaltning återfinns under respektive delrubrik.

26 Skarpnäcks stadsdelsnämnd

Skarpnäcks stadsdelsnämnd beslutade den 27 januari 2005 att i huvudsak godkänna förvaltningens förslag och skicka förslaget till Gatu- och fastighetsnämnden som svar på remissen, samt att därutöver anföra följande;

"Nämnden anser att det är bra att en cykelplan för söderort tas fram, för planering på kort och lång sikt. Cykelbanor och stråk är ett bra komplement

till kollektivtrafik och gatunät. Inriktningen i planen för Skarpnäcks del är att förstärka cykelstråk längs befintligt vägnät. I vissa fall är detta bra, i andra fall finns förslag på mer onaturliga sträckningar, som är omvägar för cyklister och där bra parkvägar redan finns.

Ett mycket använt cykelstråk sträcker sig från Stångåvägen, via parkvägen längs Bagarmossens bollplan, mot Vikstensvägen, bakom bebyggelsen i kanten av skogen. Detta stråk används av Bagarmossenborna för att ta sig till Björkhagen, Hammarbyhöjden, via Hammarby Fabriksväg och in mot staden. Särskilt sträckan mellan Byälvsvägen och Kärrtorpsvägen är inte omnämnd i planen vilket är anmärkningsvärt. Den har blivit mycket populär sedan den anlades för ett antal år sedan. Detta cykelstråk saknar såväl belysning som markering.

På Nytorps gårde föreslås breddning i två fall. Fältet har nyligen genom Gatu- och fastighetskontoret fått ett utökat nät av gång- och cykelvägar. Det är viktigt att karaktären av öppet fält bevaras och att de befintliga cykelbanorna inte breddas. Planeringen har skett i samklang med medborgare i flera samråd.

Det är tveksamt att bredda den befintliga cykelbanan längs Malmövägen i Björkhagen. Dock behövs nödvändig separering av gång- och cykelbanan.”

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Cykelstråket från Stångåvägen kommenteras under rubriken Detaljsynpunkter Söderort.

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av Skarpnäcks stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande:

Förvaltningen anser det mycket positivt att cykelnätet byggs ihop, men ifrågasätter vissa breddningar och om utrymme finns för vissa föreslagna åtgärder.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Platserna som avses gällande breddning och andra åsyftade åtgärder kommenteras under rubriken Detaljsynpunkter Söderort.

Anm: Övriga synpunkter från Skarpnäcks stadsdelsförvaltning återfinns under respektive delrubrik.

28 Stockholms handelskammare

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av yttrandet:

Handelskammarens utgångspunkt är resor till och från arbetet samt i viss mån den budtrafik som sker med cykel. Handelskammaren anser vidare att cykeln i många fall innebär ett viktigt komplement till bil- och kollektivtrafik och ett ökat cyklande medför mindre belastning på vägsystemet än på kollektivtrafiken.

Handelskammaren framför generella synpunkter och avstår från att kommentera detaljerade förslag när det gäller enskilda förslag om sträckningar, investeringar etc.

Anm: Övriga synpunkter från Stockholms handelskammare återfinns under respektive delrubrik.

29 Vantörs stadsdelsnämnd

Vantörs stadsdelsnämnd beslutade den 27 januari 2005 att besvarar remissen med stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 4 januari 2005.

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av Vantörs stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande:

Förvaltningen delar Gatu- och fastighetskontorets uppfattning att goda förutsättningar för ökar cyklande är av betydelse för bland annat folkhälsan. Planes omfång och samarbetet med grannkommunerna skapar förutsättningar för en bättre trafiksituation också på regional nivå.

Anm: Övriga synpunkter från Vantörs stadsdelsförvaltning återfinns under respektive delrubrik.

30 Skärholmens stadsdelsnämnd

Skärholmens stadsdelsnämnd beslutade den 27 januari 2005 att godkänna förvaltningens förslag och skicka förslaget till Gatu- och fastighetsnämnden som svar på remissen.

Anm: Övriga synpunkter från Skärholmens stadsdelsnämnd återfinns under respektive delrubrik.

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av Vantörs stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande:

Förvaltningen tycker det är positivt att gatu- och fastighetskontoret sätter fokus på ytterstaden vad gäller cykelstråken, då cykeln fått en renässans i Stockholm och fler cyklister kräver bättre cykelvägar. Det finns många ställen där det uppstår konflikter mellan cyklister, bilister eller fotgängare bara för att det är svårt eller omöjligt att lista ut hur man ska cykla.

Anm: Övriga synpunkter från Skärholmens stadsdelsförvaltning återfinns under respektive delrubrik.

32 Rinkeby stadsdelsförvaltning

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av yttrandet:

Rinkeby stadsdelsförvaltning ser klara förbättringar i flertalet åtgärder som berör Rinkeby. Det gäller såväl breddning av gång- och cykelbanor samt trafikseparering där så föreslås.

Anm: Övriga synpunkter från Rinkeby stadsdelsförvaltning återfinns under respektive delrubrik.

33 Älvsjö stadsdelsnämnd

Älvsjö stadsdelsnämnd beslutade den 27 januari åberopa detta tjänsteutlåtande som svar på remissen förutom den del som rör rondellen vid Älvsjövägen.

Stadsdelsnämnden anför därutöver följande:

Stadsdelsnämnen uppdrar till den tvärpolitiska arbetsgruppen för trafik-, miljö- och planfrågor att bevaka utbyggnaden av cykelbanor i Älvsjö.

Anm: Övriga synpunkter från Älvsjö stadsdelsnämnd återfinns under respektive delrubrik.

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av Älvsjö stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande:

Förvaltningen ser positivt på de åtgärder som föreslås i Älvsjö. Det hade med tanke på planens långa horisont (15 år) varit önskvärt med ett bredare samrådsförfarande för att också kunna identifiera lokala behov och för att kunna inhämta synpunkter från barn och unga i stadsdelarna. Cykelplanen bör därför också ha fokus på lokala resemönster i allmänhet och cyklandet till skolorna i synnerhet.

Älvsjö stadsdelsförvaltning menar att de endast hann inhämta synpunkter under en månad och de är alla relevanta och bifogas med deras tjänsteutlåtande. De menar vidare att det är resurseffektivt att fråga folk med lokal kunskap om hur man bäst tar sig fram. Då kan det räcka med bättre skyltning och smärre åtgärder för att hitta funktionella lösningar.

Älvsjö stadsdelsförvaltning bifogar en sammanställning från Älvsjöbor samt en karta med åtgärdsförslag.

Anm: Övriga synpunkter från Älvsjö stadsdelsförvaltning återfinns under respektive delrubrik.

35 Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 20 januari 2005 att som svar på remissen överlämna och åberopa kontorets utlåtande.

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av Stadsbyggnadskontorets yttrande:

Stadsbyggnadskontoret vill framhålla sin positiva inställning till initiativet att ta fram en övergripande cykelplan för ytterstaden. Planen synes väl genomarbetad och förslagen torde kunna bidra till en avsevärt förbättrad situation för cyklisterna i ytterstaden. Då planen är mycket omfattande avstår kontoret från att kommentera de enskilda förslagen till vägsträckningar mm.

Anm: Övriga synpunkter från Stadsbyggnadskontoret återfinns under respektive delrubrik.

36 Enskede-Årsta stadsdelsnämnd

Enskede-Årsta stadsdelsnämnd beslutade den 27 januari 2005 att åberopa förvaltningens tjänsteutlåtande som yttrande till Gatu- och fastighetsnämnden som svar på remissen.

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av Enskede-Årsta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande:

Förvaltningen är positiv till den inventering som gjorts och de åtgärder som föreslås i cykelplanen, och att det genomförs en långsiktig planering för det miljövänliga alternativa kommunikationsmedel som cykeln är. Åtgärderna bedöms inte nämnvärt påverka stadsdelsnämndens drift- och underhållskostnader.

Anm: Övriga synpunkter från Enskede-Årsta stadsdelsförvaltning återfinns under respektive delrubrik.

37 Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade den 25 januari 2005 att:

- i huvudsak godkänna förvaltningens förslag till program
- cykelplanen ska kompletteras med förslag på nya kollektivtrafiknära cykelparkeringsplatser
- cykelplanen kompletteras med förslag på skyltning då cykelbanor tar slut

därutöver anföra följande.

”För att främja cyklandet i Stockholm krävs att stöldsäkra cykelparkeringsplatser är väl utbyggda. I många andra europeiska städer finns idag redan låsförsedda kollektivtrafiknära cykelparkeringsplatser under tak och det är självklart att Stockholm måste göra liknande satsningar för stadens cyklist. För tydlighetens skull är det även viktigt att skyltningen längs stadens cykelbanor, och då främst då de upphör, förbättras.”

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Kollektivnära cykelparkeringsplatser och skyltning utreds i separata utredningar; i en Cykelparkeringsplan respektive Cykelvägvisningsplan.

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av Miljöförvaltningens yttrande:

Miljöförvaltningen anser det angeläget att staden upprättar en cykelplan även för Stockholms ytterstad och är i huvudsak positiv till den inriktning och principer för prioriteringar som föreslås. Förslag till beslut är att tillstyrka förslag till cykelplan under förutsättning att förvaltningens synpunkter beaktas.

Anm: Övriga synpunkter från Miljöförvaltningen återfinns under respektive delrubrik.

39 Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd beslutade den 7 februari 2005 att överlämna och åberopa förvaltningens tjänsteutlåtande som sitt svar på remissen.

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltnings yttrande:

Förvaltningen är positiv till att bristerna i cykelnätet i Stockholms ytterstad åtgärdas så att huvudvägnätet blir mer sammanhängande, tydligare och mer lättorienterat för cyklister.

Anm: Övriga synpunkter från Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning återfinns under respektive delrubrik.

40 Hägerstens stadsdelsnämnd

Hägerstens stadsdelsnämnd beslutade den 27 januari 2005 att till Gatu- och fastighetskontoret översända förvaltningens tjänsteutlåtande som remissyttrande.

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av Hägerstens stadsdelsförvaltnings yttrande:

Förvaltningen anser att förslaget med nya cykelstråk och upprustning av vissa befintliga cykelvägar är positivt, men att stadsdelarna bör kompenseras för utökat underhåll av cykellänkarna

Anm: Övriga synpunkter från Hägerstens stadsdelsförvaltning återfinns under respektive delrubrik.

42 Kista stadsdelsnämnd

Kista stadsdelsnämnd beslutade den 27 januari 2005 att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande till gatu- och fastighetsnämnden som svar på remissen.

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av Kista stadsdelsförvaltnings yttrande:

Kista stadsdelsförvaltning ser det positivt att en cykelplan tas fram för Stockholms ytterstad.

Anm: Övriga synpunkter från Kista stadsdelsförvaltning återfinns under respektive delrubrik.

43 Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd beslutade den 16 december som sitt yttrande till Gatu- och fastighetsnämnden att åberopa stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande.

Gatu- och fastighetskontorets sammanfattning av Spånga-Tensta stadsdelsförvaltnings yttrande:

Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning anser att Cykelplanen i sin helhet är bra.

Anm: Övriga synpunkter från Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning återfinns under respektive delrubrik.

44 Sundbybergs stad

Sundbybergs stad anser att planen är bra, men har synpunkter på att vissa planerade cykelkopplingar mellan Västerort och Sundbyberg saknas.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Detaljfrågorna kommenteras under rubriken Detaljsynpunkter Västerort.

Anm: Övriga synpunkter från Sundbybergs stad återfinns under respektive delrubrik.

Planeringsprinciper

[16] En grupp inom Gatu- och fastighetskontoret bör få ett övergripande ansvar för cykeltrafiken.

[28] Det råder betydande skillnader i förutsättningar för planering av cykeltrafik i innerstad och ytterstad. Detta talar för att planeringen för de olika områdena ska ske sammanhållet.

[37] Koppling till innerstadens cykeltrafikarbete upplevs bristfälligt. Det vore fördelaktigt med ett övergripande samlat synsätt för hela staden. Exempel på områden där samordning bör ske är cykelräkningar och inhämtande av cyklisternas synpunkter. En utpekad cykelansvarig bör finnas även för ytterstaden och möjlighet att lämna synpunkter på drift, underhåll och brister bör kunna samordnas för hela staden.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Organisationsfrågor tas ej med i Cykelplanen. Där innerstaden och ytterstaden möts, vid broarna, sker kommunikation.

[35] En utveckling med ökat antal cyklister har enligt Stadsbyggnadskontorets uppfattning uppenbara positiva effekter. För den enskilde tex bättre hälsa och lägre pendlingskostnader och ur stadsmiljösynpunkt tex lägre bullernivå och minskade utsläpp.

[35] Cyklisten har rätt att känna sig välkommen på stadens gator och cykelplanen kan medverka till detta. Information till stadens invånare bör ske för att få genomslagskraft. En samordnad, målmedveten cykelpolitik för hela staden är en förutsättning för att andelen cyklister ska öka på lång sikt.

[38] För Kistas del skulle värdet av planen vara betydligt högre om ett mer regionalt synsätt anlades, då de flest som har cykelavstånd och arbetar i Kista kommer från grannkommuner och måste cykla genom dessa. Det måste till ett regionalt samarbete.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Cykelvägnätet i planen bygger bland annat på Regionala cykelstråk, som Vägverket tagit fram tillsammans med kommunerna. Kringliggande kommuner har även varit remissinstanser vid framtagande av Cykelplanen för ytterstaden.

Genomförande, kostnader, prioritering och utökade medel

[16] 15 år är en för lång genomförandetid, 10 år är rimligare. Kostnaden 950 Mkr inte är mycket sett till andra satsningar.

[17] Planens genomförandetid är mycket lång, 15 år. Det kan därför vara svårt att göra någon prioritering ur trafiksäkerhetssynpunkt eftersom förutsättningarna för cykeltrafik kan komma att ändras innan planen hunnit genomföras. Polismyndigheten förutsätter att punkter/sträckor där särskilda trafiksäkerhetsrisker identifieras åtgärdas i första hand, i takt med att medel för planen avsätts.

[20] Ser fram emot ett genomförande på kortare tid än 15 år.

[30] Gällande genomförandetiden anser stadsdelsförvaltningen att 15 år är för lång tid.

[35] Angående genomförandetid menar Stadsbyggnadskontoret att den föreslagna genomförandetiden, 15 år, är en väl låg ambitionsnivå. Åtgärderna är alltför angelägna för att bli slutförda först år 2020 och bör slutföras tidigare.

[14] Utökade medel bör anslås för målning, trafikskyltning, vägvisning, klottersanering mm. Tydliga anvisningar för trafikanterna kan ibland vara avgörande för trafiksäkerheten och är åtgärder som är relativt billiga att genomföra. Sliten målningsmarkering, trasiga skyltar mm är idag en vanlig syn.

[14] Välbehövliga trafiksäkerhetshöjande ombyggnationer i gatumiljön medför ofta försämrade villkor för effektiv renhållning och snöröjning. Om åtgärder leder till ökade driftskostnader är det viktigt att stadsdelsförvaltningarna tillförs motsvarande ekonomiska medel.

[39] Ett förbättrat cykelnät kommer att kräva ett större beläggningsunderhåll. Stadsdelsförvaltningen har redan idag svårt att underhålla det befintliga cykel- och gångnätet och man kan därför fråga sig om det är meningsfullt att bygga fler cykelbanor utan att säkerställa medel för drift och underhåll av dessa.

[40] Stadsdelarna bör kompenseras för ökade kostnader för skötsel som blir följden av cykelplanens förslag.

[16] Organisationen saknar ett kapitel 7, hur planen ska genomföras.

[18] NTF ser fram emot ett genomförande på kortare tid än 15 år. De trafiksäkerhetsvinster de planerade åtgärderna får är mycket stora i förhållande till den beräknade kostnaden. NTF framhåller också att de

brister som finns i dagens cykelnät behöver åtgärdas så snabbt som möjligt, inte minst i korsningspunkterna.

[19] 950 miljoner på 10-15 år blir ett antal miljoner per år, vilket SCS menar är svårt att relatera till annat än inom trafiksektorn (tex Södra länkens 8 miljarder).

[28] Som tidigare nämnts är det en stor brist att planeringen inte sker tillsammans med övriga trafikslag. Därför är det också mycket svårt att bedöma om den föreslagna anslagsnivån är rimlig. En satsning av storleksordningen 600 Mkr under 15 år låter dock hög. Handelskammaren har svårt att tillstyrka sådana anslagsnivåer utan att ha sett en utförlig kostnads-/nyttoanalys eller den generella beräkningen av samhällsekonomisk nytta som Vägverket sägs ha påbörjat med.

[35] Den uppskattade totalkostnaden uppgår till nästan 1 miljard kronor och kan tyckas hög. Kontoret vill i detta sammanhang emellertid framhålla att de föreslagna åtgärderna är av betydande omfattning samt att de stimulerar till fortsatt ökat cyklande, med avlastning av övrigt trafiknät som följd. Kostnaden förefaller heller inte orimlig om den ses i relation till andra större infrastrukturprojekt i regionen.

[37] Den uppskattade kostnaden för åtgärder i ytterstaden är betydligt högre än den beräknade kostnaden för innerstadens cykelplan. Det finns dock goda möjligheter att årligen söka stadsbidrag från Vägverket för kommunala miljö- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Vägverket har en uttalad ambition att en tredjedel av dessa stadsbidrag ska gå till objekt som bidrar till ökad trafiksäkerhet för cyklister.

[35] I fråga om prioriteringar vill kontoret understryka vikten av att tidigt slutföra de sammanhängande huvudstråken. Punktvisa förbättringar bortom huvudstråken kan anstå, såvida inte särskilda skäl föreligger.

[37] Föreslagna åtgärder publiceras översiktligt på två kartbilder, men i övrigt saknas beskrivningar av vilka åtgärder som ingår i planen och vilken prioritering som planeras. Föreslagna åtgärder bör redovisas tydligare för att planen ska bli ett mer begripligt och fungera som styrdokument. Kan exempelvis presenteras som tabellbilaga.

[43] Hur ska all utbyggnad och underhåll finansieras? Ska det inrymmas i befintlig budget, där förvaltningen redan idag får för lite pengar?

Gatu- och fastighetskontorets kommentar till remissynpunkter under rubrik 2.3.: Gatu- och fastighetskontoret anser att 15 år är ett realistiskt tidsperspektiv med tanke på föreslagna åtgärder och kostnader. Prioriteringar och hur planen ska genomföras beslutas av Trafiknämnden.

Statistik/bättre underlag

[14] Olycksstatistik. För att kunna vidta rätt trafiksäkerhetssatsningar är det viktigt att ha bra kunskapsunderlag. Det finns ett stort mörkertal. Om Gatu-

och fastighetsskontoret gör en satsning för att göra trafikmiljön säkrare för cyklister är det nödvändig att olycksstatistiken förbättras och att arbetet med att införa sjukhusbaserad statistik intensifieras.

Gatu- och fastighetskontorets svar: Vägverket Region Stockholm arbetar med att få fler sjukhus att rapportera trafikskadade, vilket kommer att förbättra det statistiska underlaget.

Utformning, Standard

[14] För att öka säkerheten på gemensamma gång- och cykelbanor smalare än 3,5 m föreslås i cykelplanen att dessa breddas till 4 m. Bromma stadsdelsnämnd menar att även trånga dubbelriktade cykelbanor utgör ett stort säkerhetsproblem med mötande cyklar och mopeder.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Trånga cykelbanor, såväl enkel- som dubbelriktade föreslås breddas.

[14] Drottningholmsvägen, Bergslagsvägen och Ulvsundavägen medför, med sin intensiva trafikrytm att, betydande olycksrisker för gående och övriga oskyddade trafikanter. Gång- och cykelbroar samt hastighetsreglerande ljussignaler är exempel på insatser som kan höja säkerheten och tryggheten vid utsatta passager. Ändrad gatu- och signalutformning, målning, skyltning, beläggning och införande av elektronisk information är åtgärder som kan ge goda resultat.

[16] Tekniska normer för detaljutformningar, speciellt vid korsningar, och regler och drift och underhåll efterlyses.

[17] Cykelöverfarter kommer att byggas. Vid felaktig utformning får cyklisten intrycket av att trafiken på den körbana han avser korsa har skyldighet att lämna företräde.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Detta är en övergripande cykelplan. Detaljlösningar tas fram i ett senare skede.

[19] Separation mellan skyddade och oskyddade trafikanter är till fördel för båda parter och torde vara en av förutsättningarna om cyklandet ska kunna öka inom tätort. Cykelfält vill SCS se så få som möjligt. I trånga miljöer i gammal bebyggelse går de kanske inte att undvika, men att anlägga dem längs nya gator tex i Hammarby Sjöstad är obegripligt. I Stockholms ytterstad borde behovet vara ringa.

[28] Det finns konfliktpunkter mellan olika trafikantgrupper. Den typ av lösning man valt vid några gator i innerstaden, att bygga cykelfält i mitten av bilkörfälten etc är ett exempel på lösning som inte ska väljas. Det framgår också av underlaget att det är en lösning som en klar majoritet av cyklisterna är motståndare till.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Cykellösningar utformas med hänsyn till situationen på platsen. Cykelfält rekommenderas inte i första hand men kan vara ett lämplig alternativ i vissa miljöer.

[19] Avspärningar på cykelvägnätet för obehöriga motorfordon bör tas bort så mycket som möjligt. I Göteborg har man tagit bort alla avspärningar. Okynneskörning på cykelvägar måste kunna stävjas på annat sätt.

[30] Någon form av öppningsbara hinder bör byggas på parkvägar som breddas för att undvika biltrafik.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: En bedömning får göras vid detaljplanering av respektive åtgärd.

[19] Målning i asfalten på både bil- och cykelvägar får gärna bli mer allmän. Separeringslinje mot mötande cykeltrafik, körriktning mm. Billigt och bra.

[20] Gång- och cykeltrafikanter bör skiljas åt med gatsten eller liknande, det räcker ofta inte med en målad linje.

[23] Gällande avskiljning mellan gång- och cykeltrafik påtalar förvaltningen att det ofta efterfrågas av allmänheten.

[23] Förvaltningen menar att en målad linje ofta inte är en tillräcklig åtgärd för att skilja gående och cyklister, som bör avskiljas med gatsten eller liknande, inte minst för de synskadades skull.

[35] Cykelbanor bör på ett tydligt och enhetligt sätt åtskiljas från gång- och körbanor. Nivåskillnad bör därför eftersträvas. Huvudstråk bör göras gena och kontinuerliga och med så få stopp som möjligt för att möjliggöra trafiksäker och snabb cykling för tex "citypendlare".

[39] Det är olämpligt att separera gående och cyklister på parkvägar med linje, kantsten eller liknande. Förvaltningen menar att linjer inger falsk trygghet och barn, synskadade och obetänksamma gångtrafikanter förirrar sig ofta in på den markerade cykelbanan. På gång- och cykelvägar utan separerande linjer håller cyklister lägre hastighet och visar större hänsyn till gående. På gång- och cykelvägar utmed trafikleder är det dock berättigat med en tydlig markering mellan gång- och cykelbana.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Målning föreslås oftast på befintliga cykelbanor, medan bedömningar får göras vid detaljplanering om vilken typ av separering som lämpar sig bäst vid nybyggnad.

[20] Hastighetsregleringar som föreslås på vissa platser även bör gälla för cyklister vid överfarter utmed det större gatunätet. Vidare förutsätter kommittén att de tillsammans med SL får delta i samråd vid den kommande detaljprojekteringen.

[21] Det är positivt att separata cykelbanor skapas, men ofta tas plats från den övriga trafiken vilket drabbar de större fordonen, tex SL:s bussar. Det är viktigt att de körfält som SL trafikerar är 3,25 m breda.

[21] SL är positiva till stadens ambition att, om utrymme finns, hänvisa cyklister bakom busshållplatser. Om körbanan bakom hållplatsen är gemensam bör tydlig separering finnas mellan gång- och cykeltrafik i form av ett räcke eller kantsten. En cykelbana bör aldrig dras framför en hållplats. Är det inte möjligt att skapa utrymme för en cykelbana bakom hållplatsen bör cyklisterna hänvisas till körbanan.

[21] Vid hastighetssäkring är det av stor vikt att hänsyn tas till om det finns busstrafik på platsen. I VGU finns rekommendationer för olika slags gupp.

[28] Generellt gäller att eventuella breddningar av cykelbanor inte bör göras på bekostnad av vägytor där kapaciteten för biltrafik redan är för låg.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: En bedömning av kapacitet, vägbredd mm sker vid detaljplanering av respektive åtgärd.

[30] De länkar som breddas bör även separera fotgängare och cyklister och hela ytan bör asfalteras, och även beläggning och belysning bör bedömas på huvudvägnätet.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Vid cykelbanor som breddas sker även en separering mellan gående och cyklister. Beläggningen har inventerats.

[32] Det är framför allt inne i bostadsområdet som trafikseparering mellan gång- och cykeltrafik behövs. Stadsdelen är kuperad med höjdpunkten utefter E18 och med fallande höjder ner mot Bromsten, vilket gör att cyklister kan få upp ganska höga farter i nedförslut.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Trafikseparering mellan gång- och cykeltrafik behövs även i övriga nätet.

[38] Pga total trafikseparering är cyklisterna hänvisade till gångvägar för att nå de primära cykelvägarna. Gångvägarna är smala och tillåter ingen trafikseparering och de omges ofta av siktskymmande häckar. Förslag till lösning för att öka tryggheten då gångvägarna är för smala för trafikseparering anvisas inte i planen. Detta måste tas fram. Stadsdelsförvaltningen delar utredningens ambition att gående och cyklister bör åtskiljas fysiskt.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Cykelplanen redovisar ett stomnät. Därutöver finns ett stort antal gång- och cykelvägar som är viktiga i det lokala nätet och för att ta sig till stomnätet, och vilka lösningar som är bäst i detta nät varierar från plats till plats.

[40] Det är viktigt att cykelstråken utformas med hänsyn till personer med funktionshinder.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Detta kommer ske vid detaljutförande av åtgärder.

[43] Asfalten lutar alltför ofta åt "fel håll" efter nyanläggning eller komplettering av cykelbanor, i förhållande till dagvattenbrunnar. Detta leder till vattensamlingar som vintertid fryser till is.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Detta är en fråga som aktualiseras vid detaljutförandet av åtgärder.

[44] Sundbybergs stad anser att det är viktigt att vägarna till och från Sundbyberg har god standard.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Syftet är att ha god standard på hela det föreslagna cykelvägnätet i Cykelplanen.

Trafiksignaler

[28] Förslaget att prioritera cyklister vid signalanläggningar i förhållande till andra trafikanter bör ifrågasättas. Det saknas enligt Handelskammaren en grundläggande analys av de vanligaste olyckstyperna, vilket är en grundförutsättning för att kunna genomföra de rätta åtgärderna. I en sådan analys behöver också vållande frågan aktualiseras. Det förekommer dålig efterlevnad av trafikregler också bland cyklister.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Då cykling sker allt längre sträckor och cyklister passerar allt fler trafiksignaler ska signalanläggningar ses över ur ett cykelperspektiv.

Belysning

[14] Belysningen är dålig utefter många cykelbanor och behöver förbättras, i synnerhet i komplexa trafikmiljöer, vilket bör leda till färre olyckor.

[19] Bättre belysning av cykeltunnlar och regelbunden städning i tunnlar efterlyses.

[38] Belysning är viktig liksom att cykelvägarna dras så att folk vågar cykla på dessa, helst i närheten av biltrafikleder. Att cykla genom Hanstaskogen eller Kymplingeskogen som regionala cykelplanen anger är för de flesta inget alternativ under den mörka årstiden.

[40] Det är viktigt att cykelstråken har fri sikt och är väl belysta.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar till remissynpunkter under rubrik 2.7: Belysning är en viktig fråga, men har ej tagits med i detta skede. Gatu- och fastighetskontoret arbetar kontinuerligt med att förbättra belysningen på cykelnätet, och vid detaljutförande görs en översyn av befintlig belysning.

Cykelvägvisning

[16] Svårigheten att orientera sig i cykelvägnätet bör poängteras starkare, och de tankar om internetbaserade vägval, kombinationsresor mm bör följa upp med konkreta förslag.

[19] Befintlig cykelvägvisningen menar SCS är undermålig. Vägvisningen för cyklister har länge varit undermålig. Läget har förbättrats något, men stråkskyltningen som kommit upp är ganska anonym och gles och redan i behov av underhåll. Sträckningarna borde ses över. En bilaga med översiktliga och detaljerade synpunkter i Spånga/Tensta bifogades.

[23] Ett skyltsystem anpassat för gång- och cykeltrafik kan behövas, för att exempelvis tydliggöra platser där cyklister har väjningsplikt mot gående. Som exempel nämns passagen över Södertäljepåfarten mot Marievik.

[30] Generellt efterlyses en bättre och enhetligare skyltning, både gällande mål och sträcka.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar till remissynpunkter under rubrik 2.8: En Cykelvägvisningsplan finns och arbetet med att sätta upp skyltarna pågår.

Cykelparkering och kombinationsresor med cykel

[11] Ekerö kommun delar cykelplanens syn på betydelsen av att kombinationsresor med bil/kollektivtrafik och cykel bör underlättas.

[14] För att få fullgod infrastruktur för cyklister är det viktigt att bra möjligheter till cykelparkering finns nära viktiga målpunkter, tex tunnelbanestationer och större servicecentra. Möjlighet ska finnas att under tak med bra belysning låsa fast cykeln i ramen.

[16] Tankar om parkering, internetbaserade vägval, kombinationsresor mm bör följas upp med konkreta förslag.

[19] Att få med cykeln på bussar och tåg under högtrafik är orealistiskt. Inom tätort ska vi cykla och ut från tätort vill man kanske komma på fritid och helger (lågtrafikerad). Hela trafikapparaten måste kunna samverka för att flexibiliteten ska bli större.

[20] Cykelparkeringar försedda med tak och belysning är viktigt, och kan också ha en brottsförebyggande effekt.

[21] I dagsläget finns ingen möjlighet att medta cykel på buss eller tunnelbana. Detta beror främst på att det inte finns några lämpliga utrymmen för cyklar på fordonen. SL vill gärna uppmuntra kombinationsresor. Med anledning av detta bygger SL i samarbete med kommuner infartsparkeringar för bil och cykel i närheten av stationer och större hållplatser. För närvarande pågår en översyn av var cykelparkeringar kan anordnas vid befintliga infartsparkeringar.

[23] Liljeholmens stadsdelsförvaltning betonar också vikten av bra cykelparkeringar, upplysta och med tak.

[28] Planeringen avseende cykeltrafiken behöver också ske ihopkopplat till annan trafik, såväl väg- som spårbunden trafik. Detta är viktigt mot bakgrund av att de nytilkommande cyklisterna normalt härrör från trafikantgrupperna gående och kollektivresenärer.

[28] Cykelparkering har direkta kopplingar till kollektivtrafiken. Det gäller tex säkerhetsfrågor i form av risk för skadegörelse av cyklar och stöld av cyklar.

[30] Kopplingen mellan cykelvägar och allmänna kommunikationsmedel bör förbättras.

[33] Behovet av Cykelparkeringar i och omkring Älvsjö är stort.

[35] Möjligheten att parkera cykeln vid målpunkterna bör uppmärksammas.

[37] I cykelplanen behandlas cykelparkering i allmänna ordalag och att en översyn av befintliga förslag till cykelparkeringar bör göras. I cykelplanens totala kostnad ingår ingen förbättring av cykelparkeringssituationen. Den bristfälliga behandlingen av cykelparkering anser Miljöförvaltningen behöver kompletteras i materialet. Ovanstående bör även gälla vid ny- och ombyggnad av bostäder och arbetsplatser och generella riktlinjer som stöd vid nybyggnad och bygglovsgranskning bör anges i Cykelplanen, för bostäder förslagsvis 1,5-2,5 cykelplatser per lägenhet.

[37] Diskussioner med SL om utökade möjligheter till kombinationsresor bör samordnas.

[38] Förslag till hur väl fungerande, trygga cykelparkeringar kan anordnas i strategiska lägen bör tas fram i cykelplanen.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar till remissynpunkter under rubrik 2.9: Anläggande av cykelparkeringar är en angelägen fråga. Planering kommer ske i en separat Cykelparkeringsplan. Förslag till utökade möjligheter till kombinationsresor kommer ingå som en del av Cykelparkeringsplanen.

Trafiksäkerhet

[18] Antalet platser som behöver hastighetssäkras uppfattar NTF som lågt, och bedömer utan att peka ut specifika platser att ytterligare platser behöver byggas om.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Bedömningen i detta skede är att det är dessa platser som ska byggas om för att höja säkerheten för cykeltrafik i korsningar.

[13] Trafiksäkerheten för cyklister i Farsta är av naturliga skäl generellt bättre än i innerstaden, men det finns ett antal farliga punkter där cyklister

och övrig trafik möts på ett oförberett och märkligt sätt, vilket ökar faran då dessa dyker upp i en annars tämligen avslappnad och säker trafikmiljö.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Säkra överfarter ingår som en del av Cykelplanen där det inte är 30-zon.

[13] Farsta stadsdelsförvaltning vill betona behovet av ökad säkerhet för barn över 12 år och ungdomar som cyklar till och från skolan. Dessa är en grupp trafikanter som inte har den vuxnes erfarenhet att handskas med plötsligt överraskande trafiksituationer och är därför mer utsatt för olycksrisker än den genomsnittlige förortscyklisten. Farsta stadsdelsförvaltning ser denna fråga så pass viktig att den särskilt bör beaktas i cykelplanen, vilket inte görs i planen som lämnats ut på remiss. Detta kan göras genom att högstadieskolor särskilt markeras på cykelplanens kartor och att troliga och befintliga cykelvägar till och från dessa ägnas särskild omsorg i planeringsarbetet.

[33] Det är de korta bilresorna (< 5 km) som står för den stora volymökningen av bilåkandet. En cykelplan bör därför ha fokus på det lokala resmönstret, speciellt cyklandet till skolorna. Ungdomar är en grupp som ofta cyklar och skolor borde ha identifierats i planen. Många vuxna cyklar också med sina barn till skolan och detta är ett sätt att minska problemet med biltrafik utanför skolorna.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Vid framtagande av näten har bland annat Trafik- och Gatumiljöplaner använts som underlag, i vilka högstadie- och gymnasieskolor lokaliserades.

Nätsynpunkter

Allmänna

[10] Huddinge kommun pekar på ett par felaktigt markerade sträckor. Gatorna i Segersminne strax norr om Stuvsta bör inte ingå i ytterstadens cykelplan då de ligger i Huddinge kommun.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Cykellänkarna tas bort ur Cykelplanen.

[13] I Farsta finns vanligtvis gott om plats för cykelbanor och bra trafiklösningar. Cykelproblematiken handlar oftast om problemen att hitta sammanhängande för cyklister trafiklogiskt genomtänkta cykelstråk, både in mot stadens centrala delar och på tvären mot Farstas grannstadsdelar.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Cykelplanens inriktning är just att förbättra cykelmöjligheterna mellan stadsdelar.

[13] Att per cykel ta sig till de delar av Huddinge kommun som gränsar till Farsta i söder, är heller inte lätt, då Huddinge kommuns cykelstråk inte på något sätt sammanlänkats med Stockholms stads.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Det är önskvärt med stråk över kommungränserna och ambitionen är att i Cykelplanen skapa förutsättningarna till detta inom stadens gränser.

[16] Föreslagna nätet är i vissa fall för glest och borde bygga mer på befintliga start- och målpunkter och cykelräkningar än på tidigare planer menar Cykelfrämjandet, och de regionala stråk som Vägverket varit med att ta fram bör redovisas på karta och prioriteras.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Nätet har diskuterats och förankrats i ett samrådsmöte, där bland annat Cykelfrämjandet deltog. De regionala stråken är lika viktiga som andra stråk i Cykelplanen och behöver därför inte lyftas fram i större omfattning.

[19] Rekreationscykling borde enligt SCS vara med i en utredning som denna. Cykling på fritiden har minst lika stor potential som vardagstrafiken och förbättringar som tillgodoser båda dessa behov borde prioriteras om man vill att folk ska börja cykla mer.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Cykling på fritiden har inte samma höga krav på genhet och snabbhet i nätet, varför rekreationscykling ej är med i Cykelplanen.

[19] Att placera stråken intill stora bilflöden är inte bra ur hälsoaspekt.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Cyklister vill ha gena och lättorienterade cykellänkar, varför de ofta följer huvudnätet för biltrafik.

[35] Samordning med fysisk planering bör ske. Cykelplanen har utarbetats med bland annat trafik- och gatumiljöplanerna från 1990-talet som grund. En omfattande inventering av befintliga cykelstråk har gjorts. Hänsyn har emellertid inte tagits till pågående och nyligen avslutad planering. I flera pågående detaljplaner och i arbetet med stadens utvecklingsområden ingår planering för cykling. Dock sammanfaller inte alltid denna planering med vad som föreslås i cykelplanen. För att undvika kortsiktiga investeringar måste den översiktliga cykelplaneringen samordnas med övrig fysisk planering. Även fysisk planering i grannkommunerna bör beaktas.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Cykelplanen visar behov av nya länkar. I detaljplaneringen kommer samarbete och planering ske mot bakgrund av pågående fysisk planering.

[35] Viktiga målpunkter i ytterstaden, tex tunnelbanestationer, stadsdelscentra samt rekreationsanläggningar ska kunna nås med cykel.

[37] De regionala cykelstråken uppges ligga till grund för planen. Då dessa utgör en mycket viktig planeringsförutsättning bör planen kompletteras med en tydlig beskrivning av dessa.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: De regionala cykelstråken är en del av grunden, lika viktiga har Trafik- och gatumiljöplaner och kontorets Cykelvägvisningsplan varit.

Detaljsynpunkter

Söderort

[13]:1 Korsningen Herrhagsvägen/Enskedevägen är besvärlig för cyklister som från Enskedevägen norrifrån vill svänga in på Herrhagsvägen. Detta beror på att hastigheten på Enskedevägen här är tämligen hög, samtidigt som det inte finns några särskilda faciliteter från Enskedevägens cykelbana för vänstersvängande trafik.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Hastighetssäkrad cykelöverfart anläggs i korsningen Herrhagsvägen/Enskedevägen.

[13]:2 Den gamla grusbelagda skogsvägen genom Majrovägen, som i väster utgår från Örbyledens cykelbana och i öster ansluter till korsningen Herrhagsvägen/Tallkrogsvägen bör rustas upp för att lättare kunna användas för cykling. Denna bör även i fortsättningen vara grusbelagd, med en jämn och plan beläggningsyta. Vägen bör inte belysas, för att inte förstöra naturstämningen i Majroskogen. Om möjligt kan denna cykelväg med en cykelbro förlängas över Örbyleden för att ansluta till den cykelväg som går fram i parkmarken mellan Högdalens bostadsområde och Högdalens industriområde, mellan Harpsundsvägen och Örbyleden. Man skapar då ett sammanhängande cykelstråk mellan Nynäsvägen/Tallkrogen och Malungsvägen/Högdalen.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Sträckan läggs in i Cykelplanen, men bör asfalteras och belysas för att ha fullgod kvalitet. Någon ny cykelbro över Örbyleden är inte aktuellt i dagsläget.

[13]:3 Målslingan vid Gubbängens IP. Vid trafikhindret med bussgenomsläpp behövs en kort cykelbana som underlättar för cyklar att passera.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Sträckan ingår ej i stomnätet i cykelplanen .

[13]:4 Korsningen Målslingan/Stallarholmsvägen och Örbyleden. På båda sidor om Örbyleden är cykelbanan indragen ca 10 m från korsningen, uppåt tvärgatorna, utan sammanhang med de trafikljus som reglerar själva korsningen. Detta orsakar att bussar och långtradare som stannar för rött ljus ofta hamnar i vägen för cyklister och gående som ska passera Stallarholmsvägen och Målslingan. Väntande större fordon skymmer även sikten för trafik som svänger in från Örbyleden. För cyklister är detta en obehaglig korsning att passera. Här behöver gång- och cykelbanan flyttas ner till själva korsningen, samt läggas med i trafikljusstrukturen för att skapa en säkrare cykelöverfart. Samtidigt bör det även skapas en cykelöverfart över Örbyleden för cyklister som från Högdalenhållet vill ta sig till Gubbängens IP. Där finns idag endast en övergång för gående.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Platserna markeras i Cykelplanen med behov av hastighetssäkring. Exakt utformning löses vid detaljplanering.

[13]:5 Gubbängsvägen bör märkas upp för cyklister. Trafikintensiteten motiverar inte anläggande av särskilda cykelbanor, men Gubbängsvägen är den gata som leder ner till cykeltunneln under Nynäsvägen fram till Bogårdsvägen. Detta är den senaste cykelvägen från Gubbängen mot Skarpnäck, men det framgår inte för cyklister som är obekanta med området. Sträckan är även cykelväg för högstadiel elever.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Gubbängsvägen tas med som en blandtrafikgata i Cykelplanen.

[13]:6 Bogårdsvägen är ur cykelsynpunkt mycket dålig. På denna smala gata utan cykelbanor samsas tung trafik till Sköndals företagsområde med matgäster till McDonalds med cyklister och gående som färdas mellan Gubbängen och Skarpnäck/Sköndal. Sträckan är även cykelväg för högstadiel elever från Sköndal till Gubbängsskolan.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Åtgärder föreslås redan i Cykelplanen.

[13]:7 Gubbängstorget, Lingvägen/Gubbängsvägen. Här finns cykelbanor anlagda på båda sidor av Lingvägen, men just vid korsningen till Gubbängsvägen är cykelvägarna på båda sidor lagda så att de går ut i biltrafiken före och efter trafikljusen. För cyklister är detta inte en logisk lösning. Bilister uppfattar inte heller cykelbanornas av- och påfarter som cykelbanor utan betraktar dessa som extra parkeringsplatser.

Den cykelväg som från Knektvägen genom tunnelbanestationens södra utgång kommer fram till torget försvinner där i tomma intet.

Sammantaget uppmuntrar detta cyklister till att cykla på trottoarerna i stället för att följa trafikreglerna. Lingvägens cykelbanor bör dras ända fram till trafikljusen och tillsammans med körbanorna trafikregleras. Cykeltrafik från Knektvägen genom Gubbängens tunnelbanestations södra utgång bör separeras från gångtrafiken till tunnelbanan. Alternativt bör cykeltrafik här stoppas då gångtrafiken här stundtals är intensiv.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Sammanhängande cykelbanor är föreslagna längs Lingvägen. Utformningen får lösas i detaljprojekteringen.

Cykeltrafik från Knektvägen genom Gubbängens tunnelbanestations södra utgång ingår inte i cykelplanen.

[13]:8 Cykelleden utefter Örbyleden över Nynäsvägen behöver förbättras, särskilt övergången på östra sidan. Från Hökarängshållet är det en backe ner mot bilavfarten från Sköndalshållet är det en backe upp till bilavfarten. Cyklister vill gärna ha en plan yta att stanna till på innan den ska korsa en trafikerad väg. Att stanna och återstarta mitt i backe fungerar dåligt och ökar därmed risken för tillbud. Fortsättningen mot Hökarängen, där cyklister ska svänga vänster in på Söndagsvägen, är dessutom otydlig för cyklister som inte är bekanta med området.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Detta får ses över vid detaljprojekteringen.

[13]:9 Cykelvägen utefter Nynäsvägen omedelbart söder om Örbyleden, där cykelleden passerar Söndagsvägens öst-västra del, står en refug mitt i gatan som cyklister ska passera. Denna refug är stensatt på ett sätt som försvårar cykling och behöver göras om.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Synpunkten angående refug betraktas som ett hinder och hanteras i Trafikkontorets drift- och underhållsarbete.

[13]:10 På Hökarängstorgets nedre del visar hänvisningsskyltar för cyklister som kommer från Fagersjövägen och vill fortsätta mot Gubbängen, att de ska cykla tvärs över Hökarängstorget för att därifrån nå gång- och cykelbron mot Gubbängen över Örbyleden. På Stockholms torg råder generellt cykelförbud och någon dispens för Hökarängstorget finns inte så vitt stadsdelsförvaltningen känner till. Här behöver en laglig cykelväg anläggas tvärs över Hökarängstorget, alternativt skyltningen ändras. Om en laglig cykelväg anläggs över Hökarängstorgets nedre del kan det vara aktuellt att införa stopplikt för cyklister där cykelbanan kommer att korsa den högt trafikerade gångbanan mellan tunnelbanestationens norra uppgång och Hökarängstorget.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Gång- och cykelbron över Örbyleden tas med i Cykelplanen, men ansluts från Örbyleden istället för via Hökarängstorget. Detta innebär att skyltningen ska ändras.

[13]:11 Förslaget att anlägga cykelvägar utefter Sandåkravägen och Sköndalsvägen är bra, men dessa vägar bör om möjligt även kompletteras med en cykelväg utefter Stora Sköndals väg genom Stora Sköndals område fram till Sköndalsvägen. Detta är ett cykelstråk som idag sammanknyter Sköndal och Farsta-Larsboda med Skarpnäck och cykelvägen utefter gamla Tyresövägen. Denna cykelväg kan bli aktuell när området runt stora Sköndals väg exploateras.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Stora Sköndals väg är kommunal endast de första 250 metrarna efter Flatenvägen, varför ingen cykelbana kan föreslås längs vägen.

[13]:12 Mellan den cykelväg som föreslås anläggas fram till korsningen Sköndalsvägen och Perstorpsvägen finns en gammal parkväg som utefter Sköndalsbros våtmark går fram till cykelvägen utefter Nynäsvägens östra sida. Denna är en bra genväg om man per cykel vill ta sig från Sköndal till Farsta centrum och bör skyltas upp och användas som sådan.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Annan förbindelse finns, med planskild passage under Perstorpsvägen.

[13]:13 Järnvägsövergången invid korsningen Magelungsvägen och Fagersjövägen. Denna järnvägsövergång i kombination med Magelungsvägen och dess höga hastigheter, är den i särklass farligaste trafikpunkten för cyklister i hela Farsta. Här är även skolväg för högstadieelever från Hökarängsskolan, varav många cyklar. Här behövs en gång- och cykelbro över järnvägen och Magelungsvägen från Fagersjövägen innan backen ner mot järnvägsövergången.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Platsen är markerad i Cykelplanen som behov av annan åtgärd, det vill säga annan åtgärd än endast en hastighetssäkring.

[13]:14 Att anlägga en cykelväg utefter Farstavägens östra del mot Nynäsvägen som även ansluter till blivande cykelväg utefter Pepparvägen mot Hökarängen är en god idé. Men den mest använda cykelvägen från Farsta centrum mot Nynäsvägen är den som utgår från Farstaplan invid Farstakyrkan under Färnebogatans viadukt och fram till Farstaängen intill Nynäsvägen.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Den befintliga cykelbanan bör kompletteras med föreslagen cykelbana längs Farstavägen.

[13]:15 På kartan till cykelplan för söderort står Farstanäsbron (fd "Militärbron") markerad som cykelbana. Så vitt stadsdelsförvaltningen erfar så är det inte tillåtet att cykla på denna bro utan cykel ska ledas. Eftersom det ofta står fiskare på bron och svingar sina kastspön, finner stadsdelsförvaltningen det bäst att detta cykelförbud består. Däremot är fortsättningen av Farstanäsvägen en bra väg att cyklandes ta sig från Farstaområdet till Ågesta friluftsområde. Genom stora Mellansjö i Huddinge kommun är det emellertid svårt att hitta för den ovane. Denna sträcka kan med fördel skyltas upp i samarbete med Huddinge kommun.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Bron markeras som cykelbana utan åtgärd i Cykelplanen, det vill säga med cykling tillåten. På södra sidan bron föreslås cykling ske i blandtrafik fram till kommungränsen.

[13]:16 Den cykelväg som främst sammanbinder Larsboda med Farsta centrum är den som utgår från Larsbodavägen/Torsbygatan förbi Hästhagens skola och Sunneplan över Ågesta broväg på gång- och cykelbro och fram till cykelvägen öster om fd Larsboda skola. Den bör gärna uppskyltas som sådan för cyklister som är obekanta med området.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Cykelplanen är ett stomnät. Fler cykelbanor finns som inte ingår i nätet.

[13]:17 Den punkt vid korsningen Perstorpsvägen och Frykdalsbacken som i cykelplanen är markerad som i behov av hastighetssäkring tycker stadsdelsförvaltningen är onödig, åtminstone ur cykelsynpunkt. Cykelvägen utefter Frykdalsbacken fram till Forsåns dalgång går under Perstorpsvägens viadukt, följandes Forsån. Markeringen på kartan är fel.

En cykelbana utefter Perstorpsvägens sydligaste del i Stockholms stad, för cyklister från Larsboda industriområde till Skogås kan vara en god idé, men det är då bättre att förlägga denna på Perstorpsvägens västra sida.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Ändringar görs i Cykelplanen i korsningen Perstorpsvägen / Frykdalsbacken och utmed Perstorpsvägen enligt ovan.

[13]:18 Det är en god idé att anlägga en cykelbana genom Stortorp, förutsatt att denna sammankopplas med motsvarande satsning i Huddinge kommun.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Det är önskvärt med stråk över kommungränserna och det är Stockholms ansvar att skapa förutsättningarna till detta inom stadens gränser.

[13]:19 Korsningen Ågesta broväg och Larsbodavägen/Mårbackagatan är en mycket otrevlig väg att ta sig förbi för cyklister. Detta beror inte enbart på de höga bilhastigheterna på Ågesta broväg utan även på att cykelbanan utefter Ågesta broväg plötsligt byter sida mitt i korsningen. Denna korsning behöver trafikljusregleras.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Korsningen Ågesta broväg och Larsbodavägen/Mårbackagatan är redan markerad i Cykelplanen som en plats som ska hastighetssäkras.

[15]:1 Det vore önskvärt om den föreslagna cykelbanan utmed Ältabergsvägen prioriteras, eftersom hastigheterna befaras vara höga och cykelbanan är efterfrågad.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Kontoret noterar Tyresös önskemål gällande prioritering av cykelbanan längs Ältabergsvägen och kommer att ta med synpunkten vid kommande planering.

[15]:2 Gällande en framtida koppling längs Gudöbroleden finns en sådan längs vägen i Haninge kommun, och att en utbyggnad av cykelbanan i Stockholm skulle öka möjligheterna till motsvarande utbyggnad i Tyresö kommun. Detta skulle öka möjligheterna för Tyresöbor att ta sig till Flatenbadet, som är ett populärt mål för ungdomar.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Cykelstråk genom flera kommuner skapar bättre förutsättningar för pendlingscykling.

[16]:1 Skanstullsbrons cykelbanor är enkelriktade.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: En ändring görs i Cykelplanen.

[16]:2 Den befintliga förbindelsen mellan korsningen Hammarbyvägen-Hammarbybacken och Värmdö gymnasium saknas på kartan.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Förbindelsen tas med i Cykelplanen.

[16]:3 Planskildheten öster om Bolidenplan saknas.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Ingår ej i Cykelplanen.

[16]:4 Befintliga cykelbanan på Årstavägens södra sida mellan Åmänningevägen och Årstaplan saknas.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Den befintliga cykelbanan skall byggas om till två enkelriktade cykelbanor på vardera sidan av Årstavägen.

[16]:5 Det redovisas för få anslutningar till såväl Hammarby sjöstad, Sickla, Gullmarsplan och Globen City.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Cykelplanen är ett stomnät. Fler anslutningar finns.

[16]:6 Palmfeltsvägen redovisas felaktigt som cykelbana, det är cykelfält på sträckan.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: En ändring görs i Cykelplanen.

[16]:7 Cykelbanorna nordväst och nordöst om Sockenplan måste vara dubbelriktade för att möjliggöra cykling från Sockenplan mot Ålandsgatan eller Palmfeltsvägen.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Cykelbanorna nordöst om Sockenplan är dubbelriktad i Cykelplanen. Cykelbanorna nordväst om Sockenplan är enkelriktade och ska så förbli, men kompletteras med en hastighetssäkrad passage över Sockenvägen vid korsningen med Ålandsgatan

[16]:8 Föreslagna cykelbanor längs Olaus Magnus väg bör vara enkelriktade.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: En ändring görs i Cykelplanen

[16]:9 Cykelbanan öster om Nynäsvägen mellan Sofielundsvägen och Arenavägen/Hammarbybacken saknas i planen, och det gör också förbindelserna från Sofielundsplan över Nynäsvägen, under och tvärs Enskedevägen.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Förbindelserna ritas in i planen.

[16]:10 Mellan cykelbanan väster om Nynäsvägen och Lingvägen är den befintliga förbindelsen ej redovisad. Cykelbanan öster om Nynäsvägen mellan Sockenvägen och Lingvägen är enkelriktad och söder om Lingvägen finns ingen cykelbana.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Cykelbanan som förbinder cykelbanan väster om Nynäsvägen med Lingvägen ritas in i Cykelplanen.

Cykelbanan öster om Nynäsvägen mellan Sockenvägen och Lingvägen förlängs upp till Lingvägen så att dubbelriktad cykeltrafik kan medges.

Befintlig gångbana finns längs delar av Bogådsvägen (söder om Lingvägen), vilken breddas och separeras.

[16]:11 Förbindelse genom Skogskyrkogården saknas, och utmed västra kanten av den samma mellan Lingvägen Sockenvägen och vidare norrut på Gamla Tyresövägen till Stora Gungans väg.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Kyrkogårdsförvaltningen Förbindelsen genom Skogskyrkogården ligger inte på stadens mark och Gatu- och fastighetskontoret kan inte gå in och göra ändringar. Längs Nynäsvägen finns dessutom redan ett stråk.

[16]:12 Mellan Victor Balcks väg och Majrovägen ska cykelbanorna längs Lingvägen vara enkelriktade.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: En ändring görs i planen.

[16]:13 Förvirrande huruvida cykelbanorna längs Lingvägen är enkelriktade eller ej.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Cykelbanorna längs Lingvägen ska vara enkelriktade, och ska kompletteras där cykelbana saknas.

[16]:14 Över Tyresövägen behövs en planskild förbindelse vid Sköndalsvägen.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Idag är korsningen signalreglerad. Gatu- och fastighetskontoret föreslår inte en planskild förbindelse här.

[16]:15 Endast två anslutningar ut i Nackaresarvatet redovisas.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Cykelplanen är ett stomnät, fler anslutningar och cykelbanor kan finnas.

[23]:1 (Särkilt uttalande) Åtskilj cykelbanan norr om sjön Trekanten från gångbanan.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Cykelbanan norr om sjön Trekanten som åsyftas i reservationen föreslås breddas i Cykelplanen. Vid breddning ske också en separering mellan gående och cyklister.

[24]:1 Den nya cykelbanan längs Ältabergsvägen bör samordnas med pågående planering vid Södra Hedvigslund och med utredningen angående en trafikplats vid Skrubba påpekar Nacka kommun.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Ja, samarbete bör ske. Gatu- och fastighetskontoret ser även gärna att korsningen Ältabergsvägen-Ältavägen hastighetssäkras.

[26]:1 Förvaltningen anser att det är mycket positivt att cykelnätet byggs ihop, och pekar särskilt på ny cykelväg utmed Flatenvägen. Förvaltningen ifrågasätter den föreslagna breddningen av cykelfälten längs Sockenvägen mellan Gamla Tyresövägen och Kyrkogårdsvägen och cykelbanan längs Kärrtorpsvägen mellan Sockenvägen och Söderarmsvägen.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Breddningen längs Sockenvägen tas bort ur Cykelplanen. Cykelbanan längs Kärrtorpsvägen bör dock

breddas då befintlig bredd är mellan 1-1,2 m.

[26]:2 Det verkar bli trångt om utrymme för att anlägga nya cykelbanor på Sockenvägen mellan Vikstensvägen och Byälvsvägen, och påpekar att där gatorna blir smala måste parkeringsförbud införas så att framkomligheten garanteras.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Detta studeras vid detaljprojekteringen.

[26]:3 Ett mycket använt cykelstråk sträcker sig från Stångåvägen, via parkvägen längs Bagarmossens bollplan, mot Vikstensvägen, bakom bebyggelsen i kanten av skogen. Detta stråk används av Bagarmossenborna för att ta sig till Björkhagen, Hammarbyhöjden, via Hammarby Fabriksväg och in mot staden. Särskilt sträckan mellan Byälvsvägen och Kärrtorpsvägen är inte omnämnd i planen vilket är anmärkningsvärt. Den har blivit mycket populär sedan den anlades för ett antal år sedan. Detta cykelstråk saknar såväl belysning som markering.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Ändring görs i cykelplanen.

[26]:4 På Nytorps gårde föreslås breddning i två fall. Fältet har nyligen genom Gatu- och fastighetskontoret fått ett utökat nät av gång- och cykelvägar. Det är viktigt att karaktären av öppet fält bevaras och att de befintliga cykelbanorna inte breddas. Planeringen har skett i samklang med medborgare i flera samråd.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Standarden är för låg enligt Cykelplanens standard för stomnätet. Omtanke om karaktär kommer att beaktas vid detaljutförandet av breddningen.

[26]:5 Det är tveksamt att bredda den befintliga cykelbanan längs Malmövägen i Björkhagen. Dock behövs nödvändig separering av gång- och cykelbanan.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Eftersom cykelbanan är smalare än 3,5 m bör cykelbanan breddas. Separering sker i samband med breddning.

[27] Karin Prag Gustafsson menar att cykelbana bör anläggas längs Svartlösavägen, mellan Långbrodalsvägen och Långsjövägen. Gatan används enligt Gustafsson av cyklande barn till och från Herrängens och Johan Skyttes skola, och när eleverna ska besöka Långsjöbadets friluftsområde. Dessutom gör raksträckan att bilisterna kör för fort.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: I och med införandet av 30-zoner

i Stockholm har den aktuella delen av Svartlösavägen reglerats med 30 km/h som högsta tillåtna hastighet. Därför prioriteras åtgärder på sträckor och platser med högre hastigheter.

[30]:1 Cykelbanan längs Murmästarvägen bör läggas i parkmark och ej i befintlig väg och att passagen över Murmästarvägen bör hastighetssäkras.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: En hastighetssäkring över Murmästarvägen tas med i cykelplanen. Exakt var cykelbanan anläggs får lösas vid detaljprojekteringen, men önskemålet att lägga den i parkmark noteras.

[30]:2 Övriga delar av cykelvägen parallellt med E4 bör få ny beläggning och hela sträckan bör målas så att gående och cyklister separeras.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Då cykelbana breddas ges den vid behov ny beläggning. I samtliga fall separeras cyklister och gående.

[30]:3 Cykelvägen i Sätredal bör förutom breddas även separeras och hastighetssäkras, och det senare bör också ske med Söderholmsstigen.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: I samband med breddning görs även separering. Behov av hastighetssäkringar ses över i samband med detaljutformning av sträckan.

[30]:4 Vid Skärholmstorget bör en ny lösning hittas mellan Skärholmsvägen och Ekholmsvägen.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Se svar under [30]:6.

[30]:5 Slättgårdsstigen, dvs cykelvägen mellan Bredängsvägen och Bredängs allé bör ingå i cykelplanen.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Slättgårdsstigen tas med i Cykelplanen, samtidigt som den föreslagna cykelbanan längs Eksätravägen tas bort och med den hastighetssäkringen vid Bredängs Allé.

[30]:6 (Särskilt uttalande) Gällande Skärholmens centrum vore det bättre att från Vårbergsplan försöka anordna cykelbana via Brantholmsgränds och Äspholmsvägen för att komma förbi Skärholmens centrum mot Kungens Kurva, istället för att åka via Bodholmsgången. Ekholmsvägen söder om Skärholmens centrum behöver en separerad cykel och gångbanan till och från Kungens Kurva för de cyklister som kommer via Österholmsstigen.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Föreslagen cykelväg förbi Skärholmens centrum ändras i Cykelplanen så att cykling sker via

Brantholmsgränd och Äspholmsvägen, men en hastighetssäkrad passage över Ekholmsvägen. Eftersom såväl Brantholmsgränd som Äspholmsvägen är 30-gator föreslås där inga nya cykelbanor.

Cyklister från Österholmsvägen har alternativ väg varför ingen cykelbana föreslås på Ekholmsvägen.

[30]:7 (Särskilt uttalande) Åtgärder beträffande bostadsbyggande och trafikföring på och utefter Skärholmsvägen och Eksätravägen skall lösas i ett sammanhang och därför kan det inte acceptera att man nu avser att planera och eventuellt investera pengar på en ny cykelbanan utefter Eksätravägen. Detta kan försvåra den slutgiltiga lösningen för den framtida trafikföringen i området. Vi menar att man istället bör satsa på att göra den Sverigeled för cyklister som redan finns genom Sättra (Sättradal) och vidare genom Bredäng säkrare, med hänvisning till vad som ovan sagts.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Se svar under [30]:5.

[33]:1 Förvaltningen vill särskilt påpeka vikten av trafiksäkerhetsåtgärder i de stråk som fortsatt kommer ligga i blandtrafik, tex Götalandsvägen och Långsjövägen.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Att säkerställa att hastigheter följs är viktigt, men ingår ej i Cykelplanen.

[33]:2 Rondellen Älvsjövägen/Johan Skyttes väg bör inte bara byggas om. Vårt krav är att denna rondell, i likhet med antingen hela eller delar av Älvsjövägen, ska läggas ner i tunnel.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Utredning av eventuell tunnelförlängning pågår som ett separat projekt.

[40]:1 Förvaltningen pekar på Hökarvägen som en enkelriktad genväg som många cyklister använder sig av, och menar att Gatu- och fastighetskontoret bör utreda möjligheten att tillåta cykeltrafik i båda riktningarna och lägga in länken i cykelplanen.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Med föreslagen cykelbana längs Hägerstensvägen anser kontoret att det för närvarande inte föreligger något skäl att utreda Hökarvägen.

[40]:2 Två cykelförbindelser som saknas i cykelplanen; mellan Västertorpshallen vid Personnevägen och Västertorps centrum (Västertorpskolan) och från Fruängen över Långsbo mot Älvsjö station.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Den föreslagna cykelbanan

längs Västertorpsvägen förlängs till Personnevägen, där ny hastighetssäkrad passage föreslås.

Gällande cykelförbindelse från Fruängen över Långsbo mot Älvsjö station anser kontoret att Cykelplanens förslag innebär att sådan upprättas.

[41] Lennart Johansson anser att den befintliga grusvägen längs med järnvägsspåren mellan Solberga och Södra länken kan nyttjas om länk mellan Älvsjö/Solberga och nya cykelbanan vid Årstabron. Där grusvägen idag slutar, vid järnvägsviadukterna över Södra länken, föreslår Lennart Johansson att en ny cykelbro byggs, så att länken kan anslutas till Årstabrons cykelbana.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Citybanan medför att området blir en arbetsplats tom år 2011 och fram till dess är det ej lämpligt att nyttja länken som cykelbana.

Västerort

[12] På cykelplanen (Västerort) är det markerat "ingen åtgärd" (grönt) på den stump vid kraftledningen på ett par hundra meter som fattas på cykelvägen mellan Bällstavägen och Spångavägen. Detta är märkligt eftersom det i bägge ändar av denna stump (där det är lera, men många cyklar ändå) är markerad blått, vilket betyder att den ska breddas. Ännu märkligare blir det eftersom det nyligen byggts ett påkostat övergångsställe för cykelvägen där den korsar Bällstavägen. Vem ska korsa här när cykelvägen slutar några hundra meter bort mot Beckomberga? Frågan är alltså – varför inte bygga ihop cykelvägarna och överbrygga stumpen under kraftledningen ?

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: De bör byggas ihop, en ändring görs i Cykelplanen.

[14]:1 Vid Brommaplan känner sig många gående otrygga då de måste dela utrymme med cyklister. Åtgärder som minskar konflikter bör snarast vidtas genom tex bättre separering och skyltning.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Brommaplan är en komplex trafikmiljö och finns redan med i Cykelplanen som en plats som där särskilda åtgärder ska ske.

[14]:2 Vid Brommaplan behöver en ny cykelbana anläggas förbi

bussterminalen så att inte cyklisterna tvingas dela utrymme med den hårt trafikerade Drottningholmsvägen.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Cykelbana finns redan mellan träden och körbanan. Ändras dock till enkelriktad cykelbana i Cykelplanen.

[14]:3 Det är angeläget att den detaljplanelagda tunneln under Drottningholmsvägen vid Brommaplan utförs.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Brommaplan är markerad i Cykelplanen som behov av annan åtgärd, det vill säga annan åtgärd än endast en hastighetssäkring. Exakt utformning löses vid detaljplanering.

[19]:1 Beteckningarna på utredningens kartor är svårbegriplig. Vi tar några exempel kring SCS:s kansli i Kista, men de finns på mängder av andra ställen. Här föreslås tex breddning av många parkvägar på Järvafältet, men dessa är ju gamla kulturstråk, som nästan skulle förstöras av en sådan åtgärd – de är ju grusvägar utan några som helst problem. Eller har det bara bestämts att här ska finnas en cykelpassage, denna ska vara minst 4 m bred – är den inte det så ska den breddas ?

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Alla cykellänkar som föreslås i Cykelplanen ska ha en bra standard och detta innebär att cykelbanor smalare än 3,5 bör breddas. Stor hänsyn kommer dock att tas till särskilda natur- och kulturvärden.

[19] Vid Husby Gärd (om vi tolkat färgerna rätt) ska det byggas cykelbana (?) på en kort bit och lite längre bort finns det "cykelbana" som ytterligare lite längre bort är för smal – trots att allt ser ungefär likadant ut hela tiden och knappast behöver någon åtgärd alls (bilfri miljö). Samma sak upp mot Akalla By – här anges att "cykelbana" finns uppe vid gården ska den breddas etc. Man blir enligt SCS minst sagt tveksam till bedömningarna, vilken prioritering dessa har och vad det är i miljön som ska få stryka på foten.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Vid Husby Gärd görs en ändring i Cykelplanen. Vad gäller standard i övrigt anser Gatu- och fastighetskontoret att även grusvägar som ingår i Cykelplanen ska ha en bra standard.

[32]:1 Stråket som också passerar Rinkeby Torg bör trafiksepareras i sin helhet.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Vid samtliga cykellänkar som breddas sker även en separering.

[32]:2 Rinkeby stadsdelsförvaltning vill ifrågasätta lämpligheten av att det cykelstråket passerar torget och affärer vid nyligen ombyggda norra stadsparken (parkstråket mellan Hindertorpsgränd och Västerbybacke).

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Sträckningen ändras i Cykelplanen. Istället för att dras in över Rinkeby torg får stråket fortsätta via befintlig cykelbana söder om Rinkebyplan och ansluter till cykelbanan öster om Kvarnbyvägen, som fortsätter norrut med tunnel under E18.

[32]:3 Separering behövs även av gång- och cykelstråket som är utritat mellan Rinkeby allé och Västerbybacke, då det är högfrekventerat och har stark lutning ner mot Kvarnbyvägen.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: En ändring görs i planen..

[34]:1 Solna stad menar att de främst berörs av planerade cykelfält på Huvudstabron. Det har i planen föreslagits en breddning av körfält för cykel på bron och Solna önskar ett klagörande av vad breddningen innebär för Huvudstabron. Det pågår en utredning av Huvudstaledens framtida sträckning i tunnel under Huvudsta, en utredning i vilken Stockholms stad även deltar och resultatet av utredningen kan påverka möjligheten att genomföra en breddning.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Cykelfälten på Huvudstabron ska ej breddas, breddningen ska ske innan bron börjar.

[34]:2 Solna stad berörs även indirekt av föreslagna sträckning för cykelbana vid Karlsbodavägen, eftersom Tvärbanan föreslås passera här. Det är av stor betydelse att inte cykelplanens förslag försvårar planeringen av Tvärbanan.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Hänsyn tas till Tvärbana i samband med detaljprojektering.

[39]:1 Vällingby som är planerat och byggt enligt trafiksepareringsprincipen har redan ett fungerande cykelvägnät i parkmark. Det är då olämpligt att skapa cykelbanor utmed bussgatorna. De föreslagna cykelbanorna utmed Ångermannagatan och Vällingbyvägen fyller inte något behov och kommer inte att användas, då de är dragna i branta uppförsbackar. Det tillgängliga gatuutrymmet behövs för att betjäna den ökade buss-, bil- och gångtrafiken till det upprustade och nybyggda Vällingby centrum. Förvaltningen föreslår att de föreslagna cykelbanorna tas bort ur planen och ersätts med anpassning av det befintliga parkvägnätet för att knyta ihop cykelvägnätet.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Cykelbanorna längs Ångermannagatan tas bort ur Cykelplanen. Däremot kvarstår föreslagna

cykelbanor längs Vällingbyvägen, som är en viktig regional länk.

[39]:2 Det saknas en anslutande gång- och cykelväg utmed Barnhemsvägen för att binda samman Blomsterkungsvägen med parkvägnätet på andra sidan Barnhemsvägen.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Gatan ingår som en del av 30-zon och får därmed låg hastighet.

[42]:1 Stadsdelsförvaltningen anser att permanentbeläggning, asfalt, måste gälla för den breddade viktiga primära cykelvägen mellan Rinkeby och Kista och inte som det föreslås i cykelplanen att det ska vara jämn grusväg. Det går inte att hålla grusvägar i ett acceptabelt skick då många av dagens cyklar har smala däck och vidare blir de tungcyklade och olycksdrabbade.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Då detta är ett kulturstråk ska grusväg bevaras. Grusvägen ska dock ha en bra standard.

[42]:2 På sikt bör en cykelväg byggas närmare Kymlingelänken på någondera sidan.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Detta finns med som ett förslag i Cykelplanen.

[42]:3 Fungerande cykelvägar saknas från Ulriksdal via Solna Sundbyberg. Cyklande får istället ta omvägen in i Sollentuna och till Helenelund för att via Kistagången komma till Kista arbetsområde.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Synpunkten noteras och skickas vidare till Solna och Sundbyberg.

[42]:4 Stadsdelsförvaltningen anser att blandtrafik med bussar, gående och cyklande på vissa delar av Kistagången är mycket trafikfarligt. Denna väg är viktig för att uppmuntra kombinationstrafik till och från pendeltåg. Kistagången bör omedelbart byggas om för att separera trafiken hela vägen och detta bör prioriteras i den miljöupprustning som sker i Kista arbetsområde.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Kistagången är tillåten endast för busstrafik och kontoret anser inte att separat cykelbana behöver anläggas.

[42]:5 Cykelväg mellan nya Silverdal och Kista är även angeläget, vilket planeras i samband med utbyggnad av Kymlingelänken och E18.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Kontoret ser positivt på ny cykelväg mellan nya Silverdal och Kista.

[42]:6 I planen saknas genomgående cykelvägar i centrala Akalla-Husby-Kista-Ärvinge. Gångtorgen från Akalla till Kista fungerar som sådana. På torgen måste cykeln ledas, men den nyttjas som en viktig cykelväg.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: En cykellänk där cykeln behöver ledas bör inte vara med i Cykelplanen om alternativa sträckningar finns.

[42]:7 och [42]:8 Edvard Griegsgången och Ärvingegången bör tas med i cykelplanen och åtgärder framtas för att minska olycksfallsrisken med farthinder och separering av trafik. Detta gäller även den långsgående Torvaldsgången från Kista till Ärvinge.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Alternativa vägar är förslagna i Cykelplanen utmed samma sträckning.

[44]:1- 3 Vissa planerade cykelkopplingar mellan Västerort och Sundbyberg saknas. Dessa kopplingar är:

- Mellan Centrala Sundbyberg och det område som kallas Baltic. Denna koppling kommer troligtvis att redovisas i programmet för Baltic.
- Mellan Rissne och Bromsten. Denna koppling finns med i den fördjupade översiktsplanen för Rissne, Hallonbergen, Ör.
- Mellan Stora Ursvik och Rinkeby allé. Denna koppling har arbetats igenom med Stockholms stad och SL.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Det har förts diskussioner om många olika kopplingar, i cykelplanen redovisas några av de önskade. En av dem går från Baltic-området och norrut, och hur den exakt dras är en fråga för det fortsatta planeringsarbetet. Koppling mellan Rissne och Bromsten finns redan, men förbättringar är alltid välkomna vilket även gäller koppling mellan Stora Ursvik och Rinkeby Allé.

[44]:4 Den önskade kopplingen mellan Ulvsundavägen/Bällstavägen och Silverdal i Sollentuna som mestadels är belägen i Sundbyberg.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Cykelplanen redovisar en önskad koppling, vilken sida om kommungränsen denna länk hamnar anser kontoret inte är viktigt. Den exakta dragningen löses vid fortsatt planering.

[44]:5 Planen saknar ett antal kopplingar mellan Västerort och Sundbyberg som bör redovisas.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Cykelplanen redovisar ett stomnät, fler anslutningar kan finnas.

[44]:6 I cykelplanen redovisas en framtida önskad koppling mellan Ulvsundavägen/Bällstavägen och Silverdal i Sollentuna. Denna länks del mellan Bällstavägen och Järnvägsgatan kan komma att ingå i Balticexploateringen.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Kontoret ser positivt på en påbörjad byggnation av kopplingen.

[44]:7 Utmed Järnvägsgatan finns idag cykelbanor. Sundbybergs stad föreslår att denna önskade koppling ritas om med hänsyn till cyklister som ska mellan Järnvägsgatan och Gamla Enköpingsvägen cyklar förbi Rissne centrum.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Se [44]:4, den exakta dragningen löses vid fortsatt planering.

[44]:8 Från gamla Enköpingsvägen och till Ärvinge föreslås en cykelbana i den fördjupade översiktsplanen för Stora Ursvik. Mellan Ärvinge och Sollentuna kommer cyklandet att vara möjligt då Vägverket avslutat bygget av E18.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Detta kommer innebära klara förbättringar för cyklister.

Övrigt

Drift- och underhåll, snöröjning och gatuarbeten

[14] Vid gatuarbeten förekommer ofta, förutom eftersatt återställning, även brister i avstängningsutrustning, vägvisning och trafikmålning, vilket kan orsaka olyckstillbud. Gatuarbetena måste samordnas och övervakas bättre och får inte ske på de ledningsdragande verkens villkor. Det finns annars en uppenbar risk att trafikanternas säkerhet blir åsidosatt.

[14] En stor vinst för cyklister och miljön är om stadsdelsförvaltningarna har möjlighet att på ett tillfredsställande sätt prioritera snöröjning och halkbekämpning. Detta skulle innebära att cyklandet ökar året runt även på de befintliga cykelbanorna.

[16] Cykelfrämjandets Söderortskrets ifrågasätter att snöröjningen av cykelvägnätet är en uppgift för stadsdelsförvaltningarna.

[28] Ett av de områden som påverkar cyklandet är vädret, inte minst årstiden. Antalet cyklister under vinterhalvåret är betydligt lägre än antalet under sommaren och detta gäller troligen ännu mer i ytterstaden. Därför kan det bland annat ifrågasättas om förstärkta snöröjningsinsatser är befogade för alla delar av cykelnätet.

[38] Stadsdelsförvaltningen delar målsättningen att drift och underhåll bör prioriteras utmed cykellänkar. Vinterväghållningen av gång- och cykelvägar har nedprioriterats kraftigt. Vid fördelning av totala anslaget för fysisk verksamhet i staden får Kista beroende på stor förvärvsfrekvens och tät bebyggelse en acceptabel uppräknings av anslaget för vinterväghållning beträffande gatuytor, men detta omfattar inte gång- och cykelvägar på icke gatumark. Den stora omfattningen av gång- och cykelvägar i förhållande till gator har inneburit att Kistas totala anslag sänkts med 5 %. Om cykelvägar på icke gatumark ska kunna vinterväghållas även i fortsättningen menar Stadsdelsförvaltningen att nedprioriteringen av gång- och cykelvägar vid anslagsfördelningen måste justeras snarast.

[39] Det är viktigt att planera för drift, renhållning och vinterväghållning vid nyanläggningar. Då det nu ställs krav på att cykelbanor ska vara tillgängliga även på vintern måste det finnas plats intill cykelbanan att lägga upp en plogvall för att framkomlighet ska kunna garanteras.

[43] Cykelbanan används som upplagsplats för snö, att ändra detta är mycket kostsamt och tidskrävande

Gatu- och fastighetskontorets kommentar till remissynpunkter under rubrik 5.1. Respektive stadsdelsförvaltning ansvarar idag för snöröjningen.

[33] Förvaltningen önskar få ta del av den inventering som är gjord i Älvsjö eftersom den bla inbegriper drift- och underhållsfrågor gällande cykelbanor, vilket är stadsdelsnämndens ansvar.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: En karta med hinder inklusive bilder har skickats ut till respektive stadsdelsförvaltning.

Lagar och regler

[14] För att inte riskera skymd sikt gäller även enligt vägtrafikkungörelsen, förbud att parkera fordon 10 m före övergångsställe. Bromma stadsdelsförvaltning anser att det borde finnas skäl att överväga om inte samma regel bör iakttas när träd, buskage, cykelställ, nätstationer, reklampelare mm placeras ut i trafikmiljön.

[16] Problemen med gällande trafiklagstiftning bör lyftas fram.

[17] Det är av stor betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt hur planen genomförs vad gäller utformning, skyltning och utmärkning och att väghållaren följer det utmärkningssystem som vägtrafiklagstiftningen anvisar både vad gäller vägmärken och vägmarkeringar. Då utbyggt system kommer bestå av cykelbanor omväxlande med cykling i blandtrafik är det viktigt med likartad utmärkning av regler och anvisningar.

[17] Samhället ställer inte några speciella utbildningskrav för att få cykla eller framföra moped klass II i trafiken, inte ens läs och skrivkunnighet. Trots detta finns krav på cyklisten att känna till trafikreglerna, vilka ibland kan vara svårtolkade.

[38] Otillåten trafik på gc-vägar sker pga att det är nödvändigt att köra bil på dessa för att nå fastigheter med tex flytttransporter. i cykelplanen måste en lösning visa hur otillåten trafik hålls borta och hur samspelet mellan trafikanter ska ske. Ur driftsynpunkt kan permanenta hinder inte sättas upp överallt.

[23] Ett skyltsystem anpassat till cykel- och gångtrafik kan vara nödvändigt för att tydliggöra regler om företräde etc.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar: Några planer på att ta fram ett eget skyltsystem finns ej.

Konflikt med mopeder

[16] Förhållningen till mopeder bör lyftas fram.

[30] Mopeder bör vara förbjudna på gång- och cykelbanor.

[38] Gatu- och fastighetskontoret bör ta fram någon form av hastighetsbegränsande hinder för cyklister och mopedister.

[38] Mopedtrafik på gångvägar är direkt olämpligt – hur lösa detta?

[39] Det är ett stort problem med buskörning av mopeder på våra parkvägar. De kör väldigt fort och olyckor har skett. Detta problem bör behandlas i planen så inte buskörningen ökar när man underlättar för

cyklister att ta sig fram fortare på parkvägarna. På vissa platser har sk "rumblebumps" (tvärgående tjock färgmarkering) lagts med framgång.

Gatu- och fastighetskontorets kommentar till remissynpunkter under rubrik 5.3: Enligt gällande lagstiftning är klass II tillåten på cykelbanor och klass I är inte tillåten.

Diverse

[19] Bra att 30-zoner ska införas.

[19] Fler smidiga båtalternativ bör införas i nord-sydlig riktning, företrädevis under cykelsäsong.

[19] En vintercykelkarta har enligt SCS ett marginellt behov.

[30] Det bör vara möjligt söka efter lämpliga cykelvägar på stadens hemsida.