



Miljöförvaltningens synpunkter på föreslagna pendlings- och huvudstråk

Miljöförvaltningen har inte gjort någon heltäckande inventering eller analys av de pendlings- och huvudstråk som föreslås i cykelplanens kartmaterial. Vi redovisar här synpunkter från enskilda handläggare som cyklar mycket i staden.

Allmänt

- Alla pendelstråk som passerar en annan kommun saknas och bör kompletteras.
- Stråk till populära shoppingcentra, trafikknutpunkter och friluftsområden bör kompletteras.

Innerstaden

- Vid korsningen Götgatan / Hornsgatan är det stor trängsel för cyklister och åtgärder bör vidtas skyndsamt.
- Götgatsbacken bör utvecklas så att det inte blir konflikter mellan gående och cyklister.
- Cykelstråket längs Munkbroleden från Munkbrogatan och vidare mot Riddarhuskajen är för smal och riskfylld. Förvaltningen anser att det är mycket bra att det i cykelplanen föreslås åtgärder i prioritet 1 för denna sträcka.
- Stråket Rörstrandsgatan – Pampas bör utvecklas.
- En smart cykelväg från Nordvästra Kungsholmen ut till västerort saknas.
- Någon av N-S-passagerna i regeringskvarteren bör utvecklas att bli cykelvänlig. Området saknar nästan cykelmöjlighet.
- Cykelbanorna längs Götgatan bör breddas och parkeringar tas bort.
- Mellan rondellerna längst västerut på Hammarby allé behövs bredare cykelbana och separat bussfil när bussgaraget byggs.
- Cyklister borde kunna prioriteras mer (grön våg) när de kommer från Fridhemsplan (Drottningholmsvägen) och ska via Västerbroplan mot Södermalm.
- Huvudstråket från Hjorthagen mot Valhallavägen bör uppgraderas.
- Koppling saknas mellan södermälärstrand och Västerbron
- Upprustningen av cykelstråket vid Tegelbacken bör följas upp. En punkt som bör förbättras ytterligare är vid den nya "fickan" för cyklister som kommer från Vasabron och ska svänga höger till Vasagatan. Dessa cyklister har nu möjlighet att stanna till i "fickan", men när de ska åka vidare måste de ut i samma körfält som de som ska åka rakt fram, vilket blir konflikter i rusningstid.

Söderort

- Gamla Södertäljevägen bör bli Pendlingsstråk.
- Det saknas minst en NV – SO förbindelse Västberga – Östberga, Älvsjö – Örby – området
- Sträckan mellan Södertäljevägen vid Midsommarkransen och Västberga allé är ett viktigt pendelstråk som borde vara bättre belyst i cykelplanen.
- Huvudstråket längs Årstavikens södra sida bör fortsätta längs Liljeholmskajen genom Marievik till Södertäljevägen. Detta är den genaste vägen som många cyklar idag. Här finns dock en stor konfliktpunkt mellan gående och cyklister vid järnvägsövergången vid Årstaängsvägen 21, som behöver ses över.
- Befintligt cykelstråk längs Trekantens norra sida bör vara ett huvustråk i planen. Detta är den genaste vägen från kollektivtrafikcentra vid Liljeholmen mot Gröndal.

Västerort

- Cykelstråket mellan Alviksplan och påfarten till den nya spårvägsbron mellan Alviks strand och Stora Essingen går en omständlig, backig omväg i norra änden av Runda vägen, eftersom flera lämpliga alternativa vägar är enkelriktade för cyklar, exempelvis Ekstigen och Terassvägen.
- Cykelstråket längs tvärbanan bör få en bättre dragning i Stora Mossen – området.
- I Järva finns ett antal pendlings- och huvudstråk markerade. Dessa är inte åtgärdade, men saknas på kartan över prioriterade åtgärder. Varför?
- Pendlingsstråket längs Spångavägen går mycket upp och ner.
- Huvudstråket från Ulvunda industriområde, via Ulvsunda och Traneberg till Alvik och till bron bör uppgraderas till pendlingsstråk, eftersom detta är den genaste vägen för många cyklister i delar av Solna-Sundbyberg.