

Remissammanställning

Maria-Gamla Stans stadsdelsnämnd:

Som svar på remissen åberopar nämnden stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande 00-12-05:

Stadsdelsförvaltningen är generellt positiv till åtgärder som medför ökad säkerhet och förbättrad framkomlighet för cyklister i stadsdelen. Förvaltningen ställer sig dock tveksam till om det för det aktuella gatuavsnittet är mest ändamålsenligt med cykelbanor. Förvaltningen anser att den bästa lösningen förmodligen är cykelfält som, i likhet med det som införts på Hornsgatan, i sig kan verka lugnande på trafikrytmen.

Särskilt uttalande anmäldes av ledamoten Johan Tamm (sp) med instämmande av vice ordföranden Johannes Hämler m fl (s) och ledamoten Lena Adelsohn Liljeroth (m) enligt följande:

”Stockholmspartiet ställer sig positivt till Gatu- och fastighetsnämndens beslut den 26 september 2000 om att arbeta vidare med lösningen med sammanhängande banor för cyklister i staden. Nu har beslut fattats att cykelbanor skall anläggas på Götgatan mellan Tjärhovsgatan och Åsögatan.

Stadsdelsförvaltningen i Maria-Gamla Stan ställer sig dock tveksamma till cykelbanor då dessa kan inkräkta på gångbanor och att avlastning då måste ske tvärs över cykelbanorna. De föreslår istället cykelfält.

Sp kan instämma i att just på detta parti av Götgatan är cykelfält att föredra. Hornsgatans cykelfält har ju fallit väl ut, och de cyklister som använder denna cykelbana har vid undersökningar uttryckt att de känner sig tryggare än förut. Dessutom kör bilarna mer hänsynsfullt vilket också är en positiv effekt. (...)

Katarina-Sofia stadsdelsförvaltning:

Det har under lång tid varit ett problem att cykelbanan slutar vid Åsögatan. Att bygga en förlängning av cykelbanan vore naturligtvis den enklaste lösningen, men eftersom gatusektionen norr om Åsögatan är 8,5 meter smalare blir den lösningen svår. Konkurrensen från gångtrafikanter, bussar, varutransporter, taxi och andra är stor. Kommer köer, buller, utsläpp och stress öka markant? Konsekvenserna måste utredas noggrant.

Det lokala handikapprådet ser positivt på frågan om utbyggnad av cykelstråk på Götgatan. De är också oroliga för framkomligheten på trottoarerna om bredden minskar.

I korsningen Götgatan/Folkungagatan kommer cyklisterna plötsligt ut och korsar den trafik som skall svänga höger in på Folkungagatan. Stadsdelsförvaltningen befarar att detta moment av plötsligt uppdykande och eventuellt hög fart kommer att skapa en mängd incidenter och olyckor.

En gata som nyligen fått cykelfält är Hornsgatan. Kristofer Tenglidens examensarbete angående dessa cykelfält kan ge en hel del värdefulla uppslag och idéer. En viktig slutledning som framkommer i arbetet är att sidoavståndet både mellan passerande bilar och cyklister samt mellan parkerade bilar och cyklister ökar efter cykelfältens införande. Cykelfälten resulterade i att cyklisternas trygghet ökade markant samt att cyklisterna blivit mer säkra på var man skall cykla. Känslan av att känna sig trygg är en viktig faktor för att attrahera fler

Bilaga 1

cyklister, och det är fastslaget att cyklisternas säkerhet ökar med antalet cyklister som trafikerar en gata.

Förvaltningen ser positivt på att man skapar sammanhängande cykelstråk på Götgatan vilket förbättrar säkerheten för cyklisterna. Sammanväger man och tar hänsyn till alla för- och nackdelar är det dock inte självklart att cykelbana är bästa lösningen.

SL:

I tidigare förslag till trafik- och gatumiljöplan för Södermalm förutsattes en betydande trafikminskning för att cykelbanor skulle kunna införas på aktuell sträcka. I förslaget med cykelbanor tas ett körfält i vardera riktningen bort, vilket kommer medföra omfattande köbildningar. Korsningen Götgatan/Åsögatan kommer tidvis bli helt blockerad. Dessutom risk för konflikter mellan bussresenärer och cyklister vid hållplatserna.

SL avstyrker en reducering av antalet körfält och utförande av cykelbanor innan trafiken minskat.

Svensk Handel samt Stockholms Handelskammare:

Förslaget om cykelbanor på Götgatan är oacceptabelt. Trafiksituationen för såväl bilister som kollektivtrafikresenärer försämras avsevärt genom att delar av körbanan tas i anspråk för cykelbanor. Redan idag är distributionen av varor till butikerna längs Götgatan kaotisk.

Antalet lastzoner är för få och flertalet butiker saknar separat godsmottagning. Möjligheterna till lastning och lossning försämras ytterligare med cykelbanor vilket slår hårt mot de många restauranger och butiker som är lokaliserade längs Götgatan.

Trafiksäkerheten för bussresenärerna riskerar att försämras i och med införandet av cykelbanor.

Anmärkningsvärt att nämnden – mot Gatu- och fastighetskontorets sakkunskap – fattar beslut om att anlägga cykelbanor på just denna del.

I plattformen för den nuvarande majoriteten slogs det fast att beslut skulle föregås av en näringslivskonsekvensbeskrivning. Så har inte skett i detta fall och en sådan bör därför genomföras innan beslut fattas.

Möjligheten att förlägga cykelbanan till någon av parallellgatorna till Götgatan bör studeras eftersom detta skulle förbättra trafiksäkerheten för såväl cyklister och fotgängare som bilister.

Stockholms Nyttotrafikkommitté:

På den aktuella sträckan finns ett stort behov av angöring för både varuleveranser och persontrafik till restaurangerna, hotellet och teatern. Vi förordar cykelfält som vi anser vara den säkraste lösningen på sträckan genom korta kvarter och svängande trafik vid bland annat Folkungagatan. Vi stöder oss på att förslaget med cykelbana kan utgöra en säkerhetsrisk för cyklisten då man före Folkungagatan skall gå ut i mitten av gatuutrymmet.

Distributionstrafiken kommer att få uppenbara problem vid inrättandet av cykelbanor då man med varor på pallvagnar och rullburar skall ta sig över både cykelbana och gångbana. Ett annat problem som uppstår är att det blir en kantsten som skall passeras mellan cykel- och gångbana. Svårigheter uppstår att ta sig upp för denna med de hjälpmedel man har för att kunna leverera sina varor.

Bilaga 1

För busstrafikanterna uppstår en risk vid såväl hållplatserna som vid hotell Malmen då passagerare skall gå rakt ut i cykelbanan när man lämnar bussen.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt är cykelfält bättre på den angivna sträckan eftersom cyklisterna är synliga på hela sträckan, och konfliktpunkterna med risk för påkörning minskar på ett betydande sätt. Lösningen med cykelfält är dessutom bättre med tanke på varuleveranser och hämtning/lämning av passagerare.

Miljöförvaltningen:

Miljöförvaltningen ställer sig positiv till Cykelplan 1998 och de olika cykelfrämjande åtgärder som framförs. Risken finns dock att en alltför kraftig och snabb cykelbaneutbyggnad vid starkt trafikerade och ”trånga” huvudgator innebär så stora problem för trafiksituationen att det slår tillbaka mot cykelprogrammet i stort. Ett sådant scenario vore mycket olyckligt eftersom det nu pågående arbetet är ambitiöst och innebär stora möjligheter till en ökad cykeltrafikandel.

Normalt gäller att cykelbana är trafiksäkrare och bättre för cyklisterna än cykelfält. I detta fall förordar dock Miljöförvaltningen cykelfält i likhet med de synpunkter som framförts av Gatu- och fastighetskontoret. Anledningen är dels att cykelfält bör kunna fungera i stort sett lika bra för cyklisterna med färre konflikter med bussangöring, bibehållen gångbanelbredd samt lägre kostnader.

NTF Stockholms län:

NTF Stockholms län anser att säkerhetskraven för cyklister måste få väga tyngre än biltrafikens anspråk på framkomlighet och tror att föreslagna cykelbanor kommer att innebära en markant säkerhetsförbättring för cyklister på Götgatan. Cyklisternas säkerhet får inte äventyras till följd av att de ej syns tillräckligt då de skall korsa Götgatans tvärgator. I förslaget upphör cykelbanorna strax före en korsning vilket synliggör cyklisterna för fordonsförare. Det bidrar till att öka säkerheten i korsningarna.

Det är viktigt att cykelbanorna blir attraktiva ur cyklistperspektiv. Om många väljer körbanan trots att det finns cykelbanor kvarstår en stor säkerhetsrisk. Cyklister väljer ofta den genaste vägen även om den är osäkrare.

Ur säkerhetssynpunkt är det också viktigt att cykelbanorna är breda. Dagens smala cykelbanor gör omkörningar osäkra och kan fresta den som vill köra fortare att istället välja körbanan. De gående utgör ytterligare en oskyddad trafikantkategori som drabbas hårt vid en eventuell påkörning. NTF Stockholms län delar därför Gatu- och fastighetskontorets uppfattning att bredden på gångbanorna inte tål någon större minskning.

Biltrafikens framkomlighet i nordlig riktning försämras genom att ett körfält slopas. Detta bör leda till sänkta hastigheter vilket är positivt sett ur ett säkerhetsperspektiv.

Tillgänglighetsprojektet, (Gatu- och fastighetskontoret):

Att leda cykeltrafik mellan busshållplats och gångbana är precis som poängteras i tjänsteutlåtandet ingen lämplig lösning. För många personer med rörelsehinder och synskada upplevs denna lösning som mycket obehaglig. Även för äldre personer utgör lösningen ett stort hinder. Om detta ändå skall förverkligas är det viktigt att hållplatsområdet avskärmas med staket, att de gående leds till en punkt och att det där finns övergångsställe över gångbanan.

Cykelbanan skall omfattas av trafiksignalerna. Där sådana inte finns markeras korsningspunkter mellan cyklister och gående med övergångsställe.