

# Cykelplan 2006 för Stockholms innerstad

## Remissynpunkter

### Läsanvisning

Totalt har 36 remissvar lämnats enligt förteckning nedan. Kontoret har sammanfattat svaren och de redovisas dels som allmänna, principiella synpunkter och dels under rubriker som återfinns i remisshandlingen. Numren enligt förteckningen har använts för att ange vilken eller vilka som lämnat den aktuella synpunkten. T ex [3] = Tk:s sammanfattning av remissvar från Östermalms stadsdelsnämnd.

Remissammanfattningen redovisar i första hand frågor och kritik mot förslaget. Positiva kommentarer och synpunkter som stöder och understryker vad som står i remisshandlingens redovisas i begränsad omfattning.

Kontorets kommentarer ges för varje kapitel. Alla enskilda synpunkter har inte kommenterats. Kommentarer har i huvudsak koncentrerats till principiella frågor och frågor som föranlett ändringar i remissutgåvan av cykelplanen. Många av de övriga synpunkterna innebär förslag till förbättringar rörande olika delar av cykelplanen. De kommer att spridas till berörda och beaktas i det dagliga arbetet med att förbättra förutsättningarna för trafikanterna i Stockholm.

Innehållsförteckning	sid
Remissinstanser	2
Allmänna, principiella synpunkter	3
Bakgrund	6
Trafikmängder	6
Trafiksäkerhet	7
Mål	7
Cykelnet, allmänt	8
Cykelnet, detaljsynpunkter	10
Detaljutförning	17
Trafiksignaler	19
Drift och underhåll	19
Cykelparkering	21
Vägvisning	22
Cyklar och kollektivtrafik	23
Cyklisterna	24
Moped	24
Lånecyklar	25
Marknadsföring	25
Planering	25
Kostnad och genomförande	26

## Remissinstanser

1. Norrmalms stadsdelsnämnd
2. Kungsholmens stadsdelsnämnd
3. Östermalms stadsdelsnämnd
4. Katarina-Sofia stadsdelsnämnd
5. Maria-Gamla Stans stadsdelsnämnd
6. Cykelfrämjandet
7. Svenska Cykelsällskapet
8. NTF Stockholms Län
9. Krister Spolander
10. SL
11. Polismyndigheten i Stockholms Län
12. Handikapprådet
13. Stockholms Nyttotrafikkommitte
14. Svenska Taxiförbundet
15. Stockholms Handelskammare
16. Miljö- och Hälsoskyddsnämnden
17. Rådet till skydd för Stockholms skönhet
18. Idrottsförvaltningen
19. Stockholms brandförsvär
20. Vägverket
21. Stadsledningskontoret
22. Regionplane- och Trafiknämnden
23. Nacka kommun
24. Solna Stad
25. Danderyds kommun
26. Banverket
27. Naturskyddsföreningen
28. Lidingö Stad
29. Stadsbyggnadsnämnden

## Övriga som lämnat synpunkter

30. Yrkestrafikrådet
31. Tekniska Högskolan
32. Martin Jungermann m fl
33. Tobias Robinson
34. Per Gothlin
35. Marion Sundqvist
36. Djurgården-Lilla Värtans miljöskyddsförening

## Allmänna, principiella synpunkter

- [1] Förslaget håller en hög ambitionsnivå för att utveckla Stockholm som cykelstad.
- [2] Förslaget till ny cykelplan är bra. Cykeltrafiken kan komma att öka kraftigt till våren med anledning av försöket med trängselavgifter. Breddningar av cykelbanor och cykelfält kan mot den bakgrunden vara önskvärt på platser där detta är möjligt.
- [3] (I ett särskilt uttalande) Det är mycket positivt att en kompletterande cykelplan nu tas fram. Planen förstärker det arbete för en hållbar transportstruktur med bättre trafiksäkerhet och trafikmiljö som redan inletts med 30-zoner och miljö/trängselavgifter.
- [3] Cykelplanen bör sammanvägas med en fotgängarplan för att förhindra att konflikter uppstår mellan dessa trafikantgrupper. I Köpenhamn har också studier gjorts över hur cykelbanor kan utformas i samband med grönmiljön, vilket också borde vara en utvecklingsmöjlighet för cykelplanen.
- [4] Stadsdelsnämnden ser med tillfredsställelse att Cykelplan 1998 nu följs upp med en Cykelplan 2006. Cykeln är ett viktigt färdmedel som bidrar till att minska trängsel och luftföroreningar. Det är viktigt att öka säkerheten genom att i möjligaste mån skapa särskilda cykelbanor, skilda från bil- och gångtrafik. Säkerheten i korsningar behöver också förbättras.
- [6] Cykelplan 2006 för Stockholms innerstad är i stora drag mycket bra. Under de senaste 5-10 åren har situationen för cyklisterna i Stockholm förbättrats avsevärt men planen visar att det fortfarande finns stora brister. I nulägesbeskrivningen redovisas bristerna tämligen osminkat.
- [8] Det finns ett stort behov av den cykelplan som nu tagits fram. Stockholm har en låg andel cykeltrafik i förhållande till andra jämförbara städer och cykeln kan komma att användas av en betydligt större andel resenärer i framtiden.
- [9] Det är glädjande att Stockholm systematiserar utvecklingen av cykelinfrastrukturen med den nu aktuella cykelplanen för innerstaden, liksom den tidigare beslutade planen för ytterstaden. Dessa planer kommer säkerligen i hög grad att bidra till fortsatt ökning av cykeltrafiken.
- [6] Det finns en aspekt på cykelmiljön som inte tas upp i planen: icke-cyklisternas rädsla att cykla i Stockholm. Många avstår från att cykla därför att de helt enkelt inte vågar.
- [6] Trafiksäkerheten för cyklister har inte ägnats tillräcklig uppmärksamhet vilket är anmärkningsvärt med tanke på Nollvisionen. Nyligen kom en varningssignal från Folksam som påpekade att olycksutvecklingen i Stockholm är långt sämre än i andra större städer i Sverige. För att förbättra säkerheten föreslås:
- Sänkta motorfordonshastigheter vilket kräver fler farthinder. Stockholm har varit mycket återhållsam i byggandet av fysiska farthinder vilket torde ha bidragit till de höga olyckstalen i Stockholm.
  - Är gatans hastighet 50 km/tim ska cykelbanor finnas

- Förbättrad hastighetsövervakning
- Förbättrad parkeringsövervakning, speciellt på cykelbanor, i cykelfält och där cykelbanor ansluter till körbanan.
- Förbättrad belysning och bättre koll på växtligheten längs cykelvägarna.
- Bättre trafiksäkerhetsstatistik för cyklister

[9] Trafiksäkerheten bör lyftas fram på ett kraftfullare sätt i cykelplanen. Visserligen anges ett mål för säkerheten men inget sägs om vilka resurser som ska läggas ned på säkerheten och inte vilka åtgärder det handlar om.

För att förbättra säkerheten bör farddämpning av motorfordonstrafiken prioriteras. Enligt en aktuell, och hittills den mest auktoritativa analysen av den samlade internationella forskningslitteraturen, ger en liten förändring i medelhastighet upphov till en stor effekt på säkerheten. Effekten ökar med svårighetsgrad enligt en potensfunktion.

Exempel: Om medelhastigheten på en gata med hjälp av farddämpande åtgärder kan pressas ned från 40 km/tim till 30 km/tim kommer antalet svårt skadade att minska med ca 58 %. Det finns *ingen annan åtgärd* som har tillnärmelsevis lika stor effekt.

Trafiksäkerhetsutvecklingen i Stockholm har varit mycket ogynnsam under den senaste 10-årsperioden. Under perioden 1990-2002 fördubblades antalet svåra personskador totalt sett i Stockholm medan Göteborg kunde visa en minskning med två tredjedelar. Enligt VTI som gjort en utvärdering av trafiksäkerheten i Göteborg beror den kraftiga förbättringen där på dels hastighetsreducerande åtgärder och dels åtgärder som separerar oskyddade trafikanter från biltrafiken. I Göteborg har man under perioden byggt ett stort antal farddämpande åtgärder och vid utgången av 2004 fanns 2285 farddämpande anordningar i Göteborg - till 86 % bestående av upphöjningar av olika slag. Stockholms policy har varit den motsatta, man har varit mycket restriktiv med farddämpning och även tagit bort befintliga gupp (Kungsholms Strand 2002). I samband med beslutet 2002 hänvisade gatu- och fastighetsnämnden till tidigare beslut och uttalanden om gupp som farddämpande åtgärd:

”Gupp är en åtgärd som medför stora negativa konsekvenser för yrkes- och nyttotrafik samt färdtjänst, och skall därmed i största möjliga mån undvikas.”

Utarbeta ett långsiktigt *program för farddämpning av motortrafiken* vid cykelinfrastrukturen, dels i blandtrafik, dels i korsningspunkter. Det är särskilt viktigt på huvudgatorna men även på lokalgator där det är 30 km/tim men där geometrin gör att de verkliga hastigheterna är högre. Farddämpning måste självklart ske med fysiska åtgärder. Ange vilka huvud- och lokalgator som ska farddämpas, när det ska ske och med vilken typ av åtgärder.

Det är viktigt att olycksstatistiken förbättras. För att så ska ske måste det till en samverkan med sjukhusen. En sådan samverkan finns på flera andra ställen i landet.

[11] Samhället ställer inga krav på utbildning för att få cykla eller framföra moped klass II i trafiken. Trafikreglerna kan vara svårtolkade även för dem med gedigen trafikutbildning. Vid genomförandet av cykellederna är det utomordentligt viktigt att väghållaren följer det utmärkningssystem som vägtrafiklagstiftningen anvisar både vad gäller vägmärken och vägmarkeringar, att utmärkningen blir likartad och att alla förändringar sker i takt med trafikjuridiken.

[12] Konsekvensbeskrivning för personer med funktionshinder saknas. Rullstolsanvändare nämns inte trots att det är en växande grupp som använder cykelbanor, särskilt elektriska rullstolar och trehjuliga elskotrar.

[16] Det finns mycket att vinna på en samordning mellan innerstadens och ytterstadens cykelplaner exempelvis inom områdena cykelräkningar, kombinationsresor cykelkollektivtrafik, vägvisning och marknadsföring.

[16] I kapitlet om planeringsprinciper redovisas ett flertal förslag till förbättringar av arbetet med cykeltrafikfrågor. Planen bör dock i flera fall kompletteras med mer åtgärdsinriktade förslag till fortsatt arbete.

[17] Skönhetsrådet deltar gärna som diskussionspartner vad gäller nya förslag i trafikmiljön som avser att förbättra säkerheten för cyklister.

[32] Vid en permanentning av försöket med trängselavgifter kommer sannolikt en utarmning att ske av innerstadshandeln, framför allt innerstadsnäringen perifert i förhållande till citykärnan. Vi kommer inte att se nyetableringar eller investeringar av värde innanför tullarna med undantag av citykärnan. Trängselavgifter och Cykelplan tillsammans är avhängiga för det framtida stadslivet i Stockholm. Cykelplanen saknar konsekvensbeskrivning för boende och näringsliv. Vid en permanentning av trängselavgifterna kommer ett antal nya konsekvenser upp till ytan att ta hänsyn till. Beslut om cykelplanen bör därför ske efter folkomröstningen om trängselavgifter.

[27] Ett genomförande av planen är ett viktigt steg för att uppfylla lokala, regionala och nationella miljömål. Ett genomförande av planen i sin helhet kan vara en förebild för andra städer i arbetet att förbättra för bilismen.

[27] Det är viktigt att Stockholm stad uppvaktar Vägverket i frågan kring de regionala cykelstråken. Det är också viktigt att ideella organisationers kunskap inom cykelområdet tas till vara.

[28] Införande av trängselavgifter kan komma att innebära en ökning av antalet cyklister varför utbyggnader av cykelvägar i Stockholm är viktiga, liksom information om de nya möjligheter som skapas.

***Kontorets kommentarer:***

Planen kompletteras med ett särskilt kapitel om trafiksäkerhet under rubriken planeringsprinciper. I detta kapitel behandlas framför allt kraven att ingen cykling ska ske i blandtrafik på 50-gator. Om dessa krav ska tillgodoses måste fordonshastigheterna minskas på vissa gator i huvudnätet. Vid behov utförs hastighetsdämpande åtgärder på dessa gator i enlighet med trafiksäkerhetsprogrammet. Trafiksäkerhetsavsnittet i inledningen kompletteras med jämförelse med Göteborg. Övergripande trafiksäkerhetsfrågor behandlas i trafiksäkerhetsprogrammet.

Trafikutvecklingen under försöket med trängselavgifter kommer att kommenteras under avsnittet trafikmängder. Kontoret anser inte att sambandet mellan trängselavgifterna och cykelplanen är sådant att det finns anledning att vänta på beslut om en eventuell permanentning innan beslut om cykelplanen tas. Cykelplanen har tagits fram med nuvarande trafikmängder som förutsättning. En permanentning av avgifterna kan komma att innebära en

minskad trafik vilket kan påverka möjligheterna att genomföra cykelåtgärder positivt. Detta kan möjligen medföra smärre kompletteringar av planen, dock knappast några som behöver genomföras inom kort..

Kontorets ambition är att ta fram även en fotgångarplan för innerstaden. Vissa förberedelser har gjorts men tidsplan saknas ännu.

Förbättrad samordning tas upp under kapitlet planering och förhållandet till ideella organisationer under kapitlet marknadsföring.

## **Bakgrund**

[7], [16] Det vore intressant att få reda på hur stor del av cykelplan 98 som genomförts.

[8] De trafiksäkerhetsvinster som de planerade åtgärderna har är mycket stora i relation till den beräknade kostnaden. Enligt Vägverkets och SIKAs beräkningar kostar varje svårt skadad cyklist samhället ca 7,5 Mkr och en trafikdödad över 17 Mkr. I relation till dessa siffror så är en investering i cykelvägnätet i Stockholms innerstad en lönsam investering.

[15] Det finns anledning att betvivla den samhällsekonomiska nyttan av att bygga ut cykelbanenätet i Stockholms begränsade och hårt utnyttjade gatunät.

[27] En beräkning av den samhällsekonomiska kostnadsnyttokvoten skulle behövas för att ge ett underlag för om tidsplanen ska tidigareläggas till följd av hög samhällsnytta.

### ***Kontorets kommentar:***

Kapitlet kompletteras med en beskrivning av hur mycket av Cykelplan 1998 som är genomfört och en redovisning av de beräknade olyckskostnaderna enligt vägverket och SIKA. En beräkning av de samhällsekonomiska konsekvenserna av ett genomförande av cykelplanen enligt naturvårdsverkets metod har just genomförts av Inregia på uppdrag av kontoret. Enligt denna beräkning är cykelplanens satsningar samhällsekonomiskt lönsamma. Med en försiktig kalkyl blir vinsten per satsad krona 82 öre och i en känslighetsanalys med en rimlig utveckling av cyklandet blir vinsten 2,52 kronor per satsad krona. Resultatet kommer att redovisas i planen.

## **Trafikmängder**

[7] Ange ökningen av antalet cyklister endast mellan 1998-2005 så stämmer det bättre med diagrammet. Ca 8 % av fordonsresorna skedde med cykel under 2004. Det är ungefär som Göteborg men under riksgenomsnittet som är ca 12 %.

[10] De stapeldiagram som redovisas är aningen svårtolkade eftersom cyklar har getts en egen skala. I samband med Stockholmsförsöket har antalet resande med kollektivtrafiken ökat markant.

[15] Diagrammen bör visas med samma skala för cyklister, bilister och kollektivtrafikanter. Den nuvarande redovisningen ger intrycket att cyklisterna är ungefär lika många som kollektivresenärerna och betydligt fler än bilisterna.

[22] Jämförelsen mellan olika trafikslag bör göras med personpassager och inte med fordonspassager. Över innerstadssnittet har cykeltrafikens andel, mätt i personpassager, ökat från ca 2 till drygt 2,5 % från 1998.

***Kontorets kommentar:***

Text och figur justeras och kompletteras. Hittillsvarande trafikutveckling under försöket med trängselavgifter redovisas.

## **Trafiksäkerhet**

[8] I dagens cykelnät finns stora brister inte minst i korsningspunkterna som behöver åtgärdas så snabbt som möjligt. Det är viktigt att korsningspunkter prioriteras, särskilt där cyklister och tunga fordon riskerar att kollidera.

I planen finns cykelvägar utritade i blandtrafik där hastighetsgränsen är 50 km/tim vilket inte är acceptabelt. Likaså är det viktigt att de gator där det är 30 km/tim och blandtrafik hastighetssäkras så att den verkliga hastigheten inte överstiger 30 km/tim.

[10] Cyklister och bussar som tvingas dela på alltför smala körfält utgör en stor olycksrisk och tillhör "10 i topp-listan" över bussförarnas uppfattning om trafiksäkerhetsproblem i Stockholmstrafiken.

***Kontorets kommentar:***

Se kontorets kommentar till allmänna principiella synpunkter. Cykelplanen kompletteras med ett nytt kapitel om trafiksäkerhet under avsnittet planeringsprinciper.

## **Mål**

[6] Ett mål för minskning av antalet olyckor bör formuleras.

Trots att cyklingen ökat kraftigt är andelen resor som görs per cykel klart under riksgenomsnittet. Som ett första delmål borde andelen cykelresor i Stockholm inom fem år ligga i nivå med riksgenomsnittet eller bättre.

[7] Målen bör vara mer ambitiösa - och mätbara. Målen bör ställas i relation till planens tidshorisont. Ett större hänsynstagande till fritidscyklning vore önskvärt, exempelvis att sådana stråk som kan tjäna både vardag och fritid, kunde prioriteras extra. Det gäller ju för samhället att öka cyklandet av flera skäl – och fritidscyklandet utgör halva potentialen.

[9] Målen bör utvecklas med utgångspunkt från exemplet Köpenhamn. Här har man också det övergripande målet att öka cykeltrafiken. För att nå det har man angett underordnade mål gällande säkerhet, trygghet, framkomlighet och komfort, enligt följande för perioden 2002-2012.

- Öka cykelns andel av arbetsresorna till 40 % (från 34 %)
- Minska de allvarliga cykelolyckorna med 50 %
- Åstadkom att 80 % av cyklisterna känner sig trygga (från 57 % enligt enkät/intervju-undersökning)

- Öka framkomligheten med 10 % (minska restiderna)
- Öka komforten så att bara 5 % av cykelvägarna upplevs som obekväma

[16] Mer konkreta och uppföljningsbara mål bör formuleras i anslutning till det arbete som påbörjats inom Stockholm Mobilitet med cykelräkenskaper/nyckeltal.

[20] Det vore intressant med mål även för cykeltrafikens framkomlighet och tillgänglighet.

***Kontorets kommentar:***

En förutsättning för att kunna sätta upp tidsbestämda delmål är att lämpliga utgångsvärden finns. För närvarande saknas sådana inom de flera av de områden där exempelvis Köpenhamn preciserat sina mål. Kontorets ambition är att inom ramen för Stockholm Mobilitets verksamhet börja ett arbete med att ta fram sådana utgångsvärden.

## **Cykelnät, allmänt**

[2] De genomförandeförslag som finns i cykelanalysen från 2003 borde beaktas bättre. Cykelanalysen borde upprepas vart femte år.

[3] (i ett särskilt uttalande) Det kan inte alltid vara försvarbart att cykelbanor förläggs till de mest trafikerade gatorna utan även andra gator bör komma fråga.

[4] Det är tveksamt att generellt införa dubbelriktad cykeltrafik på enkelriktade gator. En noggrann prövning av säkerhetsfrågorna måste ske, innan beslut tas att tillåta dubbelriktad cykeltrafik på enkelriktade gator.

[7] Cykelfält bör byggas endast i undantagsfall.

Färgerna ljusblått och ljusgrönt är väldigt svåra att skilja på kartan.

[9] Innerstadens cykelnät hänger ihop med ytterstadens och de kringliggande kommunernas. Cykelinfrastrukturen i denna regionala enhet bör delas in i ett huvudnät och ett lokalnät. Större delen av innerstadens cykelplan kan antas tillhöra huvudnätet där det bör vara höga krav på framkomlighet och säkerhet. Det är viktigt att standarden är enhetlig på huvudnätet.

Ett mål på sikt, även i innerstaden, borde vara att skolelever över en viss ålder borde ha möjlighet att cykla (eller gå) till skolan där avstånden så tillåter. Där måste säkerhetsarrangemangen prioriteras.

[10] I princip bör alla 50-gator där cykeltrafiken är tillåten förses med cykelbanor/fält. Den tillgängliga gatubreddens måste ändå vara slutligt avgörande för möjligheten av att kunna införa cykelbanor/fält.

Vid planeringen av cykelnätet bör de prioriterade kollektiva busstrafiknäten, Stomnätet och Direktbussnätet, och deras behov av egna busskörfält vägas in som en viktig utgångspunkt inför anläggandet av cykelbanor/fält. Det får inte bli så att cykel och buss skall behöva konkurrera om utrymme på gatan. Både kollektivtrafiken och cykeltrafiken är prioriterade miljövänliga fortskaffningsmedel och båda bör ges goda förutsättningar för att en framkomlig, trafiksäker och komfortabel resa kan göras.



[10] Alla detaljförslag som påverkar busstrafiken skall översändas till SL för granskning.

[13] Nyttotrafikkommittén önskar delta vid detaljplaneringen av nya cykelåtgärder genom att på plats diskutera behov och förläggning av angöringsplatser.

[14], [33] Cykelbanor förordas framför cykelfält. Förslagsvis dras dessa på gator i 30-stråken och inte på 50-klassade huvudstråk.

[14] Cykling mot körriktningen på enkelriktade gator bör inte tillåtas innan man mycket noga undersökt de trafikmässiga konsekvenserna.

[15] Utbyggnaden av cykelbanor och cykelfält bör i första hand ske på andra platser än de mest belastade gatorna.

[16] De tre åtgärdsområdena (nya länkar, länkar som behöver rustas, platser och korsningar) bör prioriteras samlat.

[22] Cykelresorna över innerstadssnittet är betydligt längre än cykelresor i genomsnitt varför det är viktigt att prioritera sammanbindningen till tydliga stråk såväl mellan ytter- och innerstaden som mellan olika delar av innerstaden.

Vid nyexploatering är det viktigt att man söker lösningar som minimerar antalet konfliktpunkter.

[27] På alla huvudgator ska det finnas cykelbanor eller cykelfält. Parallellgator är inget alternativ.

Ett ökat cyklande leder till minskad risk för cyklisterna eftersom bilisternas uppmärksamhet ökar. En strategi föreslås att bygga fler cykelfält för att snabbare få ett tätare och mer sammanhängande nät och därigenom öka cyklandet och trafiksäkerheten.

Staden bör skriva till staten och be om en generell lagändring som möjliggör cykling mot enkelriktning. Det ska också stå i LTF om cykelbanan är enkelriktad eller dubbelriktad.

***Kontorets kommentar:***

Flera remissinstanser tar upp frågan om cykling på huvudgata eller lokalgata. Ett antal framhåller vikten av att cykling i blandtrafik inte bör förekomma på 50-gator av trafiksäkerhetsskäl. I remissförslaget finns ett antal huvudgator med hastighetsbegränsningen 50 kn/tim kvar där en utbyggnad av cykelbanor bedömts få alltför svåra konsekvenser för annan trafik. Dessa gator är ofta attraktiva för oskyddade trafikanter med många intressanta målpunkter. Alla räkningar tyder på att många kommer att cykla på dessa gator även om parallellgator finns och förses med cykelåtgärder. Flera av gatorna är hårt olycksbelastade med mycket stora fotgängarströmmar (t ex Odengatan, Hamngatan, Kungsgatan, Norrlandsgatan, Klarabergsgatan). För att uppnå målet att cykling i blandtrafik på 50-gator inte ska förekomma (och för att förbättra säkerheten även för gående) måste dessa gator hastighetssäkras genom att vid behov förses med hastighetsdämpande åtgärder enligt trafiksäkerhetsprogrammet. Denna fråga tas upp i det nya kapitlet trafiksäkerhet men bör även drivas vidare inom ramen för trafiksäkerhetsprogrammet.

Cykelvägsanalyser är ett bra underlag för cykelplanen och bör upprepas inför nästa upplaga av cykelplanen om ca åtta år. Mycket av förslagen i de genomförda cykelvägsanalyserna är genomfört eller medtaget i förslaget till cykelplan.

Förutsättningarna för att genomföra projekt inom de tre olika åtgärdsområdena varierar, inte minst ekonomiskt (typ av anslag, möjlighet till statsbidrag, kombination med andra projekt). Kontoret anser att en prioritering inom respektive åtgärdsområde ger störst flexibilitet och störst möjlighet att få projekten genomförda.

Beteckningar och/eller färger på den bilagda kartan ändras för att göra den tydligare.

## **Cykelnät, detaljsynpunkter**

### *Kungsholmen*

[2] *Lilla Västerbron* Cykelbanan bör förlängas till Drottningholmsvägen av trafiksäkerhetsskäl.

[2] *Scheelegatan* Cykelfälten bör dras hela vägen upp till Fleminggatan.

[2] *Mariebergsgatan* Bör förses med cykelfält för att knyta ihop Fleminggatan och Drottningholmsvägen

[2] *S:t Göransgatan* Cykeltrafik från S:t Eriksgatan till Drottningholmsvägen bör hänvisas till S:t Göransgatan-Fridhemsgatan. Cykelbanan på S:t Göransgatan är inte uttrid på planen!

[2] *Norr Mälarstrand* Kurvorna vid bensinstationen och vändplatsen bör rätas. Cykelvägen till GC-bron planas ut. Tydligare markeringar för cykel- resp. gångvägar i Råambshovsparken.

[2] *Kungsbroplan* Bör förbättras för cyklister från Kungsbrostrand mot Fleminggatan.

[2] *Ramp från Nordenflychtsvägen till Tranebergsbron* Besvärlig och bör ses över under planperioden.

[2] *Gamla Essingebron* Om staden tänker bygga om bron bör man undersöka förutsättningarna att lägga all gc-trafik på ena sidan. Bron är smal och det är svårt att vinterväghålla båda gc-banorna med rimlig standard.

[9] *Hantverkargatan* Attraktiv cykelgata där planen föreslår 50 km/tim vilket inte bör accepteras. Avsnittet från Ragnar Östbergs Plan till Tegelbacken bör förbättras med avseende på säkerhet och framkomlighet.

[10] *Drottningholmsvägen* SL har svårt att förstå hur ett cykelfält kan inrymmas på norra sidan mellan S:t Eriksgatan och Fridhemsgatan som utgörs av en busshållplats med tät trafik.

[15] Gatan tål inga inskränkningar i utrymmet för biltrafiken. Bra alternativ finns på parallellgator på båda sidor.

[24] *Hornsbergs Strand* Mot bakgrund av antalet cyklister längs Hornsbergs Strand borde standarden förbättras vid Ekelundsbron och på sträckan mellan Ekelundsbron och Kungsholms Strand.

[36] *S:t Eriksgatan vid nr 58* Cyklister som ska svänga mot nr 58 och nr 60 överraskas av en stående stålkant.

[27] *Västerbroplan* Förbättringar för cyklister bör läggas i prioritet 1.

[27] *Lindhagensplan* I samband med de kommande byggprojekten måste säkerheten för cyklister förbättras, helst med planskild korsning.

[29] *Elersvägen* Biltrafiken är så liten att cykling i blandtrafik föreslås vilket lämnar öppet för en dubbelriktad gata i framtiden.

### *Östermalm*

[3] En bra förbindelselänk till Värtahamnen och Frihamnen saknas. Bron *från Värtans Stationsväg till Värtaterminalen* bör byggas ut på sikt. Viktigt är också hur Norra Djurgårdsstaden och Hjorthagen ansluts till resten av staden.

[3] *Runebergsgatan* Trafiksituationen beskrivs oklart. Behov av cykelbanor ifrågasätts.

[3], [36] *Erik Dahlbergsgatan* En fortsättning av cykelbanan i mittstråket kan bli besvärligt eftersom mittallén är smalare och idag upptas av en ridväg (och skidspår på vintern).

[3] *Narvavägen-Strandvägen* Platsen behöver förbättras för både cyklister och gående.

[7], [15] *Karlavägen* Kan man inte göra något bättre än cykelfält här. Det finns gott om plats och en utmärkt cykelmiljö i mittremsan.

[7] *Valhallavägen vid bussterminalen* Bör ha prioritet 1.

[7] *Valhallavägen* Det är viktigt att prioritera cykeltrafiken där biltrafiken korsar den dubbelriktade cykelbanan i mittallén liksom att fartsäkra cykelöverfarterna.

[10] *Sturegatan* Cykelbana på östra sidan av Sturegatan från Humlegårdsgatan till Karlavägen avstyrkes. Längre restider för kollektivtrafikresenärerna befaras.

[15] Cykelbanan kan med fördel dras i Humlegården eller Brahegatan.

[15] *Engelbrektsgratan* Trafikutrymmet bör inte inskränkas ytterligare mellan Karlavägen och Birger Jarlsgatan. Cykelbanan kan läggas i Humlegården som ger en trevligare och trafiksäkrare miljö för cyklisterna.

[15] *Birger Jarlsgatan* Cykelbanan bör gå i Roslagsgatan vilket också föredragits av tillfrågade cyklister.

[28] *Norra Hamnvägen* Situationen är riskfylld och förbättringar bör prioriteras högt.

[29] *Gärdesgatan* Förslag att cykeltrafik på Gärdesgatan utreds som alternativ till Oxenstiernsgatan. Gärdesgatan kommer att stängas för genomfartstrafik i samband med planerade förändringar på ambassadområdet.

[31] *Drottning Kristinas Väg* KTH har i samråd med andra verksamheter i området arbetat med den yttre miljön och bland annat tagit fram en rapport för områdena trafik och landskap. I detta arbete har man funnit att en omdaning av *hela* Drottning Kristinas Väg, en helt ny utformning som dämpar farten betydligt och förutsätter respekt för cyklister, gående och bilar i en gemensam trafikmiljö, är det som bäst svarar mot behoven.

[35] *Nybrogatan* Gatan borde kunna få cykelbana, åtminstone på ena sidan.

[36] *Oxenstiernsgatan* Östra sidan rymmer skidspår mot Gärdet. En dubbelriktad cykelväg bör planeras som lokalgata på västra sidan medan genomfartstrafiken läggs öster om den mitt i gatan växande fridlysta Djurgårdseken.

[36] Cykelstråk saknas Borgvägen-Starrbäcksringen-bef. viadukt över Lidingövägen mot Lill-Jansskogen med avgrening mot Östermalms idrottsplats.

[36] *Roslagsvägen* Cykelöverfart behövs vid Albano och en passage över Roslagsvägen uppe på Värtabanans viadukt mot Bellevue

[36] Dubbelriktat stråk behövs på Humlegårdsgatan-Storgatan mellan Engelbrektsplan och Strandvägen. Cykling bör tillåtas mot körriktningen på den smalaste delen av Storgatan.

[36] *Värtavägen mot Kampementsgatan* Ta bort farlig kantsten.

[27] *Björnnäsvägen* Förbjud genomfartstrafik då trängselavgifterna minskat trafiken.

### *Norrmalm*

[6] *Sergels torg* Den nyligen öppnade förbindelsen mellan Sergels Torg och Brunkebergstorg behöver förtydligas och vägvisas.

[7] *Strömgatan* Bör ha prioritet 1.

[9] *Kungsgatan* Ingår i det viktiga stråket Lidingövägen-Sturegatan-Kungsgatan-Kungsholmen som skär rakt igenom City på för cyklister bästa sätt. Förhållandena på Kungsgatan måste förbättras på delen Stureplan-Sveavägen där förslaget är blandtrafik i 50 km/tim och på delen Sveavägen-Vasagatan där det är för trångt med hänsyn till mängden bussar och taxi.

[10] *Kungsgatan* söder om Vasagatan De föreslagna cykelfälten måste behandlas med hänsyn till redan beslutat busskörfält från Cityterminalen mot Vasagatan.

[10] *Hamngatan* Om en framtida spårvagnslinje kommer till Hamngatan kommer denna troligen att förläggas till gatumitt. Det kan då bli problematiskt att få plats med cykelbana. Cykelbanan bör planeras utifrån denna förutsättning.

[9], [27] *Odengatan från Valhallavägen till Dalagatan* Odengatan är ett stort cykelstråk trots kringliggande alternativ. Blandtrafik i 50 km/tim kan inte accepteras.

[15] Gatan tål inga fler inskränkningar i trafikytorna. Surbrunnsgatan är ett bättre och trafiksäkrare alternativ.

[10] *Klarabergsgatan* Cykelfälten måste utformas med hänsyn till befintliga busshållplatser längs en stor del av sträckan. En eventuell framtida spårvagnsdragning måste också beaktas.

[15] *Hamngatan och Stallgatan* Utrymmet medger inte plats för cykelbana. Ett utmärkt alternativ till båda finns i Arsenalsgatan.

[15] *Dalagatan* Gatan är genomfart och viktig förbindelselänk mellan Norra Bantorget och Vanadisvägen. Bra alternativ för cyklister finns i Västmannagatan och Upplandsgatan.

[15] *Rådmansgatan och Tegnérgatan* Gatorna är viktiga förbindelser för biltrafiken mellan Sveavägen och Birger Jarlsgatan. Bättre för cyklister är Kungsstensgatan.

[24] *Torsplan* Cykelfälten bör markeras tydligare. Stopplikt för annan trafik vid påfart till Solnavägen-Torsgatan bör övervägas.

[27] Behöver byggas om eftersom gång- och cykelöverfart saknas vid brofästet. Det medför en lång omväg under bron.

[24] En viktig cykelförbindelse som bör tillskapas är mellan Karlbergs slottspark-Karolinska Institutet- Norra Stationsområdet/Karolinska Sjukhuset-Hagaparken-KTH-Universitetet.

[27] *Norrtull* Det är angeläget att gång- och cykeltrafikanternas villkor avsevärt förbättras vid Norra Länkens färdigställande och att förhållandena blir goda under hela utbyggnadstiden.

[27] *Strömbro* Snövallar i cykelfälten försämrar framkomligheten. Höj upp cykelfälten till cykelbanor (alt 1) eller ploga och salta bättre (alt 2).

[27] *Norrandsgatan* Dubbelrikta för cykeltrafik fram till Birger Jarlsgatan eller till Kungsgatan. Förbättra säkerheten i korsningen BirgerJarlsgatan-Norrandsgatan.

[27] *Raoul Wallenbergs Torg* Otydlighet för cykeltrafiken skapar onödiga konflikter med gående och fordonstrafik.

[27] *Sergels Torg-Brunkebergstorg-Malmtorgsgatan-Norrbro* Ett saknat stråk och en naturlig och gen fortsättning på Sveavägsstråket.

[27] *Klarastrandsleden* Cykelbana kan byggas parallellt med Klarastrandsleden mot vattnet. Att cykla utmed stadens kajer är både populärt och det går snabbt eftersom det är få störningar.

[35] *Kungsträdgårdsgatan* är en farlig sträcka där man blir trängd mellan bussar.

*Katarina-Sofia*

[10] *Renstiernas Gata mellan Folkungagatan och Katarinavägen* Här går stomlinjerna 2 och 3. På sträckan finns hållplatser med intensiv angörande busstrafik. Det kan vara olämpligt att införa cykelfält förbi busshållplatserna.

[4] *Folkungagatan* De nuvarande cykelbanorna på Folkungagatan har givit positiva effekter genom bättre gångbanor, bättre belysning och minskade hastigheter och olyckor i biltrafiken. För resterande del bör dock även prövas alternativet att leda cyklarna från Borgmästargatan längs Tjärhovsgatan till Götgatan. Detta kan ske utan stora ombyggnationer och kostnader och borde kunna sättas igång snabbt.

[15] *Folkungagatan* Den redan byggda cykelbanan bör flyttas till Stigbergsparken och sedan fortsätta i Tjärhovsgatan-Katarinavägen.

[32] *Folkungagatan* De genomförda cykelbanorna i gatans östra del har inneburit att gatusträckan tappat i attraktivitet. Kundunderlaget har minskat bland annat på grund av att det är krångligt att angöra.. En dubbelriktad cykelbana utefter Stigbergsparken-Tjärhovsgatan/Katarinavägen föreslås med fortsättning i Tjärhovsgatan mot Götgatan.

[23] Cykelstråket från innerstaden mot Nacka genom Hammarby Sjöstad måste fungera oberoende av byggnadsarbeten i projektet Danvikslösen och då Värmdövägen runt Henriksdalsberget skall byggas om.

[30] *Londonviadukten-Östra Tegelviksslingan* Trafikfarlig konflikt mellan högersvängande bilar och cyklister i nedförsbacke på väg mot centrum. Bilar och cyklister/gående har grönt samtidigt. De geometriska förhållandena gör att förarna av tunga fordon får en död vinkel vilket gör att cyklisterna inte syns och fara för olyckor är överhängande.

[27] *Rutger Fuchsgatan-Bohusgatan-Skansbron* Sidbytarna behöver byggas bort, dels i Hammarbybacken dels vid Bohusgatans slut.

[27] *Hammarbybacken-Hammarbyvägen* Cykelöverfart saknas.

[27] *Saltsjöbanan* När tvärbanan och saltsjöbanan byggs ihop måste cykelbanor göras sammanhängande längs Saltsjöbanans spår.

*Maria-Gamla Stan*

[5] Gatusträckor där behovet av cykelåtgärder är tveksamt:

*Pålsundsbacken*

*Sjukhusbacken*

*Torkel Knutssonsgatan*

*Ringvägen mellan Hornsgatan och Lundagatan*

[5] *Munkbron* Säkerheten behöver förbättras längs Riddarholmskanalen.

[6] *Götgatan-Hornsgatan* Här måste man ge cyklisterna tydligare anvisning om hur de ska cykla och dessutom exempelvis med cykelfält visa bilisterna att här måste de ta hänsyn till cyklister.

[7] *Skeppsbron* Bör åtgärdas. SCS har ett bra förslag för alla trafikantgrupper.

[10] *Långholmsgatan* Föreliggande förslag till cykelbanor avstyrks och nya förslag emotses.

[5] Cykelbanor är en önskvärd åtgärd snarast möjligt.

[15] Det är inte möjligt att begränsa antalet körfält utan oacceptabla effekter. Det är tveksamt om det går att inrymma cykelbanor med bibehållet antal körfält.

[27] Vid busshållplatsen (östra sidan vid arkaden) bör cykelbanan/cykelfältet läggas ut mot gatan för att undvika konflikter med gående som springer från tunnelbanan mot fyrans buss.

[12] *Hornsgatan utmed puckeln* Besvärlig sträcka för rullstolsanvändare på grund av varierande bredd och olika nivåer. Risk för att välta med rullstolen. Sträckan bör tas upp för upprustning.

[34] *Slussen* Sträckan från Hornsgatan ned mot Munkbron är farlig. Höga hastigheter på cyklisterna och mycket konflikter med gående. Bättre avskiljning av mötande cykelbanor och gångbanan med t ex räcken eller hög kant föreslås. Hastighetsbegränsning för cyklister från cykelräknaren till krogråmen ”Flyt”.

[27] *Årstabron* Vägvisning och anslutande cykelvägar saknas. Anknytningen Årstabron-Slussen kan ske t. ex. genom Södermalmsallén där norra delen måste bli mer tillgänglig för cyklister.

[27] En cykellänk från *Ringvägen mot Rosenlundsgatan* måste öppnas som en naturlig fortsättning från Tantogatan mot Rosenlundsgatan.

[27] Öppna den andra (östliga) cykelvägen på Årstabron med en smart angöring på båda sidor.

[27] *Södermalmsallén* bör bindas ihop med *Folkungagatan* på ett gent sätt så att en cyklingsbar axel bildas mellan Årstabron och Danvikstull.

#### **Kontorets kommentarer:**

Synpunkter på utformning tas till vara vid projektering av respektive objekt. I övrigt har remissvaren föranlett följande justeringar av planen.

Nya länkar:

*Lilla Västerbron*, komplettering

*Mariebergsgatan*, cykelfält

*Drottning Kristinas väg*, komplettering och eventuellt ändrad utformning

*Sergels Torg-Brunkebergstorg-Malmtorgsgatan-Norrbro-Slottskajen*, cykelfält på Norrbro, i övrigt hastighetsdämpning vid behov

Cykelfält/bana som slopas:

*Hamngatan*, (befintligt cykelfält kan vara kvar)

*Klarabergsgatan*

*Drottningholmsvägen* mellan Fridhemsgatan och S:t Eriksgatan, norra sidan

*Scheelegatan* mellan Bergsgatan och Kungsholmsgatan

*Kungsholmsgatan* mellan Kungsbro Strand och Scheelegatan

*Ringvägen* mellan Hornsgatan och Lundagatan. En miljömässig upprustning bevakas i framtida trafik- och gatumiljöplan.

Huvudgator där fordons hastigheterna behöver begränsas:

*Odengatan* mellan Birger Jarlsgatan och Odenplan

*Kungsgatan* mellan Stureplan och Sveavägen

*Scheelegatan*

*Kungsholms torg*

*Hantverkargatan*

*Hamngatan*

*Klarabergsgatan*

*Renstiernas Gata* mellan Folkungagatan och Skånegatan

*Kungsholmsgatan* mellan Scheelegatan och Kungsbro Strand

Nya sträckor som behöver rustas upp:

*Skansbrogatan-Rutger Fuchsgatan* (Skansbrogatan som plats slopas)

Platser och korsningar som behöver förbättras:

*Narvavägen-Strandvägen*

*Roslagsvägen vid Albano* cykelöverfart

*Torsplan* (prio 1)

*Hornsgatan vid Bellmansgatan*, norra sidan

*Londonviadukten-Östra Tegelviksslingan*

*Hammarbybacken-Hammarbyvägen*

*Slussen* komplettering

*Valhallavägen vid bussterminalen*

Ändrad prioritet:

*Västerbroplan*

*Norra Hamnvägen*

*Sjukhusbacken* till prio 3

Övrigt:

*Folkungagatan* Utbyggnad av cykelbanor kvarstår i planen men har inte högsta prioritet.

Alternativet att leda cykeltrafiken via Tjärhovsgatan ska också studeras. Vid utredningsarbetet ska samråd ske med stadsdelsnämnd, handel, boende och andra berörda. Detta får ligga till grund för kommande beslut om cykelåtgärder kan genomföras eller om gatan ska förses med hastighetsdämpande åtgärder enligt trafiksäkerhetsprogrammet.

*Hamngatan, Klarabergsgatan* Om en spårvagnslinje kommer till stånd kommer riskerna för cyklister att öka och möjligheterna att anordna cykelbana/fält måste utredas igen. (En eventuell spårvagnslinje kan komma att beröra även andra gator.)

*Hornsbergs Strand* Den smalaste delen kommer att breddas i samband med exploatering av intilliggande fastighet.



*Erik Dahlbergsgatan* Alternativa lösningar studeras.

*Karlbergs slottspark-Norra Stationsområdet-Bellevue-viadukt över Roslagsvägen mot KTH och Universitetet* Utredds och bevakas i samband med Norra Stationsområdet, Norra Länken mm. Samråd med KTH och Universitetet.

*Oxenstiernsgatan* Alternativa lösningar studeras.

*Klarastrandsleden* För närvarande inte aktuellt. Bevakas om utbyggnad av Klarastrandsleden skulle bli aktuellt igen.

*Norrlandsgatan* En dubbelriktning är önskvärd men knappast realistisk.

*Saltsjöbanan* Bevakas i cykelplan för Danviks Lösen.

*Årstabron* Två alternativ ska studeras för anslutning från Årstabron mot centrala och östra Södermalm. Det ena via en förbättrad Södermalmsallé helst med en direktförbindelse upp till Folkungagatan och det andra via befintlig förbindelse under Ringvägen och via gamla spårområdet. Utrymmet på östra sidan av nya Årstabron är avsedd för Banverkets service och kommer inte att bli tillgängligt för cykeltrafik.

*Kungsgatan* söder om Vasagatan Sträckan har utretts i samråd med SL. Utrymmet vid korsningen med Vasagatan medger inte busskörfält.

*Stallgatan* Hastighetsbegränsning är ett alternativ till cykelbana/fält

*Elersgatan* Den föreslagna gång- och cykelvägen ingår i en helhet med parklösning och cykelstråk

*Gärdesgatan* Medför omvägar för cyklisterna och kan utgöra ett komplement till Oxenstiernsgatan men ingen ersättning.

## Detaljutformning

[1], [2] (I ett särskilt uttalande) Cykelbanor får inte innebära stora intrång i gångtrafikanternas miljö eller för möjligheterna att ha uteserveringar.

[6] Det finns exempel på gator där cyklister hejdas av skylten ”fordonstrafik förbjuden” trots att det är motorfordonstrafik man vill hejda. Här kan ett skyltbyte öka cyklisternas framkomlighet.

[6] Där cykelbanorna upphör framför korsningar och busshållplatser parkerar ofta bilar felaktigt vilket tvingar ut cyklisterna i körbanan. Tydligare markeringar erfordras (och bättre övervakning).

[7] Hinder i cykelbanor och cykelvägar som är avsedda att förhindra motorfordonstrafik är besvärande och ofta farliga för cyklisterna. De bör tas bort. I Göteborg har man börjat avlägsna samtliga dessa hinder. Åtgärder för att minska cyklisternas hastighet kan dock vara befogade.

[7] Man måste anstränga sig att separera cyklister från gående på många ställen i innerstaden.

[7] Cykeltrafiken blir allt snabbare. 90-graderskurvor bör byggas bort längs huvudstråk.

[12] Vid cykelfält utmed kantsten måste färdtjänst stanna i fältet för att förhindra att cyklister kommer innanför fordonet och riskerar att kollidera med resenären. Vid cykelbanor krävs en ordentligt tilltagen angöringszon mellan cykelbanan och körbanan.

[12] På rena transportsträckor är det naturligt att rullstolsförare använder cykelbanorna. Eftersom rullstolen normalt är långsammare än cykeln kan det bli en propp om cykelbanan inte är tillräckligt bred. För personer med funktionshinder är det viktigt att cykel- och gångbanor är snöfria och framför allt vid knutpunkter där flera trafikanter möts och ska kunna orientera sig.

[12] Cykelbanor och gångbanor ska alltid vara separerade både visuellt och taktilt.

[13] Cykelfält är att föredra framför cykelbanor eftersom förarna då lättare kan kontrollera var cyklisterna finns. Smala cykelbanor kan innebära att den som cyklar fort och har långsammare cyklist framför sig i stället kommer att använda körbanan för att snabbare ta sig fram.

[19] Framkomligheten för brandförsvarets fordon måste säkerställas. Byggnadernas fasader måste förbli åtkomliga för brandförsvarets stegfordon. Uppställning av stegfordon ska vara möjligt högst 9 meter från fasad. I aktuella förslag, speciellt med parkerade fordon, kan uppställningsplats för stegfordon komma för långt ut från byggnadens fasad om inte möjlighet finns att köra upp på cykelbanan/gångbanan. Kantstenar avfasas så att uppställning av stegfordon underlättas.

[19] Om den fria bredden på gatan minskar till ett körfält innebär detta ökade risker under uttryckning. Mötande körfält kan behöva utnyttjas med ökade risker för trafikolyckor som följd.

[28] Avstängningar mot oönskad biltrafik på cykelvägen genom gasverksområdet har gjorts mindre bra med stora betongklumpar mitt i körbanan. Det vore bra om man tog fram ett bättre alternativ för att bli av med problemen.

[36] Cyklisternas säkerhet vid spårövergångar, t ex på Norra och Södra Hamnvägen, bör höjas genom att pröva med att lägga gummikuddar i spåren.

[36] För att undvika att bilar parkerar hindrande vid av- och påfart till cykelbanor och vid cykelöverfarter bör fler cykelschabloner målas på dessa ställen.

#### ***Kontorets kommentar:***

Vid projektering av varje projekt ska samråd ske med brandförsvaret och andra berörda organisationer enligt upparbetade kanaler.

Särskilda önskemål från rullstolsförare, t ex om begränsad sidolutning, bör beaktas. Samråd tas med handikapporganisationerna för att precisera önskemålen.

Vikten av tydliga markeringar vid på- och avfart till cykelbanorna måste understrykas för att i möjligaste mån få bort hindrande fordonsuppställning.

Synpunkter på användande av hinder mot biltrafik och utformning av eventuella hinder finns i ”Cykeln i staden”. (Hinder i cykelbanan bör undvikas)

Gummikuddar i spåren vid korsande cykeltrafik har prövats. Proven bör fortsätta för att utröna om det är en bra lösning på längre sikt

## Trafiksignaler

[1] Bra att cykelplanen föreslår att alla signalanläggningar ska förses med tillbakadragen stopplinje och ”cykelbox”. Remissutgåvan är dock otydlig om vad som menas med ”cykelbox” vilket bör förtydligas.

[6] Samordnade signaler innebär ofta problem för cyklisterna. Dessutom finns onödiga stopp för cyklister i form av signaler som inte behövs. Exempelvis ska cyklisterna stanna vid signalerna på ena sidan av Götgatan men inte på den andra. Andra exempel är högersväng från S:t Eriksgatan mot Odengatan vid S:t Eriksplan och högersväng mot Vasagatan från Vasaplan.

[10] Tidsättning och styrstrategi i trafiksignaler måste i första hand ta hänsyn till trafikflöden och de prioriteringar som Stombussnät och Direktbussnät kräver.

[27] De regionala cykelstråken och huvudstråken bör prioriteras och ges grön våg. I synnerhet nu när en stor del av biltrafiken i innerstaden har minskat framstår en översyn av trafiksignalerna som mycket viktig. Signalerna är också viktiga eftersom man där har en möjlighet att skapa en bättre cykelkultur och minska rödljuskörningarna. Om ett rött ljus har en viktig betydelse och inte bara innebär att cyklisterna är bortglömda i planeringen kommer efterlevnaden av många trafikregler att förbättras och bli som i mer ”mogna cykelstäder”.

[27] Slopa reglering mellan cyklister och gående på Götgatan och Skeppsbron. Detekteringen för omslag av trafiksignalerna fungerar inte för cyklisterna nattetid. Det innebär att laglig cykling i princip omöjliggörs på nätter och tidiga morgnar.

### ***Kontorets kommentar:***

Vikten av att signalsystemet är anpassat även till cyklisterna framhålls av flera remissinstanser. Några påpekar att cyklarna inte ska omfattas av signalreglering av korsande övergångsställe. Respekten för rött ljus skulle då öka vilket kan öka cyklisternas efterlevnad även av andra trafikregler. Detta problem måste dock lösas i samråd mellan cykelintressen och personer med synskada som ofta känner ökad otrygghet när cyklisterna är oreglerade vid ett i övrigt signalreglerat övergångsställe.

## Drift och underhåll

[1] Norrmalm känner inte igen problembeskrivningen för drift och underhåll. Cyklisterna ges inte lägre prioritet än andra grupper när det gäller städning och underhåll. Cykelbanor används inte som snöupplag på Norrmalm vid normala snömängder. Man har återkommande inspektion av såväl städning som växtlighet. Förvaltningen får få klagomål på glassplitter och andra föremål på cykelbanorna och upplever därför att städprogrammet är väl anpassat till kraven för fungerande cykeltrafik.

[2] Vid nybyggnad av cykelbanor avrådes bestämt från nivåskillnad mellan cykelbana och gångbana, typ S:t Eriksgatan (Kungsholmsdelen). Denna typ går inte att vintervåghålla till rimliga kostnader.

[3] Höjdskillnader mellan cykel- och gångbana försvårar snöröjning och sandsopning avsevärt. Problemet med att inte ha höjdskillnader är att funktionshindrade och äldre kan

känna sig utsatta. Det är viktigt att finna ett sätt att skilja gång- och cykelbanor åt som fungerar både ur skötsel och trygghetssynpunkt.

[4] Att hålla en cykelbana helt körsäker under alla väderförhållanden kräver stora resurser. Standarden måste vara bättre än på körbanor och gångbanor för att man ska kunna cykla säkert. Om det begränsade antalet vintercyklister ska kunna erbjudas säkra cykelbanor även vintertid måste extra medel avsättas för detta ändamål. Det krävs mer halkbekämpning, större maskinell park för snöröjning, eventuellt elslingor. Detta är åtgärder som dessutom kan innebära en ökad miljöbelastning.

[5] Tveksamt att lägga ner ökade kostnader på vinterväghållning för en (vintertid) marginell grupp i stället för att satsa dessa resurser på övriga trafikanter.

[5] Cykelfält och cykelbanor har samma prioritet i entreprenadkontrakt som gångbanor vad gäller snöröjning. Det är inte säkert att det upplevs lika eftersom cyklister behöver högre standard än bilister och de flesta gående för att förflytta sig. Att hålla cykelbanorna i gott skick vintertid är mycket kostnadskrävande.

[5] Rutiner för att ta hand om skrotcyklar finns som fungerar bra även om processen tar litet för lång tid att genomföra.

[7] På cykelbanorna förekommer allehanda lagliga och olagliga upplåtelser som borde kunna undvikas. Varför inte generellt rekommendera att man vid upplåtelser tar ett par parkeringsplatser i anspråk i stället för cykelbanan?

[7] Fler färgade asfaltytor och fler symboler i gatan är positivt men de slits snabbt (liksom cykelfälten) och måste underhållas ofta.

[7] Regelbundna inspektioner av cykelvägnätet kan skötas i samverkan med cykelorganisationerna.

[13] Övervakningen av uppställningar i lastzoner av fordon som inte är behöriga att stanna där måste bli bättre. Detta för att yrkestrafiken ska kunna hämta eller lämna gods till näringsidkarna utmed gatunätet.

[16] En policy för drift och underhåll av cykelbanor/cykelfält/cykelparkeringar bör tas fram.

[20] Vintertid handlar det om mer än att ploga efter snöfall. En skiftande väderlek med minusgrader och plusgrader från en dag till en annan gör cykelbanan till en svår utmaning för varje cyklist. Dåligt plogade cykelvägar tinar och blir moddiga under dagen, fryser på natten och lämnar fåror av centimeterdjupa frusna spår för cyklisten att ta sig igenom på morgonen.

[27] Driften behöver bli bättre, i synnerhet vinterväghållningen och sandsopningen där nya metoder behöver tas fram för att ge bättre och mer kostnadseffektivt resultat. Forskning pågår i Linköping. Bara genom att ta vara på de goda exempel som finns i andra cykelstäder kan mycket förbättras.

[27] Vinterdriften behöver kompletteras med mer frekvent isrivning och moddsopning och att fler fordon anpassas för att ploga de ibland mycket smala cykelvägarna. Tidigare upptagning

av sand på cykelbanor bör införas även om det leder till snö/ishalka ett fåtal gånger. Antalet cyklister ökar kraftigt medan sanden fortfarande ligger kvar.

[27] Placeringen av snövallar behöver ses över t. ex. genom att man lägger in godkända platser för snövallar i en lokal vägdatabas kopplad till en digitalkarta där även cykelbanorna kan läggas in. Genom att använda sådana digitala kartor i fordonen kan en samordning med tillgänglighetsprogrammet liksom en helhetssyn på snöröjningen skapas.

[27] Gemensamma kriterier för snöröjning och sandsopning m m ska tillämpas mellan stadsdelarna.

[27] För att förbättra disciplinen bland dem som givits rätt att använda allmän mark behövs bättre uppföljning av upplåtelse, både att sådana finns och att de inskickade planerna följs.

[28] *Lidingövägen* Avsnittet strax innan Gamla Lidingöbronns fäste vid Värmeverket är dåligt underhållet med hala löv på hösten och bristfällig snöröjning och halkbekämpning vintertid.

[36] Där det finns nivåskillnad mellan cykelbana och gångbana blir lätt mjuk snö kvar, som är farligt spårig och som sedan fryser till hårda spårvallar. Cykelparkeringarna måste gå att använda även vintertid.

#### ***Kontorets kommentarer:***

Stadsdelsförvaltningarna framhåller de stora svårigheterna att snöröja och sköta de cykelbanor där man har en nivåskillnad mot gångbanan. Resultatet blir otillfredsställande och kostnaderna orimligt höga. Lös snö samlas intill kantstenen och kan frysa till isvallar som är farliga för cyklisten. Gång- och cykelbanor måste skiljas åt på ett sätt som fungerar både ur driftsynvinkel och för personer med funktionshinder. Skiljeremсор med avvikande beläggingsmaterial och fler markeringar i beläggningen kommer att förordas.

Standarden för t ex snöröjning och sandsopning kan variera mellan stadsdelarna. Vikten av att i samråd med stadsdelsförvaltningarna ta fram en gemensam policy för drift och underhåll av cykelvägar bör understrykas ytterligare. Om cykelbanorna ska få en acceptabel standard vintertid utan att körbanor och gångbanor försämras behöver driftanslagen ökas.

I texten bör framhållas att det behövs bättre uppföljning av upplåtelser, både att dom finns och att dom efterföljs.

Möjligheten att få hjälp av cykelorganisationerna vid inspektion av cykelnätet bör tas till vara.

### **Cykelparkering**

[1] Norrmalm har nu en fungerande rutin för att ta hand om cykelvrak. Ny lagstiftning har gjort det möjligt att i begränsad omfattning utföra upprensning av skrotcyklar på utvalda platser. Det vore intressant om staden tog fram gemensamma riktlinjer för hur man ska hantera s k långtidsparkerade cyklar där det är oklart om cyklarna är övergivna eller inte. Det är också viktigt att klargöra vilka som ska bevaka att övergivna cyklar tas bort och hur dessa ska hanteras efter omhändertagandet.

[2] Det är viktigt med goda och säkra parkeringsmöjligheter även vid bostaden. En cykelparkeringsnorm vid bygglovgivning kan vara bra. Cyklar som är fastlåsta i trafikmärkesstolpar eller papperskorgar utgör ett allvarligt hinder för gatuhållning och snöröjning.

[3] Östermalm har en rutin för bortforsling av cykelvrak. Det är viktigt med anordnade cykelparkeringar för att ge bättre alternativ. Cyklar som låses fast i träd kan ge skador på träden.

[4] Man bör undersöka möjligheten att anlägga cykelparkeringar på några ställen på de delar av gatan där det av siktskäl är förbjudet att parkera bilar (10-metersregeln). På detta sätt kan man nyttja mark utan att minska antalet parkeringsplatser.

[5] Fler varianter av cykelparkeringar vore önskvärt.

[7] En liten cykelparkeringsskylt borde tas fram. Cykelparkeringarna är så olika till placering och utformning att man ibland får gissa avsikten.

[12] Cykelställ bör placeras ut efter en viss modell så att de inte utgör ett hinder i sig eller att cyklister ställer cyklar och hindrar framkomligheten eller orienterbarheten för personer med funktionshinder.

[27] Antalet cyklister har ökat kraftigt men utbyggnaden av cykelparkeringsplatser ligger inte i fas med utvecklingen. I synnerhet vid knutpunkter för kollektivtrafiken är säkra cykelparkeringar ett måste. Vid Södra Station skulle en ”brygga” ut från Rosenlundsgatan mot gamla järnvägsravinen kunna ge plats för cyklar. SL bör undersöka om det finns möjlighet att dubbelutnyttja tekniska lokaler eller dylikt för kamerabevakad cykelparkering. Detta har man med framgång gjort i Köpenhamns tunnelbana. Ombyggnaden av Slussen ger också möjlighet att inrätta bra cykelgarage och en cykelstation.

[29] Stadsbyggnadskontoret behöver mer underlag i frågan om parkeringstal innan man kan ta ställning. Det är dock tveksamt om det behövs parkeringstal för bostäder, viktigare är att det görs ordentliga beräkningar av behovet i offentlig miljö.

#### ***Kontorets kommentarer:***

Ordnad cykelparkering på körbanan inom 10 meter från övergångsställe och gatukorsning förekommer idag och kommer att utökas.

Fler stadsdelsförvaltningar har rutiner för att ta hand om cykelvrak. En gemensam policy för hanteringen av övergivna cyklar är dock önskvärd. Utveckling av en sådan policy pågår inom cykelprojektet på Stockholm Mobilitet.

## **Vägvisning**

[7] Huvudstråken ska hänga samman genom innerstaden och anges med någon form av färgsignaler eller numrering. Göteborg har nyligen ändrat till ett bra system.

[27] Vägvisningen och cykelkartan är bra och kan gärna kompletteras med en digital navigationsfunktion ”Bike Navigator” på webb och för trafikbruk.

## Cyklar och kollektivtrafik

[5] Tveksamt om det är lämpligt att tillåta cyklar på kollektiva färdmedel.

[7] Ett tätare cykelnät skulle åstadkommas med ett par ”cykelfärjor” över de centrala vattenbarriärerna. Två cykelfärjelinjer kunde provas inledningsvis, en på var sida om Slussen. (Förslag till detaljerad sträckning finns.)

[7] Flexibla utrymmen bör finnas för cykel, barnvagn och skrymmande gods på färdmedel över längre avstånd. Pendeltågen, Saltsjöbanan, Roslagsbanan, båtarna och vissa bussar. På de nya pendeltågsstationer som planeras bör cyklar kunna hanteras.

[10] Det är av säkerhetsskäl inte tillåtet att medföra cyklar på tunnelbanan enligt beslut i järnvägsinspektionen 1990. Den planerade pendeltågtunneln kommer att via stationerna Odenplan och City ha direkta anslutningar till tunnelbanan. SL säkerhetsstab kommer således inte att tillåta att cyklar medföres i tunnelbanan eller till Citybanans stationer som ansluter direkt till tunnelbanan.

[10] Utrymmesmässiga och säkerhetsmässiga bedömningar utgör också grund till SL:s uppfattning att cyklar inte heller kan tas med på bussar, tvärbanan eller andra förortsbanor än Saltsjöbanan. SL avser för närvarande inte ändra denna ståndpunkt.

[12] På pendeltågen bör man organisera så att cyklisterna bara får ställa sina cyklar i vissa vagnar i mitten på tåget. För de synskadade utgör de ofta ett hinder vid orienteringen i pendeltåget.

[16] Miljöförvaltningen har fört diskussioner med SL i frågan. Ett samlat agerande från stadens sida vore önskvärt.

[22] Behovet av cykelparkering i anslutning till stora knutpunkter för kollektivtrafiken bör preciseras. Stationsutformningens betydelse för möjligheterna att ta med cykeln på vissa kollektiva färdmedel/turer måste tydliggöras i diskussioner med SL.

[26] För att ytterligare öka antalet som cyklar till järnvägsstationerna bör möjligheterna att cykla till och parkera vid stationerna förbättras. Detta gäller såväl Citybanans nya stationer som Centralen där tillgängligheten för cykel från Kungsholmen/Stadshusbron är dålig.

[26] Cykelstölder är ofta ett stort problem vid järnvägsstationer. I examensarbetet ”Cykelhantering vid järnvägsstationer” framförs begreppet ”cykelstation” – en bevakad cykelparkering där det även finns service exempelvis cykelreparatör och cykeluthyrning. (Finns i Lund och planeras i Uppsala.) Möjligheterna att anlägga en cykelstation vid Stockholms central borde prövas.

[26] Banverket kan delta i arbete att studera cykelparkeringar vid järnvägsstationer. Statsbidrag kan sökas för cykelparkeringar vid regionala kollektivtrafikanläggningar (liksom för gång- och cykelvägar).

[27] En cykelparkeringsnorm för kollektivtrafiken borde införas i samarbete med kollektivtrafikhuvudmännen och stationsansvariga. Det av staden ägda P-huset vid Centralstationen borde kunna nyttjas som högkvalitativ bevakad cykelparkering, åtminstone fram till dess att huset rivs.

***Kontorets kommentarer:***

Flera remissinstanser pekar på vikten av goda möjligheter dels att parkera cykeln vid pendeltågsstationer och andra kollektiva knutpunkter dels att ta med cyklar på kollektiva färdmedel, främst de spårbundna. Förhållandena måste förbättras jämfört med dagsläget. Med SL:s inställning att cyklar inte kommer att tillåtas på pendeltågsstationer med direkt anslutning till tunnelbanan innebär den nya pendeltågstunneln dock en försämring för personer som vill ta cykeln med till innerstaden eftersom Karlbergs station försvinner. Att förhindra att cyklar kan tas direkt från tågen till tunnelbanan är en teknisk fråga som måste gå att lösa.

Möjligheterna att ordna bevakad cykelparkering bör beaktas, kanske i samarbete med låncykelverksamheten.

En utveckling av färjetrafiken inom Stockholm är inte orealistisk på längre sikt. Kommer en sådan tillstånd måste man se till att färjorna får plats för cyklar.

## **Cyklisterna**

[6] Många cyklister och icke-cyklister upplever det otryggt att cykla i Stockholm. Inte bara cyklisternas säkerhet utan också tryggheten bör ökas. Uppfyllelsen av den målsättningen bör mätas genom återkommande enkäter.

[15] Cykelplanen bör redovisa ett förslag till åtgärder mot cyklisternas trafikfarliga beteenden. Mot bakgrund av att 50 Mkr per år sätts av för cykelåtgärder borde det finnas medel för exempelvis en kampanj för bättre cykelvett.

***Kontorets kommentarer:***

Frågor om trygghet mätning av trygghet och kampanjer för mer trafiksäkert cyklande tas upp under kapitlet marknadsföring.

## **Mopeder**

[7] Mopederna är ett problem. Helst bör de förbjudas på cykelbanor- och vägar där det redan är stor konfliktrisk mellan cyklister och gående. Mopedisterna har lättare att manövrera sitt fordon varför de nog skulle kunna färdas på bilvägarna (kanske inte de allra största) tillsammans med lätta motorcyklar, scooters o dyl.

[9] Överväg ett generellt mopedförbud och skylta undantagen där mopedtrafik kan tillåtas.

[27] Problemet på cykelvägarna gäller i första hand moped klass I som färdas i mycket hög hastighet. Det är en polisiär fråga och Stockholm stad måste kräva av polisen att övervakningen ökar.



***Kontorets kommentarer:***

Staden bör kontakta polisen angående mer övervakning av gällande regler.

**Låncyklar**

[2], [27] Ett system med låncyklar får inte innebära att möjligheterna att parkera den egna cykeln som används varje dag försämras.

[7] Är det inte bättre att satsa pengarna på annat?

***Kontorets kommentar:***

Överenskommelse om ett låncykelprojekt har nyligen träffats. Texten kompletteras.

**Marknadsföring**

[7] Marknadsföring för ett ökat cyklande måste också omfatta reklam för livsstilsförändringar.

[9] Ta fram en strategi för information och marknadsföring av cykelinfrastrukturen. Man bör ta varje tillfälle i akt att informera om cykelvägnätet och hur det successivt förbättras.

[9], [6], [16] Gör återkommande resultatredovisningar till Stockholms medborgare, förslagsvis vartannat år. Här bör redovisas t ex antal cyklister, andelen arbetsresor med cykel relativt andra transportmedel, upplevd trygghet, trafiksäkerhetssituationen för cyklister (relaterad till cykeltrafikarbetet), framkomlighet, komfort.

[13] Stockholms stad bör genomföra en informationskampanj om riskerna med den så kallade ”döda vinkeln” i de större fordonen. Nyttotrafikkommittén är beredda att bidra med kunskap om denna fara för oskyddade trafikanter.

[27] Marknadsföring av cyklingens fördelar är viktig och behöver utvecklas ytterligare. Fler förvaltningar än trafikkontoret och miljökontoret skulle behöva engagera sig, t. ex. idrottsförvaltningen.

***Kontorets kommentarer:***

En strategi för marknadsföring bör tas fram. Denna bör bland annat innehålla regelbundna redovisningar rörande infrastrukturen, cykeltrafiken, trafiksäkerheten, cyklisternas uppfattning m m samt kampanjer riktade till både cyklister och motorfordonsförare.

**Planering**

[1] Cykelfrågorna måste vara med från början vid planering av nya bostadsområden. Viktigt att tänka på vid planeringen av Norra Stationsområdet.

[4] Det är viktigt att boende och företagare i stadsdelen får delta i diskussionerna om nya åtgärder och Trafikkontoret uppmanas därför att i samråd med stadsdelsnämnderna ordna samrådsmöten i de områden som berörs av planen, innan beslut för varje projekt fattas.

[27] En bättre samordning med andra kommuner behövs gällande drift, utbyggnad av stråk, skyltning och kartframställning. Stockholm behöver också uppvakta vägverket som verkar ha slagit av på takten i sitt projekt regionala cykelstråk som syftade till att samordna cykelsystemet i länet.

***Kontorets kommentarer:***

Alla större projekt redovisas separat i trafiknämnden för genomförandebeslut. Inför denna redovisning ska erforderliga samråd tas med stadsdelsnämnder, trafikkommitté och andra berörda.

Den cykelansvarige ska också ha regelbundna kontakter med andra kommuner, vägverket och andra utomstående organisationer med intresse för cykelfrågor.

### **Kostnader och genomförande**

[6], [27] Genomförandetiden är för lång. Med tanke på de växande miljö- och folkhälsoproblemen bör planen realiserats betydligt snabbare. Fem år föreslås.

[8] Genomförandetiden är för lång.

[9] Trafiksäkerheten har utvecklats negativt i Stockholm. Trots den stora ökningen av antalet cyklister ligger Stockholm under riksgenomsnittet, och långt under landets så kallade cykelstäder. Potentialen för en fortsatt ökning i Stockholm bedöms som god.

[9] Eftersom Stockholm vill öka cykeltrafiken och förbättra säkerheten kan det inte vara acceptabelt att minska resurserna i förhållande till tidigare år, vilket faktiskt föreslås i cykelplanen. Utgångspunkten bör vara dubbelt så stora resurser jämfört med vad som nu anges.

***Kontorets kommentarer:***

Den föreslagna genomförandetiden ändras till åtta år. Kortare tid är knappast möjlig med tanke på befintliga planeringsresurser.

2006-04-10