

Cykelfrämjandets ortskrets i Storstockholms remissvar för Cykelstaden, Remissversion av cykelplan för Stockholm 2021



dnr. T2021-00262

Sammanfattning:

Planen visar en bra förmåga att identifiera och formulera problem och utmaningar för utveckling av cykelinfrastruktur och främjande av cykling. Dock framträder en nästan total avsaknad av tydligt definierade riktlinjer för utformning och implementering av åtgärder som verkligen kan lösa dessa problem.

I mitten av förra seklet hade Stockholm en cykelandel upp emot [70 %](#) som mest. Även om det var i krigstider så visar det ändå på potentialen som finns i cykeln. Det är lätt att argumentera för att vi har en motsvarande kris i den nuvarande klimatkrisen. När målen för resenadel i Stockholm 2040 sätts lägre än nuvarande siffror för våra grannstäder är det svårt att ta allvarligt på ambitionen att "*bli en av Europas ledande cykelregioner*". [Köpenhamn bygger supercykelvägar och får 62 % av befolkningen att använda cykeln till sina pendlingsresor](#). Stockholmare får däremot nöja sig med en teoretisk förhoppning om "*bekväma omkörningar*". Cykelplan för Stockholms stad 2040 framstår i sitt nuvarande utförande som en plan för att nå den lägsta acceptabla nivån för cykling snarare än att sträva mot att bli en ledande cykelstad.

Utrymmet i staden är begränsat och prioriteringar mellan intressen kommer bli aktuella i princip överallt där ny cykelinfrastruktur ska uppföras eller rustas upp. Här behöver beslutsfattarna i projekten tydligare formuleringar att luta sig mot när det blåser.

Förmågan att identifiera problemen är det som sagt inget fel på i planen men ambitionerna, lösningarna och genomförandet behöver förtydligas. Cykelfrämjandets remissgrupp kan inte peka på något konkret i planen som visar att Stockholms stad kommer ligga i framkant som cykelstad år 2040. Vi ligger 30-40 år efter i utvecklingen som cykelstad jämfört med de riktiga ledande cykelregionerna i Europa. Då måste ambitionsnivån vara mycket högre, om vi ska ha en chans att komma ikapp.

Cykelstaden, Remissversion av cykelplan för Stockholm 2021

Generella kommentarer:

- Det saknas generellt tydliga riktlinjer om ansvarsfördelning och hur vi ska nå de uppställda målen. Planen nämner inget om att stärka den interna organisationen och kompetensen för att säkerställa att målen i cykelplanen omhändertas inom stadens förvaltningar. Här bör Stockholms stad förstärka sin kompetens och inrätta en grupp som arbetar enbart med cyklingsfrågan.
- För att bli en ledande cykelregion behöver det gå att jämföra stadens mål och bedrifter med andra städer. Det finns internationella rankingsystem för detta, till exempel [Copenhagenize](#) som kanske är det mest kända. Det finns mycket att lära av andra städer som framgångsrikt ökat cyklingen och se vad som har fungerat där.

Kap 1.1 sid 7:

“Stockholms stad kommer 2022 ha investerat över 2 miljarder kronor i cykelinfrastruktur på 10 år, och fler och fler stockholmare väljer cykeln för att få vardagen att fungera.”

Siffran två miljarder säger inte så mycket när den inte jämförs med något. En snabb genomgång av trafiknämndens investeringsbudget mellan åren 2013-2022 ger att nämndens totala investeringsbudget har varit strax över 11 miljarder. Alltså har cirka 18 % av den totala investeringsbudgeten gått cykelprojekt under perioden. Om Stockholm verkligen ska bli en cykelstad skulle det kunna argumenteras för att merparten av nya investeringar i gatumiljö borde varit investeringar i cykelinfrastruktur. 18 % är så klart bättre än inget men siffran leder en att tro att investeringar i bilvägar fortfarande väger tyngre i budgeten och i prioriteringsnivå. Sett till att investeringar i cykel var i princip obefintliga under hela den andra halvan av förra seklet är investeringsskulden i cykel långt större än 18 % av budgeten under 10 års tid. Framtida budgetar behöver beakta detta och kommande satsningar och fördelning av budget borde tydligare spegla att cykel och gång faktiskt är prioriterade trafikslag.

Kap 1.1 sid 7:

“Stockholm har ambitionen att bli en av Europas ledande cykelregioner.”

Om dessa ambitioner verkligen stämmer så måste målen och satsningarna öka något enormt de kommande åren. Cykeln som andel av det totala resandet i Stockholm är pinsamt låg jämfört med andra städer i Sverige och övriga Europa. Att ha ett långsiktigt mål om 25 % andel av resorna 2040 är inget att stoltsera med ur både ett nationellt och internationellt perspektiv. Flera svenska städer har redan idag mer än 25 % andel resor med cykel. Uppsala (33 %) och Malmö (26 %) är två exempel.

[I Köpenhamn har staden ökat pendlingscyklingen från 36% år 2012 till 62 % år 2019.](#) Det visar på hur snabbt förändring kan ske om ambitionen finns där.

Kap 1.3 sid 8:

Kapitel 1.3 generellt

Bra kapitel med många av de argument som pekar på det självklara i att prioritera cykeln i stadsplaneringen.

Kap 1.4 sid 10:

“I framkomlighetsstrategin (2012) finns ett specifikt mål som riktar sig direkt till cykel, och som även återfinns i 2012 års cykelplan, nämligen att andelen av alla resor i högtrafik som sker med cykel ska vara minst 15 procent år 2030. Under 2021 sker en revidering av framkomlighetsstrategin, men huvudinriktningen kvarstår.”

15 % är en mycket låg siffra sett till [den potentialstudie som gjorts](#), som visar att 70 % av Stockholmarna kan nå sin arbetsplats med cykel på under 30 minuter om vi planerar för det. Cykelfrämjandets remissgrupp hoppas verkligen att revideringen av framkomlighetsstrategin även innebär en revidering av målen för andel resor med cykel. Där bör även beaktas den ökning som skett det senaste året, där cykelandelen ökat från 7 % till 10 %.

Kap 1.4 sid 11:

“För att kunna nå de övergripande målen krävs att cykeln utgör en integrerad del av transportsystemet som helhet.”

“Staden ska vara fossilfri till 2040. Visionen beskriver också att Stockholm ska bli en av Europas ledande cykelregioner.”

Staden behöver bättre mål för cykling om den vill vara en ledande cykelregion och om Stockholm stad vill vara fossilfritt i 2040. Andra storstäder har till exempel byggt supercykelvägar med plats till 3 cyklar i varje riktning. Planen beskriver inga ambitioner motsvarande supercykelvägar eller speciellt breda cykelvägar, bara lägsta standard eller åtgärder som inte är specificerade. Om cykeln ska vara en integrerad del av transportsystemet finns ett behov för högre prioritering av gaturummet till förmån för cyklar.

En fossilfri stad måste satsa mindre på motorfordon och mer på cyklar och kollektivtrafik. Även om eldrift minskar utsläppen lokalt så måste samhället inse det orimliga i att släpa med sig 1-2 ton plåt för sina transporter. Med dessa mål om att vara en cykelregion och en fossilfri stad är det självklart att ta bort fler parkeringar och använda ytan på ett sätt som bidrar till en trevligare stad med mer intressant gatuliv. Parkerade privatbilar har ingen funktion i staden och tar bara upp dyrbar plats som i nuläget redan är en bristvara. Den platsen kan användas för cykelvägar som kan förbättra stadslivet för människor och deras hälsa, göra transportsystemet mer yteffektivt minska luftförorening och den negativa klimatpåverkan.

Kap 2.1 sid 16:

“Under 2018 slutfördes satsningen att investera 1 miljard kronor i cykelinfrastrukturåtgärder mellan åren 2012 och 2018. En betydande del av cykelplanens mest prioriterade åtgärder har genomförts under perioden. Totalt har 91

investeringsprojekt för utbyggnad av cykelnätet bedrivits av trafikkontoret inom ramen för cykelmiljarden och drygt 60 km cykelinfrastruktur anlagts.”

Många av åtgärderna som har gjorts de senaste 10 åren lever tyvärr inte upp till en standard där cykling på riktigt hade varit tryggt och framkomligt för alla olika sorters cyklister.

Trängseln som uppstår på flera platser idag är direkt avskräckande för många cyklister, samtidigt som framkomligheten är begränsad för de som vill kunna hålla högre hastigheter för att kunna cykla längre sträckor. Cykelfälten på Hornsgatan är ett utmärkt exempel på där färg använts som quick-fix istället för att bygga riktig cykelinfrastruktur. Den enda investering som på riktigt har resulterat i en standard som uppfyller kriterier för en cykelstad i framkant är den kilometerlånga sträckan längs Norr Mälarstrand mellan Kungsholms torg och Lindhagensplan. Där har dessvärre bristande underhåll av buskar och träd samt planering för uppställning av food trucks ställt till det ordentligt under årens gång. Det är bra att staden satsar på bättre cykling men bara för att det har investerats pengar så betyder inte det per automatik att resultaten levt upp till målsättningarna alla gånger. Tydligare prioriteringar till förmån för cykeln hade kunnat förbättra detta.

Kap 3.1 sid 25:

“Breda cykelbanor ökar framkomlighet men det är också en viktig kvalitet att kunna cykla i bredd och prata samt att enkelt kunna stanna och bli en del av stadslivet.”

Det finns i princip bara några fåtal platser i hela Stockholmsregionen där två personer kan cykla i bredd och socialisera utan att hindra andra cyklister. I praktiken skulle nästan alla cykelbanor behöva dubblas i bredd för att detta ska vara möjligt. Det är ett absolut rimligt mål att ha med i cykelplanen, att två cyklister ska kunna cykla bredvid varandra i bredd, men då borde det rimligtvis följas av tydliga skrivelser om vad det innebär i praktiken för utformningen av stadens cykelbanor. Exempelvis, minsta breddmått, 4 meter för en dubbelriktad cykelbana och minst tre meter för enkelriktad cykelbana om en bakomvarande person ska kunna köra om två cyklister som cyklar i bredd.

Kap 3.1 sid 25:

“För att få fler barn och unga att våga, vilja och kunna cykla bör tryggheten på skolvägar och på vägar till lek, idrotts-, kultur- och fritidsaktiviteter prioriteras högt.”

Detta är en så pass viktig del att ordet bör behöva ändras till en starkare formulering. Ska eller måste är två tänkbara kandidater.

Kap 3.2 sid 26

“En utveckling med såväl större, bredare och längre cyklar som mindre och lättare fordon kommer att ställa ökade krav på utformningen av cykelinfrastrukturen.”

Varför tar inte staden chansen att formulera breddmått för cykelbanor i planen som framtidsäkrar cykelbanorna? Samtliga breddmått för dimensionering av cykelbanor i kap 5 nedan måste antas vara framtagna enbart med en standardcyklist i åtanke. Möjlighet till enkel och smidig omkörning med bredare lastcyklar vid möte är helt uteslutet i och med de angivna måtten. Utrymmesbehovet för en lastcykel är 1,35 meter för en normal situation och minsta bredd för lastcyklar i begränsade situationer är 1,1 meter enligt de danska nationella utformningskraven.

Kap 3.3 sid 29

“Breda cykelbanor som möjliggör omkörning och cykling i bredd, tillräckliga svängradier, jämnt underlag och borttagna eller sänkta kanter och andra hinder ger framkomliga, trygga och säkra cykelvägar för en mångfald av fordon och cyklister med olika förutsättningar.”

Samtliga punkter ovan är mycket bra och viktiga ambitioner. Tyvärr kommer inte standardmått och utformningskraven för de olika typstråken i kapitel 5 att bidra till att uppfylla dessa ambitioner i någon vidare utsträckning. Tidigare tillämpade standardmått för cykel i olika svenska planeringsdokument är till stor del baserade på ingenjörsmässiga uppskattningar från en tid då all planering utgick från bilisternas behov. Ytterligare forskning och studier krävs för att kunna säga vad som är en tillräckligt bred cykelbana för olika typer av cyklister. Ett alternativ till att utforma sina egna standarder är att rakt av kopiera standarder från Nederländerna och CROW där det bevisligen fungerar bättre.

Kap 4.3 sid 32

Kapitlet Cykling i vägrenen generellt

Detta ser remissgruppen som en lösning som bara bör användas som sista utväg när inget annat funkar, särskilt om det handlar om sträckor där barn ska färdas. Där riktiga cykelbanor inte får plats bör man i första hand överväga att enkelrikta gatorna för biltrafiken istället. Färg på vägen är inte samma sak som säker infrastruktur och upplevd säkerhet är lika viktig som faktisk säkerhet om vi ska kunna öka cyklingen. Det är långt bättre att sätta upp pollare eller dylikt som skyddar cykelfältet. Bilkörfält kan också smalnas av om hastigheten sätts ner ordentligt. Föräldrar till små barn ska kunna bidra till barnens självständighet och själva känna sig trygga med att släppa ut sina barn i trafiken på cykel. Denna lösning är högst tveksam om föräldrar känner sig trygga med att släppa ut sina barn i.

Kap 4.6 Primära stråk, sid 33

Cykelgata - “Gatan behöver dessutom ha en självförklarande utformning och trafikmiljö som tydliggör att den inte är en vanlig blandtrafikgata. Hastighetssäkring, breddmått, materialval och färgsättning är faktorer och verktyg som kan användas för att signalera och säkerställa att cykeltrafiken har prioritet.”

Detta är en okej lösning som snabbt går att implementera men som inte ersätter riktig separerad cykelinfrastruktur. Som cykelgatan är föreslagen idag är det enda som skiljer en cykelgata mot en vanlig gata att parkering endast får ske på anvisad plats, att alla fordon har väjningsplikt när de kör in på gatan och att bilar ska anpassa farten till cykeltrafiken. I övrigt beskrivs inte i detalj hur den självförklarande utformningen bör se ut, det riskerar att samma trafikhierarki råder som på en vanlig blandgata. Detta kanske skulle funka bra i en värld där bilister genomgående visar hänsyn till cyklister, men där är vi inte idag. Vi måste återigen se till de svagare trafikantgruppernas behov och kan då konstatera att särskilt barn riskerar att exkluderas från användande av denna infrastruktur för cykel.

Några förslag att lägga till, som gör utformningen självförklarande: upphöjda genomgående gångbanor längsmed cykelgatan, regelbundna fartbegränsande åtgärder (ange hur ofta de bör förekomma), föreslå att enkelrikta eller förbjuda/omöjliggöra genomfartstrafik för motorfordon med hjälp av hinder.

För att främja cykling året om är det även viktigt att tydliggöra att drift och underhåll av en cykelgata behöver hålla en standard som riktar sig mot cyklister och inte mot bilister.

Kap 5.1 sid 37

Primära stråk - "Stråken kännetecknas av breda cykelbanor eller cykelfält med bra framkomlighet, trafiksignaler anpassade till cykeltrafiken och hög standard på drift och underhåll. "

Bra målbild för det ser vi sällan idag på de primära stråken, särskilt inte i rusningstid. Remissgruppens fundering är bara vad som definieras som bra framkomlighet och en hög standard på drift och underhåll. Det finns en hel del att göra när det kommer till utformningen av underhållskontrakt för cykelbanor. Ofta upplevs underhållet på cykelbanorna som likvärdigt eller sämre än det för intilliggande bilvägar, trots att cykeln som trafikslag har större behov när det kommer till underhåll. Det borde nämnas tydligare kriterier för säsongsrelaterat underhåll, såsom lövsopning, buskröjning för att säkra bredd och siktlinjer, sopsaltning med mera. Mycket av det säsongsrelaterade underhållet hade dessutom kunnat undvikas om cykelbanorna planerades på ett bättre sätt. Underhåll av buskar och träd, vars grenar i dagsläget behöver beskäras en eller flera gånger per säsong för att de är planterade för nära körbanan, hade kunnat undvikas om man tänkt till i förväg.

Det vore även bra med ett förtydligande av att upprustning ska ske på de otaliga sträckor av befintliga primära stråk som finns redan idag men som inte lever upp till kraven på primära stråk.

"De primära stråken ingår ofta i regionala cykelstråk och har höga cykelflöden, potential för höga cykelflöden, eller fyller på annat sätt en funktion som viktig länk i det övergripande cykelnätet. För att uppnå hög kapacitet och trafiksäkerhet ska stråken vara tillräckligt breda så att säkra möten, komfortabel omcykling och cykling i bredd medges."

- Säkra möten är en för vag definition. Konkretisera med mått för hur långt avstånd det ska vara vid möte mellan de två största fordon som kan definieras som cykel. Minst 50 cm är ett mått som används i Nederländerna.
- Det saknas en definition av vad komfortabel omcykling innebär. Merparten av alla befintliga cykelbanor i Stockholm är smala och inte utformade för omkörningar. När cykelbanan blir för smal blir det naturliga beteendet som cyklist att placera sig i mitten av sitt körfält eller närmare mitten av en dubbelriktad cykelbana. Även om det rent potentiellt finns plats att placera sig närmare väggkanten för att möjliggöra omkörningar så gör cyklisten inte det eftersom närheten till sidohinder, kantsten eller växtlighet utgör en upplevd och verklig risk. Det blir ofta fråga om att försöka kommunicera via ringklockan att den framförvarande cyklisten behöver flytta sig till höger för att möjliggöra omkörning. Användande av ringklockan borde undvikas i det vardagliga trafikbeteendet eftersom många tolkar det som åthutningar eller tillrättavisningar. Jämförelsen att behöva tuta innan en omkörning med bil på en motorväg är relevant. Detta ämne är grund till otaliga kontroverser om cykling i grupper på sociala medier. Här uppmanar remissgruppen till framtagna av tydliga normer för vad som innebär komfortabel omcykling. I vår mening innebär komfortabel omcykling att det ska kunna ske även vid möte på dubbelriktade cykelbanor.

- Möjliggörandet av cykling i bredd bör vara en del av utformningen för cykelinfran. För att det ska vara möjligt att kunna cykla två i bredd åt samma håll så måste i princip alla cykelbanor i hela Stockholm breddas. För inte kan det väl vara tänkt att en ska behöva sluta cykla i bredd så fort det blir möte eller någon vill köra om? Remissgruppen uppmuntrar utformningen av cykelbanor som möjliggör cykling i bredd men då behöver i princip alla dubbelriktade cykelbanor bli lika breda som den på dagens Norr Mälarstrand. Tydligare uppdelning med målade linjer i gatan där det är tänkt att flera cyklisterna ska kunna cykla i bredd är något som borde utforskas mer.

Kap 5.2 Huvudcykelnät, sid 37

“Cykelbanorna på huvudnätet ska vara tillräckligt breda så att omcykling är möjlig.”

Här behövs en definition av vad som innebär "tillräckligt bred" på huvudcykelstråk för att möjliggöra omkörning. Det kan inte lämnas till varje enskild trafikingenjör att själv uppskatta vad som är tillräckligt brett. En framtidssäkrad cykelinfrastruktur ger möjlighet för två större lastcyklar att köra om varandra utan problem. Om en cykelbana är tillräckligt bred för att möjliggöra omkörning så vore det även bra om cykelbanan markerades med två körfält i varje riktning för att förtydliga för cyklisterna hur man ska placera sig.

Generellt kap 5.2

Detta kapitel saknar helt skrivelser för hur drift och underhåll ska se ut. Huvudstråken måste anses vara i princip lika viktiga att underhålla som de primära stråken. Hela resan ska vara säker och framkomlig, året om. Då räcker det inte med att bara ha bra underhåll på de primära stråken.

Utformning primära stråk, sid 38

“Enkelriktad cykelbana 2,25 m (3,25 m vid höga flöden >15 000 cyklar/dag) “

2,25 meter är långt ifrån tillräckligt brett för att möjliggöra cykling i bredd och samtidig omkörning, enligt definitionen av primära stråk ovan. En cyklist definieras enligt VGU som 0,75 meter bred. Därutöver krävs vingelmån så att anta att normalcyklisten behöver mer än en meters bredd är rimligt. Om två cyklisterna ska kunna cykla bredvid varandra och samtala, samtidigt som en tredje cyklist kör om, så krävs åtminstone en bredd på 3 meter, plus säkerhetsavstånd till fasta objekt och växtlighet på sidan av vägen. 3 meter bredd för en enkelriktad cykelbana motsvarar lägsta standard för en “Bicycle highway” i Design manual for bicycle traffic. Det är dock i en trafiksituation där cykeln är helt separerad från annan trafik.

En jämförelse med Nederländernas vanliga enkelriktade cykelbanor:

Antal cyklisterna i rusning/h	Bredd (m)
0-150	2
150 - 750	2,5 - 3,0
>750	3,5 - 4,0

Sett till att benämningen enligt cykelplanen är primärt stråk så borde en kunna anta att antalet cyklister i rusningstimmarna enkelt kommer kunna överstiga 750 stycken. Speciellt om vi beaktar den framtida ökningen av cykelandelen i staden.

Cykelplanen borde ha som ambition att lista så många måttangivelser som möjligt som utgör en säker cykelbana enligt standarden för primära stråk. Till exempel minsta avstånd till fasta hinder vid sidan av cykelbanan, minsta kurvradie, extra bredd i uppførsbackar och nedførsbackar med mera.” Rekommendationer för flera av dessa parametrar finns i Design manual for bicycle traffic.

“Dubbelriktad cykelbana 3,25 m (4,5 m vid höga flöden >10 000 cyklar/dag) “

3,25 meter är långt ifrån tillräckligt brett för att möjliggöra säkra möten, komfortabel omkörning och cykling i bredd enligt definitionen för primära stråk, kap 5.1. 4 meter bredd för en dubbelriktad cykelbana motsvarar lägsta standard för en “Bicycle highway” i Design manual for bicycle traffic. Det är dock i en trafiksituation där cykeln är helt separerad från annan trafik. Där rekommenderas även att bredden ökas med 0,5 - 1 meter om flöden överstiger 3000 cyklister per dag.

En jämförelse med Nederländernas vanliga dubbelriktade cykelbanor:

Antal cyklister i rusning/h	Bredd (m)
0-50	2,5
50-150	2,5 - 3,0
150 - 350	3,5 - 4,0
>350	4,5

Sett till att benämningen enligt cykelplanen är primärt stråk så borde en kunna anta att antalet cyklister i rusningstimmarna enkelt kommer kunna överstiga 350 stycken. Speciellt om vi beaktar den framtida ökningen av cykelandelen i staden.

Måttangivelsen för bredd i cykelplanen borde kompletteras med alla andra mått som krävs för att designa en säker cykelbana. Se kommentar för enkelriktad cykelbana ovan.

“Vid friliggande dubbelriktad cykelbana med linjeseparering mot gångbanedel bör den senare dimensioneras med utgångspunkt i stadens planeringsstöd för gångtrafik. Det kan innebära att gångbanedelen kan komma att variera i bredd beroende på exempelvis flödena på platsen. Cykelbanedelen delas med fördel upp i två fält för ökad tydlighet.”

Allt för många av stadens regionala/primära cykelstråk är idag utformade utan separering från gångtrafik. Det bör förtydligas att denna typ av design kräver ytterligare separering mellan gång- och cykelbanedelen i form av plattläggning eller annan buffertzona som gör att cyklister och gångare kan nyttja hela sin dedikerade yta utan att behöva väja eller flytta på sig vid möten. Som det funkar idag på många ställen, med bara en målad linje som separation, så kan varken gångare eller cyklister tillgodose hela sin yta eftersom det krävs ett säkerhetsavstånd vid passage av varandra. Detta skapar en otrygghet och en otydlighet för båda trafikslagen. Risken för konflikter och olyckor mellan trafikslagen är dessutom påtaglig.

“Cykelfält bör undvikas som helhetslösning på primära cykelstråk. På kortare sträckor kan de fylla en funktion och bör då vara 2 m (3 m vid höga flöden > 15 000 cyklar/dag).”

Ett två meter brett cykelfält innebär i praktiken att bekväma omkörningar ej är möjliga om inte ytterligare krav ställs på utformningen, såsom minsta avstånd till fasta sidohinder eller parkerade bilar. Det krävs säkerhetsavstånd till körande fordon och en omkörande cyklist kommer troligt att behöva nyttja delar av körbanan för bilar vid omkörning om inte cyklisten som blir omkörd placerat sig tätt mot sidan av vägen. Denna breddangivelse borde som standard vara samma som för remissgruppens förslag för enkelriktad cykelbana ovan (3 meter) för att försäkra sig om att framtidssäkra infrastrukturen. Speciellt med tanke på att cyklisten kommer att vistas i en miljö med tung trafik tätt inpå sig. I en framtid med andelen cyklister enligt cykelplanens, visserligen lågt ställda, mål kommer det vara avgörande för framkomligheten att komfortabel omkörning är möjlig överallt på primära stråk. På dessa kortare sträckor bör även bilparkeringsplatser och angöringsplatser undvikas helt eftersom de utgör stora trafiksäkerhetsrisker och potentiella framkomlighetsproblem.

På vissa centralt belägna sträckor kan det komma att behövas än större breddmått än de ovan angivna för att ta hand om dagens och morgondagens stora cykelflöden.“

Det är i hög grad redan idag aktuellt med breddning av cykelbanor på otaliga centrala platser. Det bör tas fram tydliga riktlinjer för hur designen ska vara på de mest trafikerade sträckorna. Analyser av framtida trafikflöden och åtgärder bör göras redan innan det korkat igen för att det alltid ska vara säkert och framkomligt att cykla. Det tar åtskilliga år att ändra trafiklösningar i tätbebyggd stadsmiljö och det är för sent att komma med åtgärder för framkomlighet för cykel när det kapaciteten redan har nått sitt maxtak. Många, speciellt ovan, cyklister väljer lätt andra färdmedel om de upplever sin resväg som otrygg och att ändra vanor som har satt sig är ofta svårt. Bygg cykelbanor i city enligt principen "bygg dem så kommer dem". Visa att cyklisterna är prioriterade på riktigt och framtidssäkra cykelinfrastrukturen för att möjliggöra samexistens med eventuella framtida mikromobilitetslösningar. En viktig sak att poängtera är också att kapaciteten på alla cykelbanor bör beräknas utifrån framtida flöden i rusningstrafik och inte för antal resor sett över en hel dag.

Utformning huvudnät, sid 38

“Enkelriktad cykelbana: 1,8 m”

1,8 meter är långt ifrån tillräckligt brett för att möjliggöra komfortabel omkörning, enligt definitionen av huvudcykelnät ovan. Två cyklister blir inte smalare bara för att färre använder cykelbanan de cyklar på. Komfortabel omkörning kan inte innebära att en upphinnande cyklist ska behöva plinga för att uppmärksamma om sitt behov att cykla om. När lastcyklar (kräver ofta över en meters bredd) blir allt vanligare kommer en komfortabel omkörning kräva åtminstone en 2,25 meter bred cykelbana. Dessutom med goda säkerhetsavstånd till buskar och fasta hinder intill cykelbanan så att hela bredden kan nyttjas. Om en lastcykel ska kunna köra om en annan lastcykel är 2,7 m troligare ett rimligt mått. Dessa typer av måttangivelser borde forskas på för att optimera infrastrukturen.

En jämförelse med Nederländernas enkelriktade cykelbanor:

Antal cyklister i rusning/h	Bredd (m)
0-150	2
150 - 750	2,5 - 3,0
>750	3,5 - 4,0

Sett till att benämningen enligt cykelplanen är huvudnät så borde en kunna anta att antalet cyklister i rusningstimmarna enkelt kommer kunna överstiga 150 stycken. Speciellt om vi beaktar den framtida ökningen av cykelandelen i staden.

“Dubbelriktad cykelbana: 2,5 m (3,25 m vid högre flöden)”

Om två lastcyklar möts på en 2.5 meter bred cykelbana har de inte mer än något 10-tal centimeters avstånd till väggkanten och varandra. Detta borde inte kunna räknas som en god standard i den framtida cykelstaden. 3,25 meter borde vara den grundläggande standarden.

En jämförelse med Nederländernas dubbelriktade cykelbanor:

Antal cyklister i rusning/h	Bredd (m)
0-50	2,5
50-150	2,5 - 3,0
150 - 350	3,5 - 4,0
>350	4,5

Sett till att benämningen enligt cykelplanen är huvudnät så borde en kunna anta att antalet cyklister i rusningstimmarna enkelt kommer kunna överstiga 150 stycken. Speciellt om vi beaktar den framtida ökningen av cykelandelen i staden.

Måttangivelsen för bredd i cykelplanen bör även kompletteras med övriga måttangivelser för en cykelbana av god standard, se kommentar på primära stråk ovan.

“Vid friliggande dubbelriktad cykelbana med linjeseparering mot gångbanedel bör den senare dimensioneras med utgångspunkt i stadens planeringsstöd för gångtrafik. Det kan innebära att gångbanedelen kan komma att variera i bredd beroende på exempelvis flödena på platsen. “

Se motsvarande kommentar för primära cykelstråk ovan.

Kap 5.3 Lokalt cykelnät, sid 39

“Lokalgatunätet är i Stockholms stad hastighetsbegränsat till 30 km/h. På dessa gator kan cyklisterna cykla i blandtrafik. “

Kanhända är den skyltade hastigheten 30 km/h på lokalgatorna, men utformningen av gatorna inbjuder allt som oftast till långt högre hastigheter än 30 km/h. En VTI-studie visar att närmare hälften av alla bilförare kör för fort vid skyltad hastighet 40 km/h. I studien ingick inte observationer för sträckor med 30 km/h men det är rimligt att anta att problemet är minst lika stort för 30 km/h som för 40 km/h. Det går inte att säga att bara för att en gata är skyltad 30 km/h så är den automatiskt säker för cyklister att nyttja. Dörning, där cyklister träffas av bildörrar som öppnas, är en stor otrygghetsfaktor. För att tillfälligt lösa detta problem skulle alla lokalgator kunna skyltas om till cykelgata så att trygga avstånd kan hållas till parkerade fordon. Annars borde hastighetsdämpande åtgärder för biltrafiken, som är säkra för

cyklisterna, vara norm där många cyklister cyklar i blandtrafik. Det bör dock göras med eftertanke för det finns exempel i staden där fartgupp placerats så att bilister svänger in över cykelbanan för att minska sin påverkan från guppet. Såna möjligheter får inte existera.

Kap 5.4 Utformningskriterierna ger framkomlighet och komfort, sid 39

“De rekommenderade breddmått i cykelplanen syftar till att uppnå viss funktion på olika typer av stråk med utgångspunkt i dimensionerande trafiksituationer. Stråken ska vara tillräckligt breda så att omcykling, möten och cykling i bredd medges.”

Det är en bra ansats att utgå från dimensionerande trafiksituation när man planerar cykelbanor. Dessvärre finns det väldigt lite forskning gjord på DTS just för cykel och många av måtten som finns i Trafikverkets VGU är gamla ingenjörsmässiga uppskattningar från en tid då bilisternas framkomlighet var norm. I VGU krav tycks dessutom inga andra angivelser för DTS för cykel finnas än breddmått för avstånd mellan mötande cyklister (0,75 meter för en bra standard). Mer forskning om detta är något som remissgruppen efterfrågar. Om Stockholms stad har vidare kunskap om DTS för cykel än det som står att läsa i VGU så tar Remissgruppen tacksamt emot information om detta. Så länge är det bättre att luta sig mot alla designnormer från Nederländerna som finns i [Design manual for bicycle traffic](#).

Kap 5.5 Detaljutformning av primära cykelstråk, sid 40

“Ett primärt stråk ska vara bekvämt och säkert att cykla på. Det innebär tillräcklig bredd för att medge omkörning, generösa kurvradier, bra sikt och god framkomlighet.”

Samtliga av dessa kriterier för detaljutformning saknar just detaljer för hur trafikplanerare och trafikingenjörer ska utforma cykelstråken. Detta behöver konkretiseras för att vi ska kunna bygga bra cykelbanor. Bra utformningsstandarder i plan för olika trafikssituationer finns i [Design manual for bicycle traffic](#).

“På de primära stråken ska cyklisterna vara separerade från gångtrafiken med linje, materialskillnad, trädrad och/eller kantsten.”

En smal linje borde inte vara en acceptabel lösning. Om målad separation ska vara aktuell borde den åtminstone motsvara bredden av en buffertzona som medger att gångare respektive cyklister kan nyttja hela sin respektive dedikerade yta, utan att behöva väja eller anpassa sig till varandra. En trädrad som separering förutsätter god regelbunden skötsel och tillräckliga säkerhetsavstånd i sidled. Se [Design manual for bicycle traffic](#) för förslag på utformning.

“Kantstensseparering är inte lämpligt där det sker många leveranser. “

Vad avses med detta? Avses leveranser med bil eller leveranser med cykel? Om det avser kantstensseparering mellan gångbana och cykelbana bör det förtydligas med att det krävs extra bredd för vingelmån och säkerhetszon för cyklister. Är skrivelsen om avsaknaden av en kantsten till för att möjliggöra angöring av gods över och via ett primärt cykelstråk så måste remissgruppen ifrågasätta om en sån plats över huvud taget ska få kallas ett cykelstråk, om det samtidigt ska agera lastzon för transporter. Ett allt för ofta förekommande problem idag är att bilar och lastbilar stannar i cykelfält med motiveringen "jag ska bara" och springer in i någon butik för ett ärende eller börjar lasta av last, vilket tvingar ut cyklisterna i tung trafik istället. Kantstensseparering mot biltrafik borde vara standard vilket torde inkludera lastbilstrafik.

“Signalanläggningarna på primära stråk ska där så är möjligt vara väl anpassade till cyklisters förutsättningar och tillgodose en hög framkomlighet och god kapacitet genom tillräckliga magasin och bredder”

“Där så är möjligt” förefaller vara en underlig formulering. Det är alltid möjligt att prioritera cyklisterna så frågan här blir om staden verkligen menar allvar med att vilja prioritera gång och cykel? Normen idag är, förutom i några undantagsfall, att bilister har prioritet framför cyklist. Om detta ska kunna ändras så behövs tydliga riktlinjer, utan möjligheter till lättvindiga undanflykter.

“Vägvisning”

Det bör förtydligas att kompletterande skyltning för cykel ska ske vid varje korsning där möjlighet finns att köra åt olika håll om det inte är övertydligt vilket håll som är det rätta. Staden borde även samordna sig på nationell nivå och använda sig av en nationell standard för cykelvägvisning.

Kap 5.6 Avvägningar vid planering och utformning, sid 41

Generell kommentar:

Kapitlets titel antyder att läsaren här ska kunna hitta vägledning i hur cykeln som transportslag ska prioriteras mot andra intressen i komplexa situationer. Detta är dock inget som återfinns här. Remissgruppen önskar ökad tydlighet, till förmån för cykeln, som planerare kan stödja sig mot vid beslut om utformning av staden. Till exempel hur parkeringsplatser för bilar kan bortprioriteras till förmån för separerade cykelbanor.

Kap 6 Planeringsinriktningar

- **Generell kommentar:** Mycket bra punkter på en övergripande nivå. Dock hade vi gärna sett att detaljutformningen av cykelinfrastrukturen i kap 5, som planerare troligtvis kommer använda sig av, hade motsvarat och levt upp till dessa ambitioner.
- **Punkt 4. “Ur ett cykelperspektiv är det därför även viktigt att planera för tillräckliga ytor för gående.”**
 - Detta är en viktig poäng som behöver belysas mer. Speciellt i form av breddangivelser för gångbana intill cykelstråk. Rimligt vore att minst tre personer alltid kan gå i bredd på en gångbana utan att behöva gå för nära cykelbanan.
- **Punkt 6 Uppmuntra till innovativa och smarta lösningar**
 - Det är säkert bra att jobba med innovation internt. Staden borde också bidra till att lyfta fram smarta och innovativa lösningar utanför sin egen verksamhet.

Kap 7 Mål i cykelplanen

A. Andelen som cyklar ska öka: Syftet med målet är att följa utvecklingen av stockholmarnas alla cykelresor som andel av det totala resandet. Andelen av stockholmarnas resor som sker med cykel ska vara minst 25 procent år 2040.

Enligt Stockholms stads senaste mätningar har andelen cyklar ökat kraftigt det senaste året och utgör nu [10 % av resorna](#), vilket är en ökning med tre procent på ett år. Ju fler som

cyklar desto mer ses cykeln som ett möjligt färdssätt även för de som inte cyklar. Om 3 % ökning är möjlig på ett år så finns det all anledning att tro att en sån ökning skulle kunna fortsätta om staden bara satsade för det. Med 3 % ökning per år fram till 2040 så skulle andelen resor med cykel vara över 50 %. Att staden då sätter ett mål för andel resor med cykel på 25 % år 2040 kan inte ses som något annat än oambitiöst. Grannstaden Uppsala hade redan år 2015 en andel cykelresor på 33 %. Samtidigt vet vi att [70 % av Stockholmsmarna kan nå sin arbetsplats under 30 minuter med cykeln](#), enligt en potentialstudie från Region Stockholm. Stockholms stad måste vilja mer och planera för mer än 25 % reseandel med cykel. Detta är för alla invånarnas bästa, inte bara cyklisternas. När fler cyklar minskar trängseln i kollektivtrafiken, mindre utsläpp sker från biltrafiken, minskat buller gör staden behagligare att vistas i. Listan med fördelar kan göras lång.

E. Hela cykelresan ska vara trygg och säker.

“ Målet syftar till att följa upp planeringsinriktningen om ett sammanhängande nät av trygga och säkra cykelvägar. Det ska inom Stockholms stad gå att ta sig på cykel hela resan - på cykel från här till där - via en kombination av gen cykelinfrastruktur med bra komfort, cykelgator och lokalgator. Målet bör vara en av utgångspunkterna i investeringsplaneringen för cykelinfrastruktur, för att skapa kompletta nätverk av cykelbanor och cykelvänliga gator.”

Detta är ett mycket viktigt mål för att främja cyklingen och göra den mer jämlik. Det är bra att det formuleras ett mål om det, men i övrigt saknas det skrivningar i detta dokument för hur detta ska genomföras. Allt som oftast försvinner den separerade cykelinfrastrukturen innan resmålet är nått, speciellt i stadens ytterområden. Hur säkerställer vi praktiken att blir tryggt att släppa ut sina barn själva med cykeln på gatan vid sitt hus eller lägenhet fram tills dess att barnen hunnit komma till närmsta cykelbana?

Kap 8 Åtgärdsområden för enkel och säker cykling,

“Den huvudsakliga inriktningen för fortsatt utbyggnad av cykelinfrastrukturen kommer beskrivas i en separat åtgärdsplan eller utredningsbeslut.”

Det hade varit starkt önskvärt om detaljer för utformning och prioritering hade kunnat inarbetas i planen på en gång. Denna otydlighet är något som borde poängteras tydligt i Kap 5 ovan. Nu finns risken att Cykelplanen lever sitt egna liv och att tydliga utformningsstandarder för olika trafiksituationer inte når ut till de som ska designa vår stad framöver. Remissgruppen hoppas helhjärtat att denna huvudsakliga inriktning kommer utarbetas med stor omsorg och ges tillräcklig tyngd i förhållande till övriga inriktningsdokument senare och att det tydligt kommuniceras hur vi faktiskt ska bygga.

Kap 8.1 En välfungerande cykelinfrastruktur, sid 47

“Det betyder att cykelinfrastrukturen ska utformas för säkra möten och komfortabel omkörning, så att cyklister med olika förutsättningar kan ta sig fram i egen takt.”

Det behövs en definition av säkra möten och komfortabel omkörning för att trafikplanerare ska kunna utforma cykelbanorna korrekt efter målbilden. Detta behöver inarbetas i den kommande huvudsakliga inriktningen och innehålla parametrar för bedömning av bredder beroende på lutningar och kurvradier.

Vägvisningen behöver utvecklas, sid 48

“Cykelvägvisningen har uppgraderats i hela staden och ytterstaden och innerstaden har fått ett gemensamt skyltsystem.”

Är detta ett påstående eller ett mål? Det finns fortfarande en stor mängd korsningar som saknar skyltning för cykel i hela Stockholms stad.

“Eftersom det primära nätet till stor del sammanfaller med de regionala cykelstråken bör en gemensam gestaltning samordnas regionalt och mellankommunalt.”

Detta är en viktig poäng. Dock borde samordning ske nationellt. Viss utformning finns redan i VGU.

Fortsatt utbyggnad av cykelinfrastrukturen, sid 49

“Åtgärder bör även genomföras på huvud- eller lokalnätet som utgör kopplingar antingen mellan två pendlingsstråk eller mellan pendlingsstråk och målpunkter som skolor, idrottsplatser och centrumfunktioner”

Detta borde formuleras tydligare som ett uttryckt mål och inte en önskan. Då blir det lättare att följa upp på hur staden lever upp till målen.

“Investeringsplaneringen för cykel bör även fortsatt ge utrymme för samordning med planer och processer initierade av andra aktörer, liksom ”passa på”-åtgärder i samband med exempelvis ledningsarbeten. Samordningsvinster bör beaktas med planerade åtgärder inom andra områden.”

Bra tanke men hur ska det genomföras? Vem är ansvarig och hur följs det upp? Går det att lägga till obligatoriska moment vid planering av ledningsarbeten att samtidigt undersöka behoven av uppdaterad infrastruktur för cykel och gång?

8.2 Bättre framkomlighet för cyklister, sid 50

Cykel- och trafiksignaler

“Som framgår i avsnittet om cykeltrafik i Stockholm finns särskilda cykelsignaler i nära hälften av Stockholms signalreglerade korsningar, och lika många har någon slags cykeldetektering.”

Vad räknas som cykeldetektering i cykelplanen? Normen för detektering bör vara olika typer av detektorer som identifierar cyklisten innan den är framme vid korsningen, likt för bilar. Manuell knapptryckning av cyklisten själv borde inte kunna räknas som detektering.

8.2 Bättre framkomlighet för cyklister, sid 51

Hinder som inte hindrar cyklister

“Stadens utpekade cykelnät ska vara fritt från trafikfarliga hinder som minskar framkomligheten för cyklister. På vissa sträckor finns behov att hindra motorfordon från att använda cykelbanan. Om andra åtgärder visat sig verkningslösa kan hinder ändå vara nödvändiga.”

Remissgruppen anser att det går att tolka denna text som staden avser att separation mellan cykel och biltrafik inte ska vara norm i planeringen. Det vore en olycklig formulering. Syftningarna i stycket skulle behöva ses över och förtydligas gällande innebörden.

Cykeltrafik vid vägarbeten

“När trafikplaneringsplaner (TA-planer) tas fram vid arbete på väg och vid vägarbete ska alltid de oskyddade trafikanternas intressen tas tillvara och prioriteras.”

Ett lämpligt tillägg här vore att staden framgent ska vara noggrannare med att granska TA-planerna ur ett cykel- och gångperspektiv och att undermåliga TA-planer kommer att nekas tillstånd om inte kompletteringar görs. Idag godkänns allt för många TA-planer som är undermåliga ur ett cyklistperspektiv som skapar otrygghet och ofta direkta faror.

“Ett exempel är sänkning av hastigheten till 30 km/h eller rekommenderad ännu lägre hastighet i kombination med hastighetsdämpande åtgärder för att möjliggöra trygg cykling i blandtrafik.”

Bra! Det är allmänt känt att regelefterlevnaden för hastighetsnedsättningar är låg. 20-30 km/h och hastighetsdämpande åtgärder för biltrafiken borde vara obligatoriskt där cyklister tvingas ut i tung trafik.

8.3 Ökad trafiksäkerhet och trygghet , sid 53

Underlätta samspel för ökad trygghet

“Gående och cyklister bör betraktas som två separata trafikantgrupper då de i många fall har olika förutsättningar och behov. Cykeln är ett fordon och måste behandlas därefter. Det sker relativt få olyckor mellan cyklister och fotgängare, men det är ändå viktigt att arbeta med att underlätta samspelet genom tydlig separering och väl utformade korsningspunkter för att öka tryggheten för både gående och cyklister.”

Bra! Detta är ett av de viktigaste fokusområdena för att förbättra den upplevda säkerheten och framkomligheten för cyklister jämfört med idag. Även om relativt få olyckor sker mellan cyklister och fotgängare så upplevs interaktionen mellan trafikslagen som otrygg när dessa måste samsas på en för liten yta. Detta är ett lika stort problem för båda trafikslagen, även om fotgängarna kanske är mest utsatta eftersom cyklisterna är den snabbare gruppen av de två. Fotgängare och cyklister ska så långt det är möjligt hållas fysiskt separerade, det är två oskyddade trafikantgrupper. Se gärna förslag för separering i punkter för kap 5 ovan.

“För att barns och äldres cykling ska öka är det extra viktigt att trafikmiljön både upplevs och är säker. Specifika trafiksäkerhetsåtgärder blir därmed viktigt på till exempel skolvägar och vägar till fritidsaktiviteter och idrottsplatser.”

Staden borde visa tydligare ambitioner med att främja barns cykling. Detta stycke borde därför kompletteras med något i stil med att cykling och gång borde ses som norm för barns resor till och från skola och fritidsaktiviteter. Skjutsande föräldrar utgör ett hinder för barnens frigörelse och framtida hälsa. Därför borde infrastruktur för cykel och gång tydligt prioriteras framför bilens framkomlighet vid resmål där barn är en förekommande målgrupp.

“Utöver stadens åtgärder i trafikmiljön behöver varje enskild individ som rör sig i trafiken ta ansvar för att följa de lagar och regler som finns, visa den hänsyn som krävs utifrån situationen och inte minst ansvara för sitt eget beteende för att underlätta samspelet med andra människor i trafikmiljön.”

Detta är så klart en självklarhet men det finns en poäng med att vara övertydlig i designen av cykelbanor och vad som gäller för cyklister vid utformning av cykelinfrastruktur. Designen

ska vara självförklarande och intuitiv så att alla enkelt förstår vad som gäller. Sen kan det även finnas en poäng med att staden sätter upp skyltar eller informerar om väjningsplikter eller otydliga utformningar av cykelbanorna fram tills dess att de hinner åtgärdas. Cyklister är långt ifrån alltid innehavare av körkort och därför ställer det extra höga krav på utformningen.

8.4 Högt standard på drift och underhåll i cykelvägnätet, sid 54

Väghållning

“Allt eftersom kvaliteten på det primära cykelnätet förbättras genom nyanläggning och breddning bör vinterväghållningen i form av i första hand sopsaltning successivt utökas. Genom att intilliggande gångbana om möjligt omfattas blir det en vinst för alla genom att gående får bättre framkomlighet och inte lockas ut på cykelbanan.”

Detta borde formuleras som ett mål och inte som en möjlighet.

“På sommarhalvåret behöver buskar och vegetation undanröjas kontinuerligt så att siktförhållandena är goda för att förbättra trafiksäkerheten och tryggheten. “

Bra! Texten bör dock förtydligas med vilka avståndskrav som gäller för växtlighet intill en cykelbana och att siktlinjer i kurvor inte får skäras av.

8.5 Bättre parkeringsmöjligheter, sid 56

“I Stockholms stad är behovet av cykelparkeringar vid kollektivtrafikknutpunkter störst vid högt trafikerade stationer för pendel- och fjärrtåg, samt vid vissa tunnelbanestationer i ytterstaden.”

Här bör även cykelvägnätets utformning studeras och förbättras för att underlätta kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik. Till exempel genom att man kan cykla hela vägen fram till perronger eller hållplatser. Det ska vara tydligt att cykeln är ett prioriterat trafikslag vid kollektivtrafiknoder.

“Större cykelparkeringsgarage finns i Älvsjö och i anslutning till station Odenplan.”

Garaget i Älvsjö får inte ses som en förebild för kommande cykelgarage. Många väljer bort att parkera cykeln i det garaget på grund av otrygghet och risk för stölder.

Former för hur staden ska planera, uppföra och drifva cykelparkeringsgarage behöver utredas och klargöras.

Detta är en bra och viktig punkt. Det finns otaliga exempel där cykelparkering byggs där det råkar finnas plats men inget behov av cykelparkering. Behovet är oftast som störst där alla andra också gör anspråk på ytan. Prioriteringen av cykelparkering framför bilparkering borde lyftas särskilt. Det bör även belysas att det kan finnas behov av olika typer av extra säkra parkeringar som vissa cyklister kan vara beredda att betala en avgift för.

8.7 Samverkan och dialog, 59

“På regional nivå bör kombinationsresor främjas genom utökade möjligheter att ta med cykeln på kollektivtrafiken.”

“Viktigt att förtydliga att det ska vara möjligt att ta med sig cykeln på de flesta av kollektivtrafikslagen. Inte bara pendeltåg. Därför måste fordonsflottan uppdateras med

denna möjlighet och cykelinfrastrukturen runt fler kollektivtrafikpunkter uppgraderas för att möjliggöra smidig angöring med cykel.”

9.3 Strategiska kopplingar, sid 62

“Dessa bör kunna kompletteras med fler broar för enbart gång och cykeltrafik, som fyller en funktion både som länkar i ett övergripande cykelnät och för att binda samman stadsdelar för trafik av mer lokal karaktär. “

Mycket spännande och bra idé!

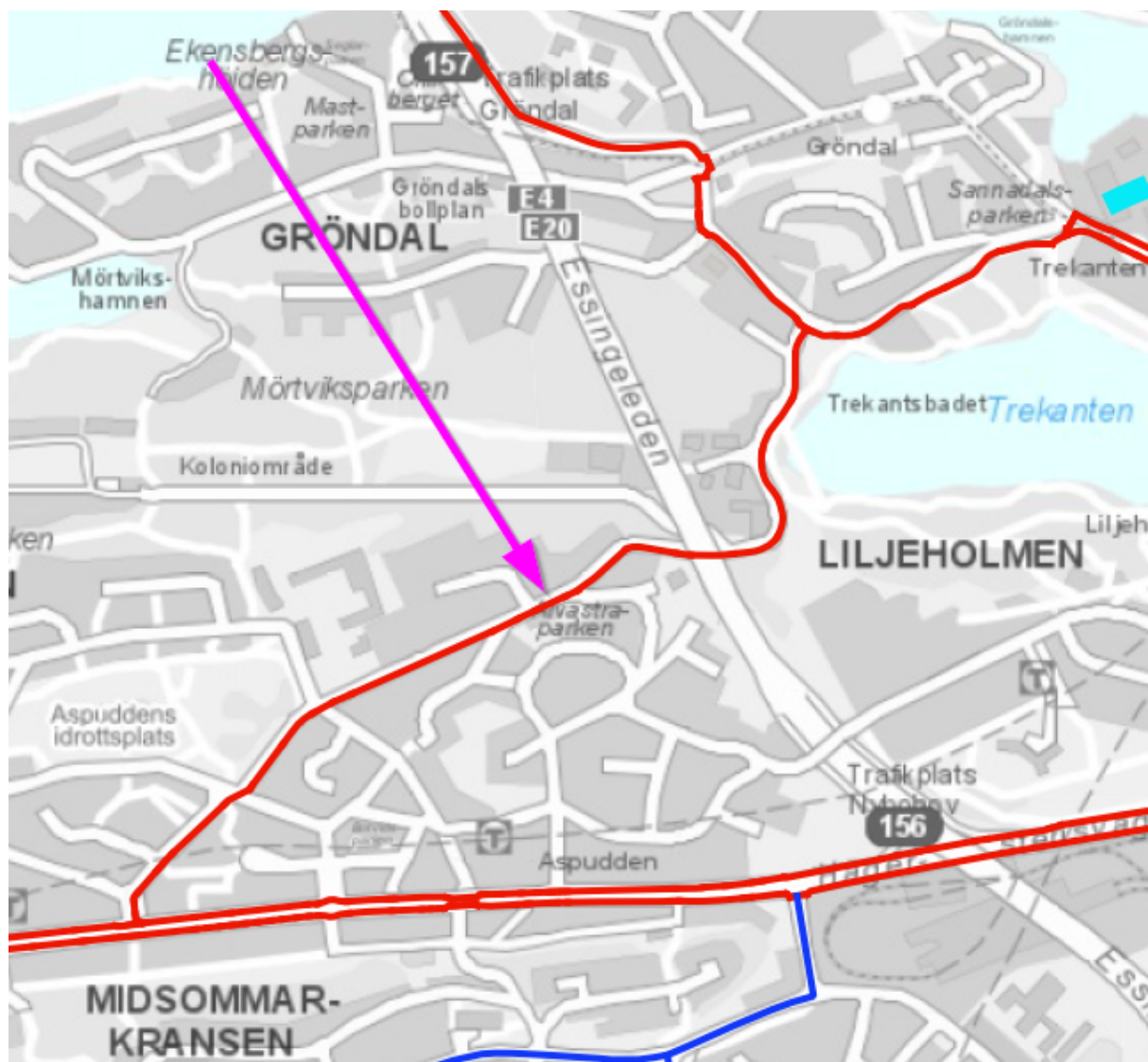
Karta cykelplan, sid 63

Även om det hänvisas till en mer högupplöst version i bilaga så vore det trevligt med en bättre upplösning även här.

Cykelplan Karta

Generell kommentar är att flera av de utpekade stråken under befintligt primär- och huvudnät helt saknar cykelinfrastruktur eller separerad cykelbana. Benämningen "Befintligt cykelnät" kan lätt tolkas som att det faktiskt finns någon form av cykelinfrastruktur. Det finns till och med risk att "befintligt" tolkas som att cykelinfrastruktur i linje med riktlinjerna för huvudnät respektive primärt stråk finns. Om den tolkningen av benämningarna inte är meningen behöver ordvalen ses över. Alternativt kan teckenförklaringen kompletteras med en information om hur befintligt cykelnät ska tolkas, att det inte innebär att det finns cykelinfrastruktur. I sin nuvarande form är kartan mycket vilseledande. Här följer några utvalda stråk under "befintligt cykelnät" som helt saknar cykelinfrastruktur.

Kommentar 1: Utpekad befintligt primärt stråk mellan Örnsberg och Gröndal saknar idag helt och hållet separerad cykelbana och borde knappast benämnas som något befintligt stråk. Är detta tanken? Om inte så är det en viktig del att utveckla för ett sammanhållet nät för cykel mellan söderort och västerort.



Kommentar 2: Nedan sträckning mellan Gamla stan och Södermalm finns inte idag. Möjligtvis att den ingår i den kommande planeringen av Slussen. Det borde så fall framgå.



Kommentar 3: Utpekade huvudcykelnät längs Finn Malmgrens väg och Ulricehamnsvägen saknar cykelinfrastruktur. Cykling sker i blandtrafik. Kan det verkligen sägas tillhöra befintliga cykelstråk då?

