

Pilotplats Cykel

Sammanställning av svaren på posters samt post it-lappar från workshop 1, 2, 3 och 4

## Workshop 1 – Supercykelbana (11 stycken postrar)

### Farhågor och knäckfrågor

Konflikter mellan cykeltrafik och biltrafik

- Angörande bilar mot cykelbanan. Nivåskillnad?
- Kan finnas frustrerade bilister som kör eller kör om i cykelbanan om endast en målad linje skiljer körfältet och cykelbanan.
- Utformning vid busshållplatser.
- Bilar kommer att parkera i cykelbanan om den är bred.
- Behovet av bilen minskar inte för att en vägbana tas bort. Andra parkeringslösningar kan komma att behövas. Under jord kanske?
- Gränsdragning mellan körfält och cykelbana bör vara fysisk eller ha en kant.
- Konflikt i fördelning av utrymme.

Biltrafikens flöde

- Hur påverkas flödet för bilister?
- Hur blir flödet på de återstående körbanorna och vilka blir effekterna på närliggande vägnät? Kommer det finnas skillnad mellan verklig och skyltad hastighet?

Lastning och lossning

- Lastning.
- Svårt med leveranser.
- Angöring för leverans till butiker, caféer mm.

Cykeltrafikens framkomlighet och komfort

- Vissa cyklister har höga hastigheter. Fartbegränsning (absolut fart) kan behövas.
- Att hålla stråket fritt från annat än cyklar.
- Sämre framkomlighet för cyklister som kör mot den gröna vågen.
- Snabba cyklister gör cykelbanan farlig för barn och lugnare cyklister.
- Flera filer i cykelfältet?

Acceptans av åtgärden

- Att få acceptans eller förslaget förankrat hos bilister.
- Acceptansen från majoriteten av användarna samt cyklisterna.

## Övriga farhågor och knäckfrågor

- Förutsättningar för utryckningsfordon. Hur bred blir den kvarvarande vägbanan för bilar?
- Hur blir samspelet mellan gående och cyklister?
- Estetik. Ser ut som ett försök, som till exempel Götgatsbacken.
- Ögs. Gotlandsgatan parkerade bilar.
- Stort angöringsbehov som idag medför dubbeluppst. cykelställsplacering?
- Bra svar på varför just innerstaden och Södermalm valdes som testplats, för extern kommunikation?
- Svårt att förena funktion och design samt få det tillräckligt bra i ett försök.
- Svårt att nyttja dagens cykelbana till något vettigt?
- Genomförandetiden.
- Funktionen upplevs som sämre och otryggare.

## Tidigare erfarenheter

- Cf indelas i fl. kf.
- Haag är en bra utformad cykelstad. Infrastruktur för cykel erkänner cyklisten som trafikgrupp, därmed förbättras även trafikantbeteendet.
- Köpenhamn är platt och har cykeltaxi. Kan man försöka göra cykelbanor mer platta och därmed attraktivare?
- Goda förebilder. Rakt igenom, hur blir det då?
- New York.
- Uppdelning av olika cyklistgrupper.

## Intressenter

- Nyttotrafiken.
- Grannkommuner som vill kopiera försöket.
- Trafikförvaltningen (SL).
- Storstockholms Lokaltrafik (SL).
- Leverantörer till butiker, restauranger, mm.
- Stockholmsbilisten.
- Bilpendlaren.
- Barn och ungdomar som rör sig utan föräldrar.
- Idrottsledare och lärare som rör sig med stora grupper i trafiken, ibland även på cykel.
- Färdtjänst.
- Taxi.
- Utryckningsvägar för polis och räddningstjänst (jämför med "Fire Lane").
- Polis (2 stycken deltagare nämnde denna intressent).
- Turister.
- Personer som jobbar i området.
- Synskadades riksförbund (Gotlandsgatan).

## Viktigaste farhågorna och knäckfrågorna på post-it lappar samt antalet duttar

- Förutsättningar för utryckningsfordon (8 stycken duttar).
- Angörande bilar mot cykelbanan behöver lastutrymme (7 stycken duttar).
- Målad linje – fara att bilister använder del av cykelbanan (4 stycken duttar).
- Parkerade bilar i cykelbana. Cykelfältet bör indelas i två körfält (0 stycken duttar).
- Utformning vid busshållplats (3 stycken duttar).
- Effekter pga. minskad kapacitet. Omkringliggande vägnät. Lastning på cykelfält. Utryckning (2 stycken duttar).
- På bilens bekostnad. Behovet av bilen minskar inte för att en körbana tas bort. Andra parkeringslösningar kan behövas. Under jord? (1 stycken duttar).
- Acceptans/förankring hos biltrafikanter (4 stycken duttar).
- För hög hastighet på cyklister, epitetet (3 stycken duttar).
- Med fler gående och cyklister är hastigheten för hög idag (50 km/h). Därför bör man titta även på den aspekten (1 stycken duttar).
- Sämre framkomlighet för cyklister som kör mot grön våg? (3 stycken duttar).
- Att inte hela bredden vinterväghålls, hela ytan respekteras inte (2 stycken duttar).
- Ommöblering – avgränsning av möbleringszon (2 stycken duttar).

## Workshop 2 – Grön våg för cyklister (8 stycken postrar)

### Farhågor och knäckfrågor

#### Konflikter mellan olika trafikslag

- Homogenisering. Vad händer med hinder under en grön våg? Chansa när man nästan är i grön våg.
- Leka med ljusen och springa.
- Små barn, roligt neråt.
- Konflikt med korsande cyklister och gående. Redan idag går och cyklar många mot rött ljus vid Vartoftagatan då de inte orkar vänta.
- Mötet mellan gående och cyklister vid korsningar.
- Sämre framkomlighet för bilar.
- Kan få påverkan på annan trafik, till exempel att det blir en längre väntetid för att passera över gatan.
- Klarar inte bussprioritering.
- Frestelser för andra ”hjulburna” att använda ”fritt fram vägen”.
- Risk att dioderna hetsar bakomvarande cyklister att cykla ikapp.

#### Kostnader av åtgärden

- Är underhållet av led-ljusen dyrt?
- Är detta en dyr åtgärd? Kanske är billigare att informera med skylt om att hålla 18-22 km/h.
- Dyrt.

- Kostnaderna.
- Kostnader för uppstart.

#### Onödig åtgärd

- Om inte väl intrimmat finns en risk att den inte används alls.
- Onödigt.

#### Hastigheten på den gröna vågen

- Hur fort cyklar man? Ett fåtal mätningar finns. Vem ska prioriteras här?
- Vilken hastighet ska vågen dimensioneras för?

#### Övriga farhågor och knäckfrågor

- Inte flexibelt.
- Fokus neråt.
- ”Split vision”, ”Titta bredd”.
- Kan det införas dioder i rött, gult och grönt? Inte bara i grönt.
- Drift och underhåll under vintern.
- Problem när det är lågtrafik respektive högtrafik (som problem med signal).

#### Tidigare erfarenheter

- I Bangkok med trafikflödesförtur, att man struntar i trafiksystemet.
- Fungerar sällan eller aldrig med bilar.
- Odense.
- Mest på skoj: Lägg in det i en app.

#### Intressenter

- Närboende.
- Affärsidkare.
- Snöröjningsentreprenörer.
- Drift och underhåll.
- Polisen.

#### Viktigaste farhågorna och knäckfrågorna på post-it lappar samt antalet duttar

- Onödigt. Cyklister lär sig hur det funkar, bättre att informera (6 stycken duttar).
- Dyrt? Billigare att informera med skylt vid trafikljusen om hastighetsspannet 18-22 km/h (3 stycken duttar).
- Vilken hastighet ska vågen dimensioneras för, ”pendlingscyklister”, ”äldre cyklister” (4 stycken duttar).
- Risk dioderna hetsar bakomvarande cyklister att cykla ikapp (3 stycken duttar).
- Irritation om man är i vägen för den gröna vågen (2 stycken duttar).
- Frestelser för andra ”hjulburna” att använda denna gräddfil (2 stycken duttar).
- Konsekvens med signalprogrammering (1 stycken duttar).
- Fel fokus! Fokus neråt! Lyft blicken (0 stycken duttar).

## Deltagare som angav namn och kontaktuppgifter på poster

- Magnus Lindell, [magnus.lindell@keolis.se](mailto:magnus.lindell@keolis.se)
- Johan Danielsson
- Peter Kronborg
- Ulrika Voghera, [voghera@telia.com](mailto:voghera@telia.com)

## Workshop 3 – Nederländsk korsning (10 stycken postrar)

### Farhågor och knäckfrågor

#### Konflikter mellan cykeltrafik och gångtrafik

- Krockar gående med cyklister i något läge?
- Reglering mellan gång- och cykeltrafik
- Hur ska samspelet ske mellan cyklist och fotgängare?
- Vissa grupper, som till exempel synskadade, kommer ha svårt med samspelet mellan cyklister och fotgängare i korsningen. Hur ska detta lösas?
- Konflikt mellan cyklister och gående.
- Korsningen innebär konflikter med gående, speciellt synskadade. Separatreglering drar omloppstiden.
- Passage för fotgängare över gatan.
- Upplevd trygghet gående.

#### Konflikter mellan cykeltrafik och biltrafik

- Kan högersvängsrisken finnas kvar när det är grönt ljus om bilisterna tar svängen snävt och cyklisten tror att han eller hon är trygg?
- Vad gäller väjningsplikt där cyklist och bilist möts i korsningen? Om inte huggtänder sätts ut i korsningen blir det otydligt ifall bilist har väjningsplikt.
- Finns det risk att cyklister kör i körfältet för bilar istället?
- Extra sveputrymme för svängen.
- Svepyta för boggiefordon.
- Undantagssigna för svängande bilar.
- Svårare att se cyklister som skall rakt fram när de skall in i korsningen.
- Det blir svårt för bilisten att bedöma om cyklisten ska rakt fram eller svänga höger.
- Siktinkel mellan cykel och bil är lurig.

#### Framkomlighet och komfort för cykeltrafik

- Ansamling av cyklister som ska köra rakt fram. Var ska cyklister som ska rakt fram stå? Yta som annars finns i en cykelbox.

- Utrymme för väntande cyklister som ska rakt fram gentemot de som ska svänga höger.
- Korsningen innebär en omväg för cyklister som ska rakt fram.
- Obekvämt att cykla rakt fram.
- Cykelmagasinet blir för litet.
- Försämrade framkomlighet för cykel och upplevd ”krokig” geometri.
- Kapacitetsbrist eller utrymmesbrist för cykelströmmar i konflikt.

#### Övriga farhågor och knäckfrågor

- Hur blir framkomligheten i korsningen?
- Snöröjning och isbildning vid refug.
- Kortare tid för grönt ljus för alla trafikslag.
- En annan korsning kanske kan väljas, som till exempel korsningen mellan Götgatan och Folkungagatan?
- Hitta lämplig korsning.

#### Tidigare erfarenheter

- Då alla tvingas ha C-körkort (lastbil) löser det sig.

#### Intressenter

- Gångtrafikanter som krockar med cyklister, särskilt barn och lärare eller ledare med större barngrupper som ska över gatan (Prata med några lärare för barn i yngre åldrar i skolan eller i förskolan?) (Två stycken deltagare nämnde barn som intressenter).
- Synskadades riksförbund (Två stycken deltagare nämnde denna intressent).
- Funktionshinderrörelser.
- Handikapporganisationer.
- Många synskadade i området.
- Polisen.
- Sveriges kommuner och landsting (SKL).
- Trafikförvaltningen (SL).

#### Viktigaste farhågorna och knäckfrågorna på post it-lappar samt antalet duttar

- Tydligt vem som har väjningsplikt när cykel kör framåt och bil kör höger (2 stycken duttar).
- (Kortare gröntid för alla trafikslag). Svårare att se cyklister som kommer bakom när man kommer fram till grönt rakt för cyklist (4 stycken duttar).
- Passage för fotgängare (1 stycken duttar).
- Konfliktsituation gående-cyklister (5 stycken duttar).
- Konflikt cyklister/gående (0 stycken duttar).
- Upplevd trygghet gående (2 stycken duttar).
- Hur regleras konflikt mellan cyklist och gående, vad gör cyklister när gående har grönt? (2 stycken duttar).

- Gående kan krocka med cyklister – särskilt svårt för barn och personer med vissa funktionshinder (11 stycken duttar).
- Gående? Synskadade? (1 stycken duttar).
- Som synskadad kan man inte ta ögonkontakt med cyklister när de svänger höger och fotgängare samtidigt har grönt. Om cyklister och fotgängare har grönt samtidigt finns risk för kollision (2 stycken duttar).

### **Deltagare som angav namn och kontaktinformation på poster**

- Henrik Göteson
- Magnus Lindell, [magnus.lindell@keolis.se](mailto:magnus.lindell@keolis.se)
- Peter Kronborg

### **Workshop 4 – Placering av cykelställ (7 stycken postrar)**

#### **Farhågor och knäckfrågor**

Konflikter mellan olika trafikslag

- Cykelstället kan köras på av lastbilar och andra bilar.
- Inskränker flexibiliteten för bilparkering om parkeringen placeras mitt på. Till exempel inskränks flexibiliteten för färdtjänstfordon.

Acceptans av bilister

- Ingen acceptans av bilförare.
- Svårt att få acceptans bland bilister.

Renhållning och vinterunderhållning

- Renhållning och drift.
- Städning och snöröjning. Är detta den bästa placeringen?
- Krångligare att snöröja.
- Städning och plogning. Är cykelstället flyttbart?
- Vinterunderhållning i och vid anslutning till parkeringen.
- Försvårar eventuellt vinterunderhållning.

Placering av cykelställ och cykelparkering

- Går cykelstället att nå från båda håll?
- Varför just här, där det finns en möbleringszon?
- Placering? Mitt i kvarteret?
- Begränsade möjligheter att hitta platser (idag finns stoppförbud, tidvisa stoppförbud, lastplatser).

Design och utformning av cykelställ

- Varför bilsymbol och inte cykelskylt?
- Provocerande utformning på cykelstället. Ställer trafikslagen mot varandra i onödan. Bättre vore om cykelställen vore utformade som en cykel. Onödigt att skriva folk på näsan.

### Övriga farhågor och knäckfrågor

- Parkeringstid och olika varaktigheter för parkering av cyklar.
- Trångt. Hur utformas ställen och vilka cyklar får plats i parkeringen?
- ”Runt om” parkering. Fyllda cykelställ brukar få bredvidparkering.

### Tidigare erfarenheter

- Götgatan, St. Eriksgatan, Skånegatan, Malmgårdsvägen?
- Denna lösning finns på Nybrogatan vid Östermalmstorg.
- Cykelställen vid kvarteret Gropen mellan Timmermansgatan och Torkelvägen borde utformas så att ena hjulet kommer närmare kanten.
- Sällan klagomål på befintliga platser med den här lösningen.
- Kan man ta bort cykelställen vintertid?
- Bäst fungerar träd eller lyktstolpar, blir ingen trängsel med andra cyklar.
- Historiskt med pedalen vid trottoarkanten.
- Inga erfarenheter av denna åtgärd. Det borde dock finnas fler och bättre omställningscykelparkeringar, där man kan växla mellan trafikslag. Säkra kameraövervakade cykelparkeringar där man växlar trafikslag.

### Intressenter

- Clear Channel (lånecykelföretaget). Annan design!
- Arbetsplatser i närheten och dess personal.
- Tillgänglighetsfråga. Cyklister med specialcyklar och barnfamiljer.

### Viktigaste farhågorna och knäckfrågorna på post-it lappar samt antalet duttar

- Städning/plogning. Är den flyttbar? (5 stycken duttar).
- Vinterunderhållning i anslutning till parkeringen och på platsen (0 stycken duttar).
- Körs på av angörande biltrafik (4 stycken duttar).
- Kan inskränka flexibiliteten för bilparkering om mitt på kvarteret. Handikapplatser. Angöring färdtjänstfordon (2 stycken duttar).
- Provocerande utformning. Ställer trafikslag mot varandra i onödan (2 stycken duttar).
- Acceptans bland bilister!? I synnerhet vintertid (5 stycken duttar).

### Deltagare som angav namn och kontaktuppgifter på poster

- Ulrika Voghera, [voghera020@telia.com](mailto:voghera020@telia.com)





TUB Trafikutredningsbyrå AB  
Bysistorget 8  
118 21 Stockholm

[www.trafikutredningsbyran.se](http://www.trafikutredningsbyran.se)