



PM avseende cykelsituationen på Södra Djurgården

Bakgrund

Antalet cyklister i Stockholm har under en lång följd av år ökat kraftigt. Redan 2008 kunde föreningen Svensk Cykling konstatera att det fanns 60% fler cyklister i Stockholm jämfört med tio år tidigare.

Det finns flera orsaker till detta, främst att stockholmarna blivit fler och därmed även antalet trafikanter. Miljö- och hälsoaspekterna har säkert bidragit samt det faktum att cyklandet, med rätt förutsättningar, är det i alla avseenden snabbaste, billigaste och minst miljöbelastande sättet att ta sig fram i en storstad.

Cykeltrafiken har ökat i alla delar av staden och förekommer i allt högre utsträckning hela året. Även snöiga vintrar. Cykelhandlare tillhandahåller numera dubbade vinterdäck och antalet åretruncyklister ökar.

Den största delen cyklister utgörs av pendlare till och från arbete eller studier. Främsta skälen är framkomlighet och ekonomi.

Olika platser är olika lämpade för cyklister. För pendlare finns det ofta inte möjligheter att välja färdväg. De som cyklar för sitt nöje eller motionens skull försöker sannolikt att välja mindre trafikerade områden eller där det finns cykelbanor, företrädesvis friluftsområden. Djurgården borde därför vara det idealiska området för cykling.

När Södra Djurgården nu får tillgång till femtio låncyklar placerade framför Cirkus, som i nummer 45/12 av Östermalmsnytt presenterades under rubriken ”nu kan du cykla kungligt”, vore det glädjande om förutsättningarna för att cykla på Djurgården avsevärt förbättrades.

Nuvarande situation ur cyklistens perspektiv

Vi anser att befintliga markerade cykelbanor är ofullständiga och dåligt underhållna. Detta gäller framför allt sträckan Djurgårdsbron – Waldemarsudde längs Djurgårdsvägen.

Bristen på cykelbanor tvingar cyklisterna att blanda sig med andra grupper av trafikanter, vilket medför onödiga missförstånd, irritation och risk för kollisioner och skador.

Detaljstudie av vägsträckan Djurgårdsvägen från Djurgårdsbron till Ryssviksvägen tur och retur

Från **Galärvarvsvägen fram till Alkärrret** delar cyklisterna den breda, grusbelagda gångbanan med gångtrafikanter. Där finns några anspråkslösa vägskyltar i vägbanan som ingen lägger märke till och ett par stenar markerade med en cykel, vilka är svåra att upptäcka, då de ofta är täckta med sand eller grus.

Denna gångbana är anlagd för gående och helt olämplig för cykelåkning. Då vägbanan inte är hårdjord, blir den vid regnväder snabbt lerig och det uppstår vattenpölar som inte kan självdräneras. Vintertid, när den intilliggande körbanan snöröjes, plogas snön regelmässigt upp på cykelbanan, som blir oframkomlig.

Dessutom är belysningen i det närmaste obefintlig.

Efter Alkärrret upphör varje form av cykelmarkering. Körbanan smalnar av för att ge plats för spårvagnsperrongen. Efter Allmänna gränd är körbanan åter bred, men infarten till Beckholmsvägen är farlig. Där råder alltid osäkerhet om bilisterna ska fortsätta Djurgårdsvägen fram eller ta av till höger mot Beckholmsvägen.

En markering i vägbanan med företräde för cyklister skulle minska risken för olyckor.

Efter avfarten till Beckholmsvägen/Djurgårdsslätten kan cyklisterna dela den asfalterade gångvägen, som är avskild från körbanan. Denna väg är emellertid för smal för att delas med gångtrafikanter, åtminstone ur gångtrafikanternas perspektiv.

Efter att ha korsat af Pontins väg, leder cykelbanan upp på trottoaren som breddats till spårvagnshållplatsen Djurgårdsskolan. Det kan tilläggas att cykel- och gångbanan strax innan hållplatsen ibland står under vatten eller is och snö. Efter denna hållplats finns en markerad cykelban, som dock upphör vid Ryssviksvägens början.

På återvägen från Ryssviksvägen mot Djurgårdsstaden tvingas cyklisterna ta vänstervarvets branta backe upp mot Bellmansro. En backe, vilken stundtals även ger spårvagnarna problem. Många väljer därför att vända och cykla Ryssviksvägen mot trafiken eller på trottoaren längs vattnet.

Tillbaka på Djurgårdsvägen, nu i västlig riktning, finns ingen vägledning.

Här finns i stället parkeringsplatser längs vägens norra sida, som dock inte hindrar framkomligheten, såvida inte en spårvagn passerar. Då blir det trångt och obehagligt. Spårvagnshållplatsen Djurgårdsskolan tvingar cyklisten att cykla ut i spåren och efter hållplatsen kommer ett avsnitt av körbanan utan markering för cyklister, vilken på ett par ställen smalnar av på grund av utskjutande trottoarpartier vid övergångsställen.

Efter Hazeliusbacken är körbanan äntligen åter markerad, men markeringen upphör efter avfarten vid Rosendalsvägen, där den grusade allén vid Villa Lusthusporten ska delas med gångtrafikanter. Denna väg är lika lite anpassad för cyklister som den motstående framför Nordiska museet, på andra sidan Djurgårdsvägen.

Halvvägs till Djurgårdsbron, vid övergångsstället mitt för Nordiska Museet, övergår ett fält av gångvägen i allén till asfaltbeläggning. Där saknas upplysning om den förväntade användningen av detta asfaltbelagda vägparti. Då den grusade gången ofta är lerig, föredrar även fotgängare att använda den för cyklisterna avsedda delen av vägen. Nära Djurgårdsbron finns ett par i vägen målade cykelsymboler på cykelbanan.

Sammanfattning och åtgärdsförslag

Det är en självklarhet, att fotgängare bör ha egna gångbanor och trottoarer och inte tvingas ut i körbanan eller på en vägren, likaväl som att bilar och andra motorfordon kan räkna med egen körbana.

Också cyklisterna borde kunna erbjudas väl underhållna och tydligt markerade körbanor.

Grundprincipen för säker trafik är separerade vägbanor för olika typer av trafikanter*.

Vi är medvetna om att detta inte kan genomföras överallt i kultur- och naturlandskapet på Södra Djurgården, men bör vara vägledande för utformningen av många vägsträckor.

Det optimala är nivåskilda vägbanor eller separering med hjälp av stolpar eller räcken. Där trafiken inte kan separeras, måste de olika vägbanorna tydliggöras, tex genom olikfärgade beläggningar och med tydliga skyltar och täta markeringar i vägbanan som komplement.

För en god cykelmiljö på *hela* Djurgården bör cykelvägarna vara sammanhängande och det bör finnas en konsekvens i valet av vägbeläggningar, markeringar och skyltar.

Med detta PM som utgångspunkt vill Djurgårdens hembygdsförening öppna en dialog med KDF, Stockholms stad, berörda föreningar och andra aktörer för att få till stånd en förbättring av nu rådande förhållanden.

Djurgårdens hembygdsförening i januari 2013

Agneta Lundström
ordförande

Björn Dahlström
cyklist

* För en mer vetenskaplig analys av trafiksituationen vill vi hänvisa till Vägverkets publikation 2009:154 avseende separering av fotgängare och cyklist. Dess sammanfattning ger en fyllig bild av tillämpliga åtgärder.