

§ 19

TN 2013/522-513

## Enklare snabbcykelbana längs Värmdövägen

### Beslut

Tekniska nämnden bedömer att pilotprojektet med en enklare snabbcykelbana mellan Nacka Forum och Sickla inte bör genomföras då juridiskt stöd för trafiklösningen saknas, säkerheten inte kan säkerställas och vägutrymme saknas

Beslutet ställs till kommunstyrelsen för särskilt för ställningstagande till fortsatt hantering av frågan i relation till fullmäktiges beslut om att pröva pilotprojektet.

Tekniska nämnden förespråkar istället en bredare gång- och cykelbana där det kommer att kunna gå att cykla fort med få stopp och få konfliktpunkter med övriga trafikanter i enlighet med förslaget i cykelplanen

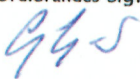


### Ärendet

2013-11-19 beslutade Tekniska nämnden att ge trafikenheten i uppdrag att utreda genomförande och konsekvenser av ett införande av en enklare snabbcykelbana mellan Nacka Forum och Sickla.

Trafikenhetens bedömning är att en förändring i Trafikförordningen (1998:1276) behövs för att ett uppmålat snabbcykelstråk enligt förslaget ska kunna vara brukbart. Utformning av gaturummet är styrt utifrån den lagstiftning som finns och en kommun har begränsade möjligheter att hitta på egna trafiklösningar och trafikregler. Eftersom vägutrymmet dessutom är begränsat skulle det krävas en omfattande ombyggnad för att kunna skapa snabbcykelbanorna. Refuger måste flyttas eller tas bort, kantstenar flyttas och körfält och busskörfält tas bort. Utöver detta finns det flera andra aspekter som talar emot ett införande. Försämrade trafiksäkerhet och försämrade framkomlighet för kollektivtrafiken är de mest märkbara nackdelarna. Andra instanser som uttalat sig negativt till den föreslagna trafiklösningen är Polisen, Sveriges kommuner och landsting, Transportstyrelsen och trafik konsulter.

### Bakgrund

Tekniska nämnden har i Mål- och budget 2014-2016 från Kommunfullmäktige fått i uppdrag att ansvara för att pröva ett pilotprojekt med en enklare snabbcykelbana mellan Nacka Forum och Sickla. Tekniska nämnden har 2013-02-19 med diarienummer TN 2013/65-539 beslutat att avslå ett politikerinitiativ om att måla snabbcykelstråk längs ovan angivna sträcka. 2013-11-19 beslutade Tekniska nämnden att ge trafikenheten i uppdrag att utreda genomförande och konsekvenser, särskilt ur trafiksäkerhetssynpunkt, av en enklare snabbcykelbanan mellan Nacka Forum och Sickla.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Tekniska nämnden

Forts § 19

Idag finns det ingen vedertagen definition om vad en snabbcykelbana är. Det förslag som givits i dagsläget bygger på målade cykelfält längs med befintliga gång- och cykelbanor på Värmdövägen mellan Nacka Forum och Sickla. Det har inte gått att hitta liknande lösningar med parallell cykelinfrastruktur (cykelbana och cykelfält sida vid sida) i varken Sverige eller i Europa. Däremot finns det olika satsningar på så kallade snabbcykelstråk eller cykelmotorvägar runt om i Europa. Till skillnad mot en uppmålad snabbcykelbana (cykelfält) bygger dessa cykelvägssatsningar generellt på att cyklister ska kunna ta sig fram fort med få inbromsningar och få konflikter med andra trafikslag.

Trafikenheten har i tidigare utlåtande (TN 2013/65-539) istället för cykelfält förordat satsningar på bredare gång- och cykelbanor där trafiksäkerheten och framkomligheten kan säkerställas. Konflikten mellan både gående och motorfordon kan med bredare gång- och cykelbanor minska samtidigt som det kommer bli lättare för en cyklist att passera en annan cyklist. Dessa positiva aspekter kommer inte att skapas genom att måla upp cykelfält. Konflikten med motorfordon kommer att öka och problemen för en cyklist att passera en framförvarande cyklist kommer att kvarstå eftersom gång- och cykelbanan föreslås ha samma bredd som idag och cykelfälten inte kan göras så breda att omkörning blir möjlig.

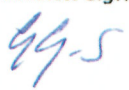
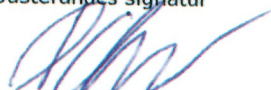

**Lagstridighet**

Enligt Trafikförordningen (1998:1276) 3 kap 6 § måste cyklar framföras på cykelbana om sådan finns. Snabbcykelbanor längs med befintliga gång- och cykelbanor skulle juridiskt sätt bli obrukbara. Denna bedömning ställer sig även tjänstemän från SKL, transportstyrelsen samt trafikkonsulter bakom. Det finns även exempel på rättsfall där cyklister blivit dömda för att ha cyklat i vägbanan när cykelbana funnits.

**Utformning och utrymmesbrist**

Cykelfält ska vara minst 1,25 meter breda men kan göras bredare om god framkomlighet och trafiksäkerhet eftersträvas. Studier visar att cykelfält smalare än 1,2 meter ger negativa säkerhetseffekter och uppfattas negativt av cyklister. Cykelfält rekommenderas alltid i båda färdriktningarna. Cykelfält kan vara bra lösningar i tätbebyggda områden där det av ekonomiska eller utrymmesmässiga skäl inte går att anlägga säkra och väl utformade lösningar med cykelbanor.

Vägbredden på sträckan mellan Nacka Forum till Sickla är varierande. Vid de smalaste passagerarna, exempelvis mellan Finntorp och Nacka station, är vägbredden 8-8,5 meter (exklusive gång- och cykelbanor). På andra delar är vägbredden mer tilltagen med bitvis fler körfält. Längs de smalare går det inte att skapa cykelfält med godtagbar standard. Möjligheten att skapa smalare cykelfält finns men eftersom hastigheten för motorfordonen är hög och cykelfältet kommer gå längs kantsten behövs ordentliga bredder för att

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		



SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Tekniska nämnden

Forts § 19

säkerställa säkerheten. Smala cykelfält försämrar även framkomligheten för cyklister då det blir omöjligt eller mycket svårt att passera andra cyklister.

Längs de sträckor med flera körfält kommer ett körfält behöva tas bort för att skapa cykelfälten. Bitvis kommer även refuger och kantstenar behöva flyttas. Vad detta kommer att innebära för fordonstrafiken och i synnerhet kollektivtrafiken har inte studerats i dagsläget.

### Trafiksäkerhet

Utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv är ett införande av snabbcykelbana enligt förslaget tveksamt. Sträckan passerar flera punkter där god trafiksäkerhet blir svår att säkerställa, exempelvis vid korsningar, busshållplatser och på- och avfarter. Hastigheten på motorfordon samt antalet bussar på Värmdövägen är två aspekter som gör cykelfält på denna sträcka till en mindre bra lösning. En annan aspekt att beakta ur säkerhetssynpunkt är att det inte går att särskilja olika typer av cyklister för att exempelvis förbjuda långsamtgående cyklister i cykelfälten.

### Försämrad framkomlighet för kollektivtrafiken


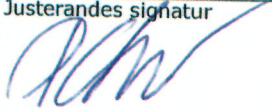
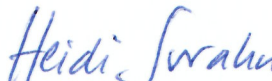
Värmdövägen trafikeras av en stor mängd bussar och införande av cykelfält skulle försämra framkomligheten för bussarna. Bland annat kommer konflikter skapas vid ut och inkörning till busshållplatserna då bussarna på något sätt behöver korsa cykelfälten.

### Ytterligare aspekter att beakta

Vid kraftigt regn bildas det stora vattensamlingar längs vägkanten på delar av sträckan. Anledningen till detta är att det saknas brunnar för bortforsling av dagvatten. Cykelfälten skulle alltså bitvis hamna under vatten vid regnväder. Cykelfält kan även vara svåra att renhålla då skräp och grus ofta samlas mot vägkanterna. Av samma skäl kan det vara svårt att hålla cykelfälten fria från is och snö.

Tekniska nämnden måste kunna stå till svars för en lösning med målade snabbcykelbanor. Det är en sak att cyklister idag bitvis väljer att cykla i vägbanan men skapar kommunen nya lösningar måste trafiksäkerheten och framkomligheten säkerställas. Att försöka måla cykelfält längs Värmdövägen garanterar inte att det kommer gå att cykla snabbare i cykelfälten än på befintliga gång- och cykelbanor, inte minst med tanke på konflikten med motorfordon och framförallt kollektivtrafiken.

Trafikenheten förespråkar istället bredare gång- och cykelbanor där det kommer att kunna gå att cykla fort med få stopp och få konfliktpunkter med övriga trafikanter i enlighet med förslaget i cykelplanen. Projektering av cykelbanan på södra sidan av Värmdövägen är

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Tekniska nämnden

Forts § 19

möjlig att starta under 2014 om investeringen prioriteras i T1. Utbyggnad skulle då kunna påbörjas under 2015/2016.

I bilaga 1 finns en utförlig genomgång av vad ett införande av cykelfält längs Värmdövägen skulle innebära, vilka riskerna är och vilka platser som är extra kritiska.

### Handlingar i ärendet

Tjänsteskrivelse 2014-01-16 Rev 2014-02-06

Bilaga 1: Sweco Infrastructure AB (2013). PM Cykelfält längs Värmdövägen.

### Yrkanden

Eva Närvä Eickenrodt (M) yrkade, med instämmande av Dan Johansson (v) och Ingemar Sahlgren (C), bifall till enhetens förslag till beslut.

### Beslutsgång

Nämnden beslutade i enlighet med enhetens förslag till beslut.

### Protokollsanteckningar

Ingemar Sahlgren (C), Eva Närvä-Eickenrodt (M), Gunilla Grudevall-Steen (FP) lät anteckna följande till protokollet.

” Vi beklagar att förutsättningarna för en snabbcykelbana på Värmdöleden utifrån ett säkerhets-, juridiskt och planmässigt perspektiv inte var bättre. Istället hänvisar vi till möjligheter i samband med kommunens cykelplan som är ute på remiss. Vi ser även fram emot att planera för säkra och effektiva cykelbanor i samband med byggandet av Nacka Stad.”

Per Chrisander (MP) lät anteckna följande till protokollet;

” Markering/reservering av delar av gatuutrymme för cykeltrafik kan vara bra alternativ där gatubredderna är tillräckliga långa sträckor, och där tillräckliga bredder på cykelvägar inte kan uppnås på annat sätt. Dessa förutsättningar finns inte mellan Forum Nacka och Sickla, vilket en utredning nu visat. ”

-----

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
