

YTTRANDE
MSN 2014/3-219

Tekniska nämnden
TN 2013/564-513
Trafikenheten
Nacka kommun
131 81 Nacka

Yttrande över förslag till cykelplan, TN 2013/564-513

Bakgrund

Syftet med Cykelplan 2014 är att de satsningar och utbyggnader som görs på cykel i Nacka kommun ska ske på ett effektivt och prioriterat sätt. Cykelplanen ska fungera som underlag för planering, planläggning och utformning av det fysiska rummet och även som underlag och planering av drift och underhåll samt kommunikation. Dels innehåller planen förslag på fysiska cykelåtgärder och dels grundläggande principer för bland annat detaljutformning, cykelparkeringar, vägvisning och underhåll. Cykelplanen ska även fungera som underlag för budget- och verksamhetsplanering.

Målet med Cykelplan 2014 är att det ska bli enklare, snabbare och säkrare att cykla i Nacka och att andelen cyklister ska öka under alla delar av året.

Med den utbyggnad och befolkningsökning som förväntas i Nacka, särskilt på Västra Sicklaön, är det betydelsefullt att alla delar av transportinfrastrukturen utvecklas och byggs ut. Cykeln är en given beståndsdel i att skapa ett komplett och klimatanpassat transportsystem, som poängteras i Nackas översiktsplan från 2012. Under de senaste åren har andelen cyklister ökat, vilket medför att satsningar på cykeltrafiken blivit än viktigare.

Arbetsätt

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden ansvarar för hantering av detaljplaner och bygglov, samt har synpunkter på funktion, utformning och gestaltning av den fysiska miljön. Cykelplanen är tänkt att vara ett underlag för planering och utformning av det fysiska rummet, innehålla förslag på fysiska cykelåtgärder och grundläggande principer för bland annat detaljutformning och cykelparkeringar. Cykelplanen behandlar därmed frågor som ligger under miljö- och stadsbyggnadsnämndens ansvar.

Cykelplanen har tagits fram utan någon större samordning med övrig fysisk planering. Ansvaret för detaljplanering och trafikplanering är uppdelat på olika enheter och olika

nämnder. För att säkerställa att vi får en integrerad samhällsplanering istället för separerad bebyggelseplanering och trafikplanering måste vi arbeta tillsammans samt ha en samsyn på hur vi ska arbeta och mot vilka mål. Detta blir särskilt viktigt med tanke på den kommande exploateringen på Västra Sicklaön.

Den åtgärdsplan som ingår i cykelplanen kommer att behöva uppdateras med jämna mellanrum, vad gäller sträckning, prioritet och kostnad. För att få en integrerad planering av cykelnätet och övrig stadsutveckling behöver samordning ske med de stadsbyggnadsprojekt som berörs av cykelplanen, främst vad gäller cykelvägarnas utformning och finansiering. I sammanhanget är det viktigt att veta vilken status cykelplanen har för kraven på utformning och möjligheten till finansiering, i samband med övrig stadsutveckling.

Förslaget till cykelplan

Det är väldigt positivt att det nu finns ett färdigt förslag till cykelplan. I Nacka kommuns översiktsplan från 2012 anges ett komplett transportsystem som en av fyra stadsbyggnadsstrategier, där en av åtgärderna för att genomföra denna strategi är att ta fram en cykelplan.

I cykelplanen föreslås att cykelnätet delas in enligt tre kategorier, regionala cykelstråk, huvudcykelnät och lokalcykelnät. Denna indelning är gjord utifrån respektive cykelvägs funktion och ligger även till grund för cykelvägarnas utformning och inbördes prioritering. Cykelplanen föreslår att de regionala cykelstråken, som går genom flera kommuner, utformas och måttsätts i enlighet med "Regional cykelplan för Stockholms län". För övriga cykelvägar föreslås att Sveriges kommuner och landstings "GCM-handbok" styr utformningen. I övrigt är tanken att cykling ska kunna ske i blandtrafik där hastighetsbegränsningen är 30 km/h eller lägre. Att använda utformning och mått från gemensamma och vedertagna källor innebär att vi inte "behöver uppfinna hjulet" själva, samt att utformningen blir lättavläst och konsekvent både inom kommunen och över kommungränserna.

För respektive kategori anges för gång- och cykelbanorna ett minsta godkända breddmått och ett breddmått som uppfyller god standard. För att gaturummet inte ska bli för brett och för att få en stadsmässighet i gatumiljön bör principen vara att det minsta godkända breddmåtten ska användas uteslutande, särskilt inom stadsbebyggelse.

Cykelplanen innehåller flera förslag som är positiva för cyklisternas framkomlighet och säkerhet, bland annat separering av gående och cyklister, förbättrade signalanläggningar och utformning av korsningar och hastighetssäkrade passager med förkörsrätt för cyklister. Förutom de detektor slingor som föreslås vid trafiksignaler vid de regionala cykelstråken bör även så kallad "grön våg" för cykeltrafik införas på regionala cykelstråk och huvudcykelnät för att underlätta och prioritera cykeltrafiken. En grön våg innebär att på varandra följande trafiksignaler programmeras så att man vid en viss hastighet (t.ex. 20 km/h) får grönt hela

vägen, och därmed slipper de för cyklister så besvärande stoppen. En sådan lösning är vanlig i Nederländerna och Danmark, och finns även på Götgatan och Skeppsbron.

I anslutning till busshållplatser föreslås att cykelbanorna dras bakom väderskydd eller påstigningsplatser, vilket innebär en klar förbättring för både cyklister och kollektivtrafikresenärer. De typlösningar som visas i cykelplanen verkar främst vara framtagna utifrån trafiksäkerhet och inte med tanke på att de ska fungera i en stadsmiljö. Särskilt i den planerade täta och blandade staden på västra Sicklaön kommer avsteg att behöva ske från denna typlösning vad gäller möjligheten att anordna en separat bussficka, kurvradien, samt säkerhetsavståndet framför och bakom väderskyddet.

Cykelplanen föreslår att en skiljeremsa eller ett räcke ska användas vid cykelvägar för att skilja motorfordonstrafiken från gång- och cykeltrafiken. Längs de regionala cykelstråken anges att det alltid ska finnas minst 1 meter skiljeremsa eller räcke som avskiljare, medan huvudcykelnätet ska utformas med längsgående markering i form av ett 20 cm brett vitmålat streck mot kant. Varken en 1 meter bred skiljeremsa eller räcken är särskilt stadsmässiga lösningar. För att få ett mer stadsmässigt gaturum och inte öka den barriäreffekt som bilvägarna redan har föreslås där att skiljeremsan begränsas till 20 cm och att räcken inte används annat än på landsvägar med högre hastigheter, som Saltsjöbadsleden och Ältavägen.

Trygg- och säkerhetsfrågor behandlas knappt alls i cykelplanen, förutom att det nämns att belysningen av gång- och cykelvägarna påverkar trygghetsupplevelsen och att belysningen av cykelpassager är extra viktig. Det är av stor betydelse att gång- och cykelvägar och andra utemiljöer utformas så att de uppfattas som tryggt och säkert, för att inte möjligheten att röra sig ute ska begränsas av de miljöer som känns otrygga. Trygghetsupplevelsen påverkas förutom av belysningen även av var gång- och cykelvägen är placerad och hur den är utformad. För att gång- och cykelvägar ska kännas trygga även under dygnets mörka timmar bör det finnas möjlighet till kontakt med andra trafikanter eller boende/verksamma i närområdet. För att kombinationen av gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik ska kännas trygg och säker är det centralt med stationsmiljöernas utformning, vilket blir än viktigare när de nya tunnelbanestationerna ska planeras. Trygg- och säkerhetsfrågor är av särskild betydelse för kvinnor, då de i högre grad än män utnyttjar kollektivtrafik och gång- och cykelbanor och oftare än män känner otrygghet i sådana miljöer. Trygg- och säkerhetsaspekter på det fysiska rummet kan ses som en jämställdhetsfråga, då otrygga miljöer på så sätt kan begränsa kvinnors möjlighet att röra sig.

Den höjda ambitionsnivån vad gäller drift och underhåll medför en tydlig förbättring av tillgängligheten och standarden på gång- och cykelvägarna. Den förbättrade vinterväghållningen är den kanske enskilt viktigaste åtgärden för att förbättra trafiksäkerheten på cykelvägarna och medför även en klar förlängning av cykelsäsongen. Under den kraftiga utbyggnad som förväntas på västra Sicklaön framöver blir det än angelägnare att gång- och cykeltrafiken fungerar.



Parkeringsmöjligheter för cyklar behöver vara nära målpunkten och säkra för att fungera. Vid viktiga knutpunkter för kollektivtrafiken bör det finnas infartsparkering för cykel, vilka med fördel kan förses med cykelpumpar. I anslutning till en blivande tunnelbanestation kanske det i framtiden kan finnas möjlighet att inspireras av "Bike and ride"-anläggningen vid Hyllie station i Malmö, där det finns cykelparkering inomhus, omklädningsmöjlighet, förvaringsboxar, cykelverkstad och cykelpump.

Åtgärdsplanen

Cykelplanen innehåller även en åtgärdsplan, med förslag på förbättringar och nybyggnader i cykelnätet, prioriteringsordning och beräknad kostnad åtgärderna. Fokus för de föreslagna åtgärderna ligger på pendlingsresor till arbete och skola. Till grund för de föreslagna utbyggnadsåtgärderna ligger därför lokaliseringen av skolor och större arbetsplatser, samt kopplingar till kollektivtrafikknutpunkter. Eftersom Nacka nu planerar för en utbyggd tunnelbana bör dock cykelplanen även innehålla förslag på hur befintligt gång- och cykelnät kopplas till tänkta tunnelbanestationer.

En av stadsbyggnadsstrategierna i översiktsplanen är att skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön. Tanken är att västra Sicklaön framöver ska omvandlas till en mer stadsmässig stadsdel, med allt vad det innebär. Ett syfte med omvandlingen är att en tätare bebyggelse ger förutsättningar för kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik. En av åtgärderna för att genomföra stadsbyggnadsstrategin är att Värmdövägens funktion som Nackas huvudgata ska förtydligas genom att den utvecklas till en attraktiv och funktionell stadsgata, med intilliggande bebyggelse och ett gaturum som är anpassat för alla trafikslag.

För att gaturummet ska bli attraktivt och stadsmässigt är det viktigt att gående, cyklister och bilister inte separeras från varandra på Värmdövägen eller på västra Sicklaön i övrigt. Gång- och cykelvägar och biltrafiken bör här därför inte separeras med mer än 20 cm breda skiljeremсор eller räcken. På den del av Värmdövägen som går på västra Sicklaön kan ett alternativ vara att skiljeremsan mellan gång- och cykelvägen och biltrafiken utformas med en planterad trädrad. Frågan om hur enskilda sträckor av Värmdövägen ska utformas bör fördjupas i arbetet med strukturplanen för västra Sicklaön. Att förlägga det regionala Värmdöstråket söder om Värmdövägen känns logiskt, med tanke på att antalet korsningspunkter då begränsas och en förtätning norr om Värmdövägen inte påverkar cykelstråket. Däremot bör man överväga att placera cykelbanan närmast biltrafiken och inte tvärtom, då det är en lösning som fungerar oavsett vad som händer med Saltsjöbanan i framtiden.

I översiktsplanen lyfts under stadsbyggnadsstrategin om ett komplett transportsystem fram att det behövs ett säkert cykelstråk som binder ihop Sicklaön och Saltsjöbaden, vilket även cykelplanen nu föreslår. Att det regionala Saltsjöbadsstråket föreslås förläggas längs med Saltsjöbadsleden är positivt för pendlingscyklister, då det innebär en rak cykelväg med bra framkomlighet.

Saknade cykelvägar

I cykelplanens åtgärdsplan saknas ett antal cykelvägar som ingår i en detaljplan som är gällande eller under arbete alternativt är i behov av förbättring eller nybyggnad.

Följande saknade cykelvägar ingår i detaljplaner som är gällande:

- Tre kronors väg på Kvarnholmen.
- Hedenströms väg och Tollaregatan i Tollare.

Följande saknade cykelvägar ingår i detaljplaner som är under planering:

- Skarpövägen till Telegrafberget.
- Dalvägen – Boo strandväg och Boo kapellväg – Galärvägen – Lotsvägen – Baggensvägen enligt planprogrammet för Sydöstra Boo.

Vissa sträckor saknas i cykelplanen:

- Befintlig tvärförbindelse mellan Älta och Saltsjöbaden genom Erstavik bör kunna ingå i huvudcykelnätet, då den binder ihop två kommundelar.
- Från norra Boo saknas en cykelväg längs delar av vägen mot Orminge och vidare mot centrala Nacka, t.ex. längs Lövbergavägen – Kummelnäsvägen.
- Cykelväg saknas mellan Gustavsvik och Orminge utmed Gustavsvikvägen – Mensättravägen, en väg som fungerar som uppsamlande väg och är en viktig väg till skolor, fritids- och idrottsanläggningar i Orminge.

I vissa fall behöver möjligheten att uppföra cykelvägar utredas:

- Möjligheten att ha cykelvägar till de båtplatser som trafikeras av SL:s eller Waxholmsbolagets båtar bör undersökas, då det är ett av få kollektivtrafikslag där cykel kan tas med.
- I översiktsplanen nämns att tillgängligheten för gående och cyklister mellan Skogsö och Boo bör utredas. En sådan förbindelse skulle binda ihop olika delar av kommunen på ett helt nytt sätt och skapa en väldigt gen väg mellan Boo och Saltsjöbaden.

Mellankommunala cykelstråk kan förbättras, bland annat:

- Tyresöstråkets fortsättning mellan Älta och Flatenbadet i Stockholm saknar en separat cykelväg.

Genomförande

I åtgärdsplanen finns en prioriteringsordning av de åtgärder som cykelplanen föreslår. Denna åtgärdsplan kommer att behöva uppdateras med jämna mellanrum, vad gäller sträckning, prioritet och kostnad. För att prioriteringen ska bli enklare behöver prioriteringsprinciperna förtydligas.



Det framgår inte tydligt hur kostnaderna har beräknats för de investeringar som föreslås i cykelplanen. Bland annat är det frågetecken utifrån vilken standard kostnadsberäkningen är gjord och om kostnader för markinlösen ingår.

Hur investeringarna i cykelplanen ska finansieras och när de ska genomföras framgår inte i cykelplanen. I t.ex. en investeringsplan kan det definieras vilken investering som ska ske när. Det behöver förtydligas om alla föreslagna förbättringar i cykelnätet ska finansieras av kommunen eller om exploatörer inom pågående stadsbyggnadsprojekt ska vara med och finansiera.

Om exploatörer ska vara med och finansiera cykelvägar är frågan också hur det säkerställs att de färdigställs. Iordningställande av cykelparkeringar på kvartersmark behöver också säkerställas.

Cathrin Bergenstråhle
Miljö- och stadsbyggnadsnämndens ordförande

Anders Ekengren
Stadsbyggnadsdirektör