

Samrådsredogörelse för Cykelplan 2014

Sammanfattning

Syftet med Cykelplan 2014 är att de satsningar och utbyggnader som görs för cykel i Nacka kommun ska ske på ett effektivt och prioriterat sätt. Målet med cykelplanen är att det ska bli enklare, snabbare och säkrare att cykla i Nacka. Kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik ska förbättras och andelen cyklisterna ska öka under alla delar av året.

Utifrån de 39 synpunkter som inkommit under remisstiden har nya ställningstaganden gjorts och cykelplanen omarbetats. En av de största förändringarna i planen är ett nytt kapitel om stadsplaneringens betydelse för att skapa trygga och attraktiva cykelvägar. En annan betydelsefull ändring är att cykelplanen på ett tydligare sätt behandlar kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik. Mindre justeringar har även gjorts i åtgärdsplanen där nya länkar har tillkommit och omprioriteringar gjorts mellan de olika åtgärdsförslagen.

Ärendet

Under 2013 har förslag till ny cykelplan för Nacka kommun arbetats fram och Tekniska nämnden beslöt vid sitt sammanträde 2013-12-17 att skicka ut cykelplanen på remiss. Remisstiden pågick mellan 19 december 2013 till 28 februari 2014. Totalt inkom 39 yttranden från nämnder, myndigheter, organisationer, intresseföreningar och allmänhet. Se bilaga 2, samrådsredogörelse, för fullständig summering.

Utskick har gjorts till remissinstanserna (2013-12-19), pressutskick (2014-01-10), annonsering för allmänheten i Nacka Värmdö Posten (2014-01-14) samt på publicering på www.nacka.se (2013-12-19). Cykelplanen har varit utställd i Nacka stadshus samt i biblioteken i Fisksätra, Älta, Orminge, Saltsjöbaden och i Nacka Forum mellan den 20 januari till den 28 februari. Den 3 februari 2014 presenterades planen för *Nätverket för Fisksättras framtid* i Fisksätra bibliotek.



Förslag till cykelplan

Syftet med Cykelplan 2014 är att de satsningar och utbyggnader som görs för cykel i Nacka kommun ska ske på ett effektivt och prioriterat sätt. Målet med cykelplanen är att det ska bli enklare, snabbare och säkrare att cykla i Nacka. Kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik ska förbättras och andelen cyklister ska öka under alla delar av året.

Cykelplanen behandlar principer för arbete kring detaljutformning, drift och underhåll, cykelparkeringar och cykelvägvisning. Planen tar även upp frågor kring kommunikation och beteendepåverkan samt behovet av tydligare mätning och uppföljning av cykeltrafiken. Cykelplanen innehåller även en åtgärdsplan där nyanläggning och förbättring av cykelvägnätet föreslås. Åtgärdsplanen inrymmer också förbättringsåtgärder för drift och underhåll, cykelparkeringar, cykelvägvisning och kommunikationsinsatser.

Sammanfattning av inkomna synpunkter

Cykelplanen har varit ute på samråd från den 19 december 2013 till den 28 februari 2014. 39 yttranden från nämnder, myndigheter, organisationer, intresseföreningar och allmänhet har inkommit. 18 av dessa inkomna yttranden är från privatpersoner.

Den enskilda del av cykelplanen som det inkommit flest synpunkter på är åtgärdsförslaget längs Saltsjöbadsleden. Av de nio privatpersoner som tyckt till om förslaget är det tre som tillstryker förslaget medan sex tycker att det är ett mindre bra förslag. Anledningarna som lyfts fram är bland annat att det skulle bli en trist miljö som är bullrig, dammig och väderutsatt och att det är en onödig investering eftersom cyklister ändå kommer välja Saltsjöbadsvägen. Liknande åsikter förs fram av *Nätverket för Fisksättras framtid* och *Svenska cykelsällskapet*. Miljö- och stadsbyggnadsnämnden ser dock att förslaget löser ett problem som lyfts redan i översiktsplanen. Att koppla samman Sicklaön och Saltsjöbaden längs Saltsjöbadsleden anses som positivt för pendlingscyklister med god framkomlighet. Nacka Miljövårdsråd anser att enklare alternativ längs Saltsjöbadsvägen bör undersökas men att om Saltsjöbadsleden byggs så bör ändå åtgärder längs Saltsjöbadsvägen göras för att underlätta för den lokala cyklingen. I cykelplanen har åtgärdsförslag för att förbättra cykling i blandtrafik längs Saltsjöbadsvägen tillkommit. Eftersom det fortsättningsvis bedöms som orimligt att skapa separerad cykelinfrastruktur på Saltsjöbadsvägen kommer åtgärdsförslaget längs Saltsjöbadsleden att kvarstå.

En annan aspekt som lyfts i flera yttranden är betydelsen av kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik. Vikten av denna fråga har bland annat tagits upp av Miljö- och stadsbyggnadsnämnden, Kulturnämnden, Värmdö kommun, Trafikförvaltningen SLL och Sjövägen. I Nacka är kombinationsresandet med cykel och kollektivtrafik en självklar och viktigt del av trafiksystemet. Betydelsen av kopplingen mellan cykel och



kollektivtrafik har lyfts i cykelplanen. Dels behandlas det i kapitlet med cykelparkeringar på ett tydligare sätt och dels är cykelplanens målformulering justerat utifrån denna aspekt.

Samhällsplaneringens betydelse för cykeltrafikens attraktivitet framhålls bland annat av Trafikverket och Miljö- och stadsbyggnadsnämnden. Trafikverket tar upp hur en tät stadsstruktur kan uppmuntra resor med cykel men även hur cykelinfrastruktur kan påverka stadsmässigheten. Av Miljö- och stadsbyggnadsnämnden lyfts även vikten trygg- och säkerhetsfrågor i planerandet av cykelvägar. Cykelplanen har kompletterats med ett nytt kapitel som berör trygghetsfrågor och stadsplaneringens betydelse för attraktiviteten för cykel som transportmedel.

En annan synpunkt som tagits upp i flera yttranden är att cykelplanen inte tydligt behandlar rekreations-, turism- och fritidscyklning. Detta framförs bland annat av Kulturnämnden, Kommunala pensionärsrådet, SPF Nackaringen och Svenska cykelsällskapet. Ingen förändring i cykelplanen har gjorts vad gäller denna fråga. Cykelplanens fokus är på pendlingsresor till och från skola och arbete. Bedömningen är att potentialen för att förändra resebeteendet för dessa är stort då dessa resor görs frekvent och är i många fall tillräckligt korta för att göras med cykel. Väljer fler cykeln kan onödiga bilresor undvikas och kollektivtrafiken avlastas. Även om inte fokus ligger på turism- och rekreationscyklning kommer denna sorts cyklning gynnas av de föreslagna åtgärderna. Att ta fram en plan för förbättrad turism- och rekreationscyklning kräver emellertid ett annat fokus och kan vara ett mål för framtiden.

Resterande synpunkter sammanfattas i yttrandena nedan.

Synpunkter på cykelplan 2014

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden ser positivt på att det nu finns ett färdigt förslag till cykelplan. I kommunens översiktsplan är en av stadsbyggnadsstrategierna ett komplett transportsystem där en av åtgärderna är att ta fram en cykelplan. Nämnden framhåller dock att cykelplanen behöver uppdateras med jämna mellan rum och att planeringen behöver samordnas med de stadsbyggnadsprojekt som berörs av cykelplanen. Det behöver även förtydligas om de föreslagna förbättringsåtgärderna ska finansieras av kommun eller om exploatörer inom stadsbyggnadsprojekt ska medfinansiera.

Vidare framhåller nämnden det är bra att utformningsprinciperna i detaljutformningen bygger på gemensamma och vedertagna källor. På så sätt behöver inte kommunen uppfinna hjulet igen och utformningen kan bli konsekvent och lättavläst över kommungränserna. Nämnden anser emellertid att minsta godkända breddmått



uteslutande ska användas för att få en stadsmässighet i gatumiljön samt att frånsteg kommer att behöva göras vid exempelvis utformningen av busshållplatser. Även den föreslagna skiljeremsan längs med de regionala stråken anser nämnden inte är en särskilt stadsmässig lösning. Nämnden påpekar att cykelplanen knapphändigt behandlat trygg- och säkerhetsfrågor. Det är av stor betydelse att gång- och cykelvägar utformas så att de uppfattas som trygga och säkra.

Gällande cykelparkeringar föreslår nämnden att det i anslutning till blivande tunnelbanestationer kan anläggas så kallade *Bike n Ride* anläggningar där det utöver cykelparkering kan finnas andra servicefunktioner som omklädningsrum och verkstad. Nämnden anser även att de tänka stationslägena för tunnelbanan bör redovisas i kartmaterialet.

Cykelplanens förslag att anlägga det regionala cykelstråket längsmed Värmdövägens södra sida på Sicklaön känns enligt nämnden logiskt, dock bör det övervägas att anlägga cykelbanan närmast motorfordonstrafiken. Åtgärdsförslaget med en ny cykelbana utmed Saltsjöbadsleden anser nämnden är positivt för pendlingscyklister. I yttrandet tar nämnden upp länkar som finns med i antagna detaljplaner och detaljplaneprogram men som inte finns med i remissversionen, samt sträckor som behöver utredas ytterligare. En utav de sträckor som anses behövas utreda ytterligare är sträckningen mellan Solsidan och Tattby station. Där undrar nämnden om förbättringsåtgärder på befintlig sträckning är ett billigare och bättre alternativ än nyanläggning av GC-väg utmed Skyttevägen. En tydligare kostnadsberäkning för de olika åtgärdsförslagen anses eftersträvansvärt. Det är svårt att förstå hur beräkningarna är utförda och vilken standard beräkningarna har utgått ifrån.

Den höjda ambitionsnivån vad gäller drift och underhåll anser nämnden medför en tydlig förbättring av tillgängligheten och standarden på gång- och cykelvägarna, speciellt avseende vinterdriften.

Kommentar: Cykelplanens tidshorisont är 2030 och därför har inte alla sträckor detaljstuderats och inte heller hur de ekonomiska kostnaderna ska fördelas. Gällande detaljutformningen och breddmått så finns det en risk med att uteslutande använda minsta standard då det kan leda till konflikter och trafiksäkerhetsproblem på sträckor med höga flöden av gående och cyklister. Där det finns behov och möjlighet bör "god standard" eftersträvas, speciellt vid de regionala stråken eftersom tydligare breddmått ger ökad säkerhet och framkomlighet. Gestaltningsmässigt så går det att kombinera dessa detaljutformningar med det som nämnden menar med stadsmässighet. Flera exempel från attraktiva städer finns i Europa där goda mått används.

Nämndens synpunkter angående behandlingen av trygg- och säkerhetsfrågor har tagits i beaktning och dessa inryms i ett nytt kapitel tillsammans med diskussion över stadsplanering och cykel. Likaså har goda cykelparkeringar i anslutning till



kollektivtrafik och kommande tunnelbanestationer förstärkts i cykelplanen under kapitel 8.

Gällande de saknade länkarna som finns i antagna detaljplaner och detaljplaneprogram har dessa infogats i kartmaterialet samt åtgärdstabellen. För sträckorna Älta - Saltsjöbaden samt Skogsö-Boo har dessa illustrerats som "samband" som kräver vidare utredning. Detta då inga tydliga kopplingar finns i dagsläget men att sambandet utgör en viktig tvärkoppling mellan olika delar av kommunen. Åtgärdsförslaget utmed Skyttevägen är kvar i detta skede. Bedömning är att det är svårt att förhöja standarden och skapa en attraktiv och säker cykellänk längs den befintliga kuperade cykelvägen.

Angående kostnadsberäkningarna har dessa gjorts utefter schablonvärden. De utformningsprinciper som har använts är de för regional-, huvud- och lokalcykelvägar som finns angivna under kapitlet för detaljutformning. Hänsyn har tagits till om det är nyanläggning eller breddning av befintlig GC-väg, antalet busshållplatser och cykelöverfarter på sträckan samt huruvida sträckan behöver kompletteras med belysning eller ej.

Kulturnämnden

Kulturnämnden tar upp nya målpunkter som inte tas upp i planen. Kulturhus, bibliotek, evenemangsplatser borde lyftas fram tydligare och definieras som målpunkter. Nämnden påpekar även att förutsättningarna att vara cykelturist i Nacka kan förstärkas genom att intrigera kopplingarna och möjligheterna med att kombinera cykel-, båt- och tågresor i planeringen. Nämnden tar även upp möjligheterna till att konstnärlig gestaltning inom ramen för Öppna konsten kan öka attraktiviteten och skapa tryggare cykel- och gångvägar.

Kommentar: Det definierade cykelvägnät som finns i planen tangerar ofta nämndens angivna målpunkter varav ingen justering görs i planen för detta. Angående kombinationsresor har detta tydligare lyfts in i planen som en viktig del under kollektivtrafik. Konstnärlig gestaltning av platser och sträckor är absolut intressant men inte något som lyfts in i planen.

Fritidsnämnden

Fritidsnämnden instämmer i föreslagen strategi för cykelplan. Nämnden uppmanar Tekniska nämnden att komplettera cykelplanen med förbättring av barns och ungas skolvägar och färdvägar till fritidskluster och sportanläggningar. Det borde även införas roliga och konstfulla cykelhållplatser som fungerar som uppsamlingspunkter för de som vill cykla i grupp till tillexempelvis skolan.

Nämnden tar upp att samverkan med föreningslivet behöver öka.



Kommentar: *Utgångspunkten i cykelplanen är pendlingsresor till och från arbete och skola. Cykelplanen tar även upp att arbetet kring säkra skolvägar ska utvecklas och stärkas.*

Utbildningsnämnden

Utbildningsnämnden tillstyrker cykelplanen

Kommentar: *Inga kommentarer*

Social och äldrenämnden

Sociala och äldrenämnden tycker att förslaget till cykelplan är bra. Nämnden anser emellertid att hälsoaspekten bör lyftas fram tydligare och att cykelplanen bör innehålla en rubrik kring folkhälsa.

Kommentar: *De hälsovinster som görs genom en ökad aktivitet är mycket bra och självklart kan en anledning till att börja cykla vara en framtida bättre hälsa. Dock kommer inte cykelplanen att ta upp hälsoeffekterna av att cykla i ett eget kapitel. Hela planens syfte är att främja cykeln som färdmedel och då är hälsovinsterna ett resultat av en ökad cykling.*

Kommunala pensionärsrådet

Kommunala pensionärsrådet, KPR, anser att planen är ett välarbetat dokument och att den bör kunna fungera som underlag för att skapa gena, säkra och bekväma cykelvägar. KPR framhåller dock att planen inte i tillräcklig omfattning beaktat möjligheterna att underlätta för friska äldres personers behov av motions- och rekreationscyklande. Planen bör ytterligare studera olycksfallsriskerna för äldre, framför allt de med nedsatt rörelseförmåga. Cykelplanen redovisar så kallade *lugna promenader* som delar i det lokala cykelvägnätet. Detta anser KPR kan leda till en intressekonflikt. Ytterligare en intressekonflikt som belyses är planens relation till kollektivtrafiken. KPR anser att kollektivtrafikkörfält måste finnas kvar längs Värmdövägen. Den prioritering av åtgärder längs de regionala stråken anses dock som riktigt. Vidare föreslås kommunen tillsammans med polisen arbeta för att få cyklister att följa gällande trafikregler.

Rådets uppfattning är vidare att dubbelriktade gång- och cykelbanor endast ska användas om breddmättet god standard kan uppnås för att minimera risken för olyckor. KPR föreslår att en förbättring av det lokala cykelstråket på Hasseluddsvägen bör förbättras. Idag är det en smal passage där både gående, skolbarn och pendlingscyklister ska samsas. Ett alternativ kan vara att använda Boleden.

Kommentar: *Att det lokala cykelnätet tangerar de lugna promenaderna anses inte som ett problem då dessa passar sig väl för exempelvis rekreationscykling och är inte dimensionerade för cykling i högre hastighet. Gällande detaljutformningen och olycksrisken för äldre med funktionshinder följer utformningsprinciperna regionala och*



nationella rekommendationer samt kommunens eget arbete med ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Utgångspunkten av alla förslag är att inte försämra framkomligheten för andra hållbara transportslag så som kollektivtrafik och gångtrafik. Gång- och cykelbanan längs Hasseluddsvägen är svår att åtgärda och kommer inte att läggas till som åtgärd i cykelplanen. Boleden är inget alternativ ur cykelsynpunkt men problemen längs sträckan kommer undersökas vidare.

Värmdö kommun

Värmdö kommun ser positivt på att Nacka nu tar fram en cykelplan. Värmdö är positiva till den klassificeringen av cykelstråken som har gjorts och där de öst-västliga förbindelserna pekas ut som viktiga pendlingsstråk. Värmdö påpekar även att en satsning på cykel vid populära replipunkter kan underlätta för utvecklingen av besöksnäringen.

Kommentar: Resonemanget och betydelsen av kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik har utvecklats i cykelplanen.

Tyresö kommun

Cykelinfrastrukturen i Nacka används även av Tyresös invånare. Tyresö kommun ser positivt på det samarbete mellan kommunerna som har lett till en rad förbättringar av cykelinfrastrukturen vid kommungränsen. Tyresö ser gärna att två av de föreslagna åtgärderna i cykelplanen prioriteras högre då de utgör viktiga pendlingsvägar för boende i Tyresö. De två åtgärderna är Ältavägen-Björkhagen och Ältabergsvägen. Tyresö saknar även åtgärder i cykelplanen längs Evalundsvägen och genom Erstavik till de östra delarna av Tyresö.

Kommentar: Prioritering av åtgärder längs Ältabergsvägen kommer att få prioritet 1 i cykelplanen eftersom detta utgör en del av ett regionalt stråk. Sträckan Ältavägen-Björkhagen har idag relativt god standard och kommer därför fortsättningsvis ha prioritet 3. Evalundsvägen är med som förbättringsförslag i cykelplanen men som åtgärder i blandtrafik eftersom det inte anses rimligt att skapa separat cykelinfrastruktur på denna villagata. Cykelplanen kommer inte föreslå några nya kopplingar genom Erstavik då marken ägs privat.

Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen ser positivt till att Nacka väljer att ta fram en cykelplan samt att planen har en tydlig koppling till den regionala cykelplanen. Länsstyrelsen menar dock att det mellankommunala perspektivet kan lyftas fram ytterligare. I kartmaterialet kan tydligare kopplingar över kommungränserna göras. Det mellankommunala perspektivet bör stärkas i diskussionerna kring drift och underhåll. Nacka bör även lyfta fram samordningen med grankommuner i frågan om hyrcykelsystem.



Kommentar: Kartmaterialet illustrerar fortsättningsvis bara cykelinfrastruktur inom kommunen för att på ett enkelt sätt kunna förstå att de åtgärder som förslås i cykelplanen är inom kommunen. Problematiken kring drift och underhåll av olika väghållare lyfts redan i cykelplanen. Resonemangen har inte ansetts behöva förstärkas. Ansvar för att skapa ett kommunövergripande hyrcykelsystem bör ligga hos en regional aktör.

Trafikverket

Generellt anser Trafikverket att Nacka har tagit fram en bra cykelplan som täcker in de viktigaste bitarna för att nå ökad cykling. Det är också positivt att kommunen har ett regionalt perspektiv vad gäller exempelvis cykelvägvisning och drift mm. Ett förbättringsförslag är utöka planen med ett kort resonemang hur samhällsplaneringen påverkar andelen cykelresor. Exempelvis att en tät stadsstruktur med målpunkter nära varandra kan leda till ökad cykling.

Trafikverket anser att det skulle vara bra om målet med cykelplanen förtydligades. Med hur mycket ska andelen öka? För att förtydliga målen kan det vara bra att tidssätta inte bara de fysiska åtgärderna utan även exempelvis en kommunikationsstrategi eller en rutin för cykelparkeringar. Ett restidsmål skulle vara intressant.

Trafikverket påpekar att förslaget till cykelparkeringsnorm för cykel är bra men att det för kontorsyta är lågt i förhållande till Stockholm stad. I kapitlet om cykelparkeringar kan det även vara bra att nämna lådcyklar. Trafikverket anser att kommunen har tagit upp vikten av fungerande drift och underhåll. Nivån skulle kunna höjas ytterligare om rutiner för smältande snö och påfrusen snö togs fram. Trafikverket ser gärna att delen om låncyklar innefattar ett resonemang kring ett regionalt system.

Trafikverket påpekar att ”förförsvär” som begrepp inte finns utan att det är av vikt att påpeka att cykeltrafiken alltid har väjningsplikt mot motorfordon som korsar cykelvägen.

Kommentar: Cykelplanen har kompletterats med en kort text om stadsplaneringens betydelse för skapandet av ett attraktivt cykelvägnät. Eftersom cykelplanen är ett strategiskt dokument är olika åtgärder inte detaljstuderade och då också svåra att tidssätta. I en revidering av cykelplanen kan förhoppningsvis tydligare tidsplaner om när och hur eventuella åtgärder kan tänkas vara klara. Vid en revidering finns förhoppningsvis mer information om cykelresandet och då kan en tydligare målformulering göras.

Begreppet förförsvär är taget från den regionala cykelplanen där Trafikverket är en av de viktiga aktörerna bakom. En förtydning av resonemanget kring detta har gjorts i planen.



Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting

Trafikförvaltningen anser att cykelplanen är väl genomarbetad och att den tar upp väsentliga frågor som rör cykeltrafiken. Vidare anses inriktningen för uppföljning av åtgärdsplanen ambitiös. Det är emellertid viktigt att de cykelsatsningar som görs inte påverkar kollektivtrafiken negativt. Exempelvis bör det i huvudstråk med omfattande busstrafik inte förekomma körfältsbredder smalare än 3,5 meter för att säkerställa god framkomlighet. Trafikförvaltningen påpekar även vikten av att följa utformningsprinciperna i Ribuss 08 och då speciellt riktlinjerna kring upphöjningar av cykelöverfarter i samband med svängande busstrafik.

Trafikförvaltningen ser positivt på målformuleringen i cykelplanen men saknar specifika målindikatorer för uppföljning av planen. Vikten av kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik bör förtydligas. Trafikförvaltningen ser gärna en dialog med Nacka kommun vad gäller hyrcykelsystem.

Kommentar: Utgångspunkten har varit att föreslagna åtgärder inte ska påverka andra hållbara transporter så som gångtrafik och kollektivtrafik negativt. Busstrafiken utgör en viktig del av Nackas trafiksystem och en god framkomlighet för denna är av stor vikt. I cykelplanen har kombinationsresandets betydelse lyfts fram.

Polisen

Polismyndigheten ser positivt på ett ökat cykelanvändande och att kommunen planerar att öka trafiksäkerheten för gående och cyklister. Polismyndigheten påpekar dock att det kan vara problematiskt att ge cyklister förkörsrätt vid cykelöverfarter. Denna regel gäller inte generellt och kan leda till ett felbeteende hos cyklister vilket i sin tur kan leda till en förhöjd trafiksäkerhetsrisk.

Kommentar: Typlösningarna på cykelöverfarter med förkörsrätt är tagna från den regionala cykelplanen. För att tydligt visa när och var dessa typer av lösningar kan användas har en förtydning gjorts i cykelplanen.

Södertörns brandförsvaret

Södertörns brandförsvaret ser problem vid många av kommunens busshållplatser där konflikterna mellan gående och cyklister är som störst. Utöver de riktlinjer för detaljutformning som föreslås i planen kan även andra typer av lösningar som minskar risken för kollision mellan gående och cyklister användas. Exempelvis kan induktiva slingor i cykelbanan med ljud och ljussignal användas för att varna gående för annalkande cyklister.

Kommentar: Ingen förändring i cykelplanen men trafikenheten tar till sig detta förbättringsförslag i det framtida arbetet.

Sjövägen



Sjövägen har uppmärksammat två problem för cykelpendlande Nackabor. Det ena är att cykelsträckan kan upplevas för lång och det andra att cyklister från Nacka och Värmdö som ska ta sig till city måste passera den trånga passagen förbi Skeppsbron. Båttrafik kan utgöra en lösning på dessa problem. Idag går det att ta med cykeln på Sjövägen utan avgift och planer på att ta en ny båt med större cykelutrymme i drift finns. I det längre perspektivet kan denna typ av kombinationsresande utvecklas med fler och bättre båtar. Bättre cykelparkeringar vid Nackas bryggor och etablering av hyrcykelsystem är ytterligare åtgärder som kan förbättra kombinationsresandet med cykel och båt.

Kommentar: Kombinationsresandets betydelse har förstärkts i cykelplanen och här utgör båttrafiken en naturlig del av kollektivtrafiken.

Cykelfrämjandet

Cykelfrämjandet anser att det är en fin och instruktiv cykelplan och att den innehåller det man kan önska sig. Det viktiga är emellertid att göra en tidsplan för hur cykelplanen ska implementeras. Vilka år kommer vilka åtgärder? Vidare anser cykelfrämjandet att det är otillräckligt att sopa cykelbanorna minst en gång i månaden sommartid. Cykelfrämjandet ser gärna att cykelplanen lyfter fram hälsoeffekterna vid ökad cykling samt den samhällsekonomiska nyttan av att bygga cykelinfrastruktur.

Kommentar: I dagsläget finns en grov tidsplan och när åtgärder detaljstuderas kan denna tidsplan förfinas. Riktlinjerna för drift och underhåll kommer inte förändras. Sandupptagning efter vintern prioriteras men att öka frekvensen av sopning sommartid kommer ge liten effekt. Sopning kommer dessutom ske efter behov. Cykelplanen nämner kort hälsoeffekterna och den samhällsekonomiska nyttan men resonemanget kring dessa kommer inte att förtydligas i planen.

Svenska cykelsällskapet

Svenska cykelsällskapet framhåller att satsningen på cykel borde göras bredare så att en del av investeringarna går till fritid, rekreation och turism. Svenska cykelsällskapet ifrågasätter utgångspunkten att cykelvägarna behöver vara så gena. Andra värden bör vägas in. Exempelvis anses lösningen längs Saltsjöbadsleden som en trist lösning. Cykelsällskapet understryker vikten av god belysning och vägvisning. Svenska cykelsällskapet anser vidare att det bör finnas mellanstationer i uppföljningen av cykelplanen för att se hur planen fortskrider.

Länkar som Svenska cykelsällskapet saknar är en fast förbindelse över Baggensstaket och över Erstavik till Tyresö strand. Bättre båtlinjer med högre kapacitet att ta med cyklar behövs också.

Kommentar: Fokus i cykelplanen ligger på resor till och från arbete och skola. Även om inte fokus ligger på turism- och rekreationscykling kommer denna sorts cykling gynnas av de föreslagna åtgärderna. Att ta fram en plan för förbättrad turism- och rekreationscykling kräver emellertid ett annat fokus och kan vara ett mål för framtiden.



Målet är att ha årlig uppföljning av cykelplanen med årsbokslut för att se hur åtgärderna i cykelplanen byggs ut.

Den utbyggnad som föreslås längs Saltsjöbadsleden utgår ifrån att det inte går att skapa cykelinfrastruktur längs Saltsjöbadsvägen. Kopplingen över Baggensstäket har tillkommit som en åtgärd som behöver utredas noggrannare. Kopplingen över Erstavik till Tyresö är över privat mark och inget som kommer att föreslås i cykelplanen.

Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen ser positivt till den genomarbetade cykelplanen. Planen har en bra intention och visar på förståelse för cyklisters problematik. För att uppnå bästa resultat ger Naturskyddsföreningen en rad synpunkter. Exempelvis framhålls att trafik hinder inte bör försämra framkomligheten för cyklister och lådcyklar. Underhållet av cykelbanorna bör ske kontinuerligt och inte efter viss månad på året. Naturskyddsföreningen lyfter vikten av god cykelvägvisning och tar upp Kalmar som ett gott exempel på färgsättning av skyltar.

Vidare anser Naturskyddsföreningen att resonemanget om säkra skolvägar kan utvecklas så att den fysiska utformningen, hastigheterna och skolornas betydelse för uppmuntran tydliggörs som viktiga delar i detta arbete. Naturskyddsföreningen menar även att samarbete med företag och organisationer bör utvecklas till att även innefatta även handel.

Naturskyddsföreningens har en del förslag på åtgärder som bör ingå i åtgärdsplanen. Lokalcyklennät saknas över Erstavik. Saltsjöbadsvägen bör förbättras för både gående och cyklister. Det skulle vara bra om det fanns en koppling över Baggensstäket. Lokalt cykelnät saknas mellan Saltsjö-Duvnäs och Skuru.

Kommentarer: Underhållet av cykelvägnätet sker till stor del kontinuerligt men för att säkerställa en viss standard är det bra att även använda datum när vissa delar ska vara klart. Vad gäller cykelvägvisningen så kommer Nacka att fortsätta använda samma standard som används i hela länet. I projektet säkra skolvägar ingår flera olika arbetssätt men ett förtydligande i cykelplanen kommer inte att göras.

Genom Erstavik finns bilvägar med mycket begränsad trafik och dessa har lyfts fram som cykelvägar i cykelplanen. Åtgärder längs Saltsjöbadsvägen och över Baggensstäket har tillkommit som åtgärdsförslag. Mellan Skuru och Saltsjö-Duvnäs sker den mesta av cyklingen i lugna villaområden. Åtgärder föreslås däremot längs Duvnäsvägen för att sänka motorfordonens hastighet. Ytterligare åtgärder föreslås inte.

Nacka miljörådsråd

Nacka miljörådsråd påpekar felaktigheter i kartmaterialet vid Skrubba Malmväg, Erstavik och Vassvägen. Vidare påpekas att cykelvägnätet ser osammanhängande ut



trots åtgärder. Åtgärderna som föreslås längs Värmdöstråket tillstryks. Nätverket framhåller att en enklare lösning än att bygga längs Saltsjöbadsleden kan vara att göra Saltsjöbadsvägen till en enfilig väg. Saltsjöbadsvägen måste dock fortsättningsvis kunna användas för lokal cykling varpå åtgärder är nödvändiga längs denna sträcka. Miljövårdsrådet också lyfter fram vikten av förbättrade cykelvägar omkring Saltsjöbadens centrum, även för dem som inte har målpunkt i själva centrum. Det regionala stråket vidare mot Saltsjöbadens station bör med enkelhet kunna lyftas fram med exempelvis bättre vägvisning.

Nacka miljövårdsråd föreslår fler förbättringsförslag längs Ältastråket. Även Tyrestråket tas upp och här menar nätverket att den planerade cykelbanan längs Ältabergsvägen kommer att innebära besvärliga knixar. Vidare föreslås nya cykelbanor eller förbättringar längs Älgövägen, Evalundsvägen, Älta idrottsväg, Älta gård, Gustavsviksvägen och Nacka strand till Svindersviken. Lösningar som anses dåliga ur cykelsynpunkt är Kvarnholmsförbindelsen och Prästkragens väg. Dagens lösning längs Vikdalsvägen kritiserar. Klassificeringen av Grustagsvägen anses felaktig.

Vidare visar miljövårdsrådet att nya målpunkter i cykelvägvisningen bör utarbetas. Cykelställ med möjlighet att låsa fast ramen bör finnas vid alla stationer och de flesta busshållplatser. Cykel på båttrafiken bör utvecklas. Avslutningsvis rekommenderar miljövårdsrådet att det är en cyklist som fortsättningsvis ska planera för att resultatet ska bli bra.

Kommentar: En del justeringar av kartmaterialet har inarbetats i cykelplanen efter inkomna synpunkter. Exempelvis har bilvägarna genom Erstavik kommit med i nulägesbeskrivningen av cykelvägnätet på grund av det låga antalet motorfordon på dessa vägar. Ältastråket sköts idag av Trafikverket och åtgärdsförslagen kan förhoppningsvis lösas i Trafikverkets kommande upprustning av stråket. Resterande åtgärdsförslag tar trafikenheten med sig även om alla inte kommer att inarbetas i cykelplanen. Exempelvis har det inte bedömts möjligt att skapa cykelbana längs Gustavsviksvägen, Kvarnholmsförbindelsen och Evalundsvägen.

Nätverket för Fisksättras framtid

Nätverket ser positivt på att Nacka tar fram en cykelplan för kommunen. Nätverket är emellertid tveksamma till den föreslagna lösningen längs Saltsjöbadsleden. Denna lösning kommer enligt nätverket innebära buller och obehag för cyklister. Risken för en olycka anses också vara stor då cykelbanan planeras nära intill motorfordonstrafiken. Nätverket tror att cyklister även i fortsättningsvis kommer att välja den befintliga Saltsjöbadsvägen eftersom den bland annat är en vacker väg. Nätverket anser att de medel som avsätts för Saltsjöbadsleden istället kan läggas på förbättringar längs Saltsjöbadsvägen. Exempelvis breddningar, belysning, hinder och



hastighetsbegränsningar. Även om cykelbana byggs längs Saltsjöbadsleden anser nätverket att åtgärder längs Saltsjöbadsvägen kommer att behövas.

Den cykelbana som föreslås mellan Fisksätra och Saltsjöbadens centrum anses inte heller idealisk men lösningen är positiv i den aspekten att cykling i Fisksätra allé kan bli mindre. Nätverket anser att cykelplanen bör genomföras snabbare än vad som föreslås.

Kommentar: I cykelplanen har åtgärder längs Saltsjöbadsvägen tillkommit. Eftersom det fortsättningsvis bedöms som orimligt att skapa separerad cykelinfrastruktur på Saltsjöbadsvägen kommer åtgärdsförslaget längs Saltsjöbadsleden att kvarstå. Genomförandetiden av cykelplanen kommer att vara 2030 för att spegla andra strategiska dokument. Avsätts mer medel kan emellertid åtgärderna i cykelplanen genomföras fortare.

Boo miljö- och naturvänner

Boo miljö- och naturvänner har inget att erinra emot remissförslaget utan anser att planen är ett välkommet underlag i den fysiska planeringen och i kommunens drift och underhåll av cykelvägnätet.

Kommentar: Inga kommentarer

SPF Nackaringen

SPF Nackaringen anser att planen är ett välarbetat dokument och att den bör kunna fungera som underlag för att skapa gena, säkra och bekväma cykelvägar. SPF framhåller dock att planen inte i tillräcklig omfattning beaktat möjligheterna att underlätta för friska äldres personers behov av motions- och rekreationscyklande. Planen bör ytterligare studera olycksfallsriskerna för äldre, framför allt de med nedsatt rörelseförmåga. Cykelplanen redovisar så kallade *lugna promenader* som delar i det lokala cykelvägnätet. Detta anser SPF Nackaringen kan leda till en intressekonflikt. Ytterligare en intressekonflikt som belyses är planens relation till kollektivtrafiken. SPF Nackaringen anser att kollektivtrafikkörfält måste finnas kvar längs Värmdövägen. Den prioritering av åtgärder längs de regionala stråken anses dock som riktigt. Vidare föreslås kommunen tillsammans med polisen arbeta för att få cyklister att följa gällande trafikregler.

Kommentar: Att det lokala cykelnätet tangerar de lugna promenaderna anses inte som ett problem då dessa passar sig väl för exempelvis rekreationscykling och är inte dimensionerade för cykling i högre hastighet. Gällande detaljutformningen och olycksrisken för äldre med funktionshinder följer utformningsprinciperna regionala och nationella rekommendationer samt kommunens eget arbete med ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Utgångspunkten av alla förslag är att inte försämra framkomligheten för andra hållbara transportslag så som kollektivtrafik och gångtrafik.

Privatpersoner

18 stycken privatpersoner har inkommit med yttranden över cykelplanen. De som tyckt till om helheten så anses planen generellt ha ett bra innehåll, goda åtgärdsförslag och bra prioriteringar. Exempelvis ses åtgärdsprioriteringen av Värmdövägen som positiv.

Åtgärdsförslaget längs Saltsjöbadsleden är den specifika del av planen som har fått flest synpunkter. Av de nio som tyckt till om förslaget är det tre som tillstryker förslaget medan sex stycken tycker att det är ett mindre bra förslag. Anledningarna som lyfts fram är bland annat att det skulle bli en trist miljö som är bullrig, dammig och väderutsatt och att det är en onödig investering eftersom cyklister ändå kommer välja Saltsjöbadsvägen.

Resterande inkomna synpunkter är mer spridda och inga tydliga åsiktsströmmar går att utläsa. Förslagen behandlar både mer specifika åtgärdsförslag och synpunkter av mer generell karaktär. Exempelvis ses gärna en tydligare målformulering av cykelplanen. Även tydligare åtgärdsplan där det är specificerat vilka åtgärder som byggs vilket är. Exempel tas även upp på vikten av utformning av busshållplatser och separering mellan cyklister och gående.

Förslag som på nya länkar eller upprustning av befintliga som tas upp är bland annat Järlaleden, Älgövägen, Erstavik, Finntorp C, mellan Finntorp och Nacka Forum, Värmdövägen vid brandstationen, Ektorpsrondellen och sträckan mellan Kranglan och Hästhagen.

Kommentar: I cykelplanen har åtgärder för att förbättra cykling i blandtrafik längs Saltsjöbadsvägen tillkommit. Eftersom det fortsättningsvis bedöms som orimligt att skapa separerad cykelinfrastruktur på Saltsjöbadsvägen kommer åtgärdsförslaget längs Saltsjöbadsleden att kvarstå. Åtgärder vid Järlaleden (Järlakrysset) kommer att höjas från prioritet två till ett. Åtgärder vid Finntorp C och mellan Finntorp och Nacka Forum tas inte med i cykelplanen. I dagsläget bedöms cykling kunna ske i blandtrafik på ett godtagbart sätt. Mer specifika platser så som Värmdövägen vid brandstationen och Ektorpsrondellen ingår i mer övergripande åtgärder och har hög prioritet att lösa.