

Ändringar i cykelplanen

Utifrån det yttrande som Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott lämnat 2014-06-10 föreslås följande tillägg och förändringar i cykelplanen.

Titeln på Cykelplan 2014 har kompletterats med underrubriken *Strategi för cykelsatsningar i Nacka kommun.*

För att förtydliga att antagandet av cykelplanen inte innebär ett specifikt ställningstagande till cykelstråk enligt de illustrationer som finns i planen och att utformningen av exempelvis Värmdövägen endast är ett idékoncept föreslås följande ändring på sid 24 (texttillägg i rött):

Samtliga föreslagna utbyggnadsåtgärder är inte detaljstuderade och justeringar i standarden kan behöva göras med hänsyn till befintliga förhållanden. Över exempelvis broar är begränsningen tydlig och möjlighet till standardhöjning i många fall kraftigt begränsad. Grundprincipen är att det ska vara cykelbanor och cykelvägar längs de gator där hastighetsbegränsningen är 40-50 kilometer i timmen eller över. I utvecklingen av exempelvis Nacka stad och kommundelscentra i Älta, Orminge centrum och Saltsjöbaden kan de i planen illustrerade stråkens läge och funktion behöva förändras, vilket kan leda till ändrad dragning och/eller omklassificering av cykelstråken.

Samt tillägg på sid 26 (texttillägget i rött):

Den sektion som föreslås blir genomgående 4,3 meter plus 1 meter sidoområde mot vägtrafiken. Bitvis finns utrymme att utöka bredden ytterligare och där det är befogat kan detta göras. Genom tydligare bredder kommer konflikterna med gående minska men för att minimera konfliktpunkterna föreslås gångytan förläggas närmast körbanan mellan Sickla bro och Nacka forum. På detta sätt minskar konflikterna vid busshållplatser och övergångsställen då gående aldrig behöver korsas cykelbanan. Detaljutformning av gatan behöver dock ske i samband med utvecklingen av Nacka stad.

I Saltsjö-Boo föreslås standarden utökas på den befintliga dubbelriktade gång- och cykelbanan enligt de utformningsprinciper som föreslås i den regionala cykelplanen.

För att förtydliga att genomförandet av planens olika delar förutsätter beslut i kommunfullmäktige och att ett antagande av planen inte medför att planen måste realiseras till 2030 föreslås följande tillägg på sid 24 (textillägg i rött):

För att göra cykeln till ett attraktivt färdmedel i Nacka krävs flera olika typer av insatser och åtgärder. Ett väl utbyggt och sammanhängande cykelvägnät är en viktig del men även insatser som underlättar kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik. Förbättrad drift och underhåll är en annan viktig bit, inte minst med tanke på hur detta påverkar framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister. Förbättrad kommunikation kring cykel frågor och framtagande av en kommunikationsplan är ytterligare betydelsefulla delar i arbetet. Allt detta sammantaget ger goda förutsättningar för att öka andelen cyklister. Denna högre ambitionsnivå kräver att mer medel avsätts för cykel frågor, vilket kräver separata beslut i kommunfullmäktige i samband med årliga budgetbeslut (mer om kostnader i avsnitt Kostnad). Samtliga åtgärdsförslag listas i åtgärdstabell på sid på sid 28.

Samt på sid 30 (textillägg i rött):

Kostnaderna för nyanläggningar och förbättringar av cykelvägnätet uppgår till totalt cirka 220 miljoner kronor på kommunens vägnät. Tillsammans med nya cykelparkeringar, medel för kommunikationsinsatser och utökade kostnader för drift och underhåll innebär detta en total investering på 280 miljoner kronor. Genomförs planen till 2030 skulle en investeringsvolym på cirka 16,5 miljoner per år behövas för att realisera samtliga delar av planen. Investeringsvolymen beslutas av kommunfullmäktige i årliga budgetbeslut.

Mikael Ranhagen
Enhetschef
Trafikenheten

Emil Hagman
Trafikplanerare
Trafikenheten