

Kommunstyrelsen

Strategi för cykelsatsning i Nacka

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige anta ”Strategi för cykelsatsningar i Nacka”.

Sammanfattning

Syftet med ett nytt styrdokument om cykelsatsningar i Nacka är att de satsningar och utbyggnader som görs för cykel i Nacka kommun ska ges förutsättningar att ske på ett effektivt och prioriterat sätt. Målet med den cykelstrategi som nu föreslås är att det ska bli enklare, snabbare och säkrare att cykla och kombinera resandet med cykel och kollektivtrafik. Målet är även att andelen cyklister ska öka under alla delar av året.

Stadsledningskontorets förslag till styrdokument är identiskt med det dokument som tekniska nämnden har föreslagit, men som nämnden har benämnt cykelplan. Utifrån vad kommunstyrelsen har lagt fast om styrdokuments benämningar och innehåll, är innehållet i detta dokument en strategi, inte en plan.

Ärendet

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

Detta förslag till styrdokument har arbetats fram under 2013 och tekniska nämnden beslöt vid sitt sammanträde den 17 december 2013 att skicka ut det nämnden benämnde som 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.



Efter inkomna yttranden har justeringar i styrdokumentet gjorts. En av de största förändringarna är ett nytt kapitel om stadsplaneringens betydelse för att skapa trygga och attraktiva cykelvägar. En annan betydelsefull ändring är att styrdokumentet 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.

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott framförde i sitt yttrande frågor kring benämningen på styrdokumentet. Oavsett om ”cykelplan” hör till de vedertagna så skickar det fel signaler om vad styrdokumentet syftar till som ingående del i styrningen av Nacka kommuns verksamhet. Till sitt innehåll är detta styrdokument en strategi, utifrån kommunstyrelsens beslut om benämning på olika styrdokument. Detta tydliggörs också av tekniska nämndens förslag att dokumentet ska ha en underrubrik som är ”strategi för cykelsatsning”. Shakespeare må ha sagt att en ros doftar lika gott vilket namn den än har men det gäller inte för styrdokument. Benämningen signalerar vilken typ av innehåll man ska förvänta sig och också vilka beteenden och skeenden som den styr. Ett dokument som ska fungera som en strategi ska inte heta plan. Det leder fel i styrningen. Med avvikelse från tekniska nämndens beslut den 26 augusti 2014, § 133, föreslår stadsledningskontoret därför att detta styrdokument benämns efter sitt innehåll, ett innehåll som tekniska nämnden manifesterat genom sitt förslag till underrubrik. Utskottets synpunkter i övrigt är beaktade i tekniska nämndens förslag.

Det här innehåller strategin

Mål, syfte och fokus

Målet med cykelstrategin är att

- det ska bli enklare, snabbare och säkrare att cykla i Nacka
- kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik ska förbättras
- andelen cyklister ska öka under alla delar av året

Cykelstrategin har ett övergripande syfte formulerat som att

- ”de satsningar och utbyggnader som görs för cykel i Nacka kommun ska ske på ett effektivt och prioriterat sätt”.

Vidare ska cykelstrategin

- ”fungera som underlag för planering, planläggning och utformning av det fysiska rummet och även som underlag och planering av drift och underhåll samt kommunikation.”

Cykelstrategin innehåller förslag på

- fysiska cykelåtgärder
- grundläggande principer för bland annat detaljutformning, cykelparkeringar, vägvisning och underhåll



Sammantaget ska den fungera som underlag för budget- och verksamhetsplanering.

Fokus ligger på resor till och från arbetsplatser och skolor; väljer fler cykel kan onödiga bilresor undvikas och kollektivtrafiken avlastas.

Tre kategorier cykelvägar

För att uppnå syfte och mål med cykelstrategin delas cykelvägarna in i tre kategorier, baserade på en genomförd inventering som knyter an till den regionala cykelplanen;

- regionala cykelstråk
- huvudcykelnät
- lokalcykelnät

Kopplingen inom och mellan kommundelar, lokalisering av kommundelscentra, kollektivtrafikpunkter, skolor, arbetsplatser och idrottsplatser har varit viktiga delar i klassificeringen. Inventeringen har genomförts även på sträckor där det saknas cykelväg/bana men där det bedöms finnas en stor potential att öka antalet resor med cykel.

Cykelstrategin redovisar fyra regionala cykelstråk i Nacka; Värmdöstråket, Ältastråket, Saltsjöbadsstråket och Tyresöstråket. Ett regionalt cykelstråk ska ha högre standard och stora krav på framkomlighet och trafiksäkerhet. En fart av 30 kilometer i timmen ska vara möjlig på de minst 4,3 meter breda stråken. De ska vara enhetliga genom länet.

Huvudcykelnätet binder ihop olika delar inom kommunen och är länkar både till kollektivtrafik och till de regionala stråken.

Lokalcykelnät är precis vad det låter som; cykelvägar inom bostadsområden, skolbarnsvägar och länkar till de två större formerna av stråk. Utformningen följer vad som är möjligt på platsen.

Cykelstrategin definierar vad som krävs för vart och ett av typerna av stråk och anger därmed vad medborgarna och andra som tar sig fram med cykel genom kommunen, ska kunna förvänta sig i form av standard och utformning. Strategin framhåller att parkeringar är en viktig del av cykelinfrastrukturen. Stödsäkerhet, närhet till målet, väderskydd, kapacitet och trygghet anges som viktiga aspekter. Kombinationen cykla/åka kollektivt ska underlättas.

Även vägvisningen är en viktig del i cyklandet, som anges att den ska vara kontinuerlig, tydlig, lättförståelig och av god standard.



Drift och underhåll

Cykelstrategin innehåller även ambitionsnivåer för drift och underhåll, vintertid och sommartid i form av riktlinjer. Den anger att tillsyn ska ske var fjortonde dag på de regionala cykelstråken för att säkerställa en god standard. Det övriga stråkformerna får en tillsyn som anpassas efter behov.

Ekonomiska konsekvenser

Varje enskilt åtgärdsobjekt kommer att gå upp som ett enskilt investeringsprojekt för beslut. Realiseras alla delar i cykelstrategin uppskattas den totala kostnaden till 280 miljoner kronor. Kostnader för nyanläggningar och förbättringsåtgärder i cykelvägnätet uppskattas till ca 220 mnkr och resterande ca 60 mnkr miljoner är beräknade för utrustning för förbättrad drift och underhåll, fler cykelparkeringar, förbättrad cykelvägvisning, uppföljning och mätning av cykeltrafiken samt kommunikationsåtgärder inom cykelområdet.

Mållåret för cykelstrategin är 2030 vilket skulle innebära en investering motsvarande 16,5 miljoner kronor per år. Det föreligger osäkerhet kring kostnadsbedömningarna då åtgärdsförslagen inte är detaljstuderade och att kostnaderna är beräknade från schablonvärden.

Bilagor

Bilaga 1: Cykelstrategi 2014

Bilaga 2: Samrådsredogörelse

Bilaga 3: Protokollsutdrag TN § 133, 2014-08-26

Lena Dahlstedt
Stadsdirektör
Stadsledningskontoret

Dag Björklund
Teknisk direktör