

Kommunstyrelsen

## **Enklare snabbcykelbana mellan Nacka Forum och Sickla**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen tillstyrker att tekniska nämnden utreder en bredare gång- och cykelbana sträckan Nacka Forum – Sickla i enlighet med strukturplanen och den föreslagna cykelplanen. Kommunstyrelsen bedömer i detta att tekniska nämnden genomfört kommunfullmäktiges uppdrag i beslutet om mål och budget 2014-2016 att pröva en enklare snabbcykelbana.

### **Sammanfattning**

Tekniska nämnden har utrett kommunfullmäktiges uppdrag i beslutet om mål och budget 2014-2016, om att pröva ett pilotprojekt med en enklare snabbcykelbana sträckan Nacka Forum – Sickla, mellan vägbanan och befintlig gång- och cykelväg. I beslut den 11 februari 2014 bedömer tekniska nämnden att pilotprojektet inte bör genomföras då 1) juridiskt stöd för trafiklösningen saknas, 2) säkerheten inte kan säkerställas och 3) vägutrymme saknas. Nämnden förespråkar istället en bredare gång- och cykelbana där man kan cykla fort med få stopp och få konfliktpunkter med övriga trafikanter i enlighet med den lösning som anges i förslag till cykelplan som nu är på remiss.

Tekniska nämnden lyfter fram att det tilltänkta vägutrymmet är begränsat och att det skulle det krävas en omfattande ombyggnad för att kunna skapa snabbcykelbanorna. Nämnden bedömer vidare att den föreslagna snabbcykelbanan skulle medföra försämrad trafiksäkerhet och försämrad framkomlighet för kollektivtrafiken. Till detta kommer att utformningen av gaturummet regleras i trafikförordningen och att en kommun har begränsade möjligheter att hitta på egna trafiklösningar och trafikregler. Tekniska nämnden bedömer att trafikförordningen inte tillåter ett sådant uppmålat snabbcykelstråk som avses i fullmäktiges uppdrag. Denna bedömning ställer sig även tjänstemän från Sveriges kommuner och landsting och Transportstyrelsen samt anlitade trafik konsulter bakom.

Stadsledningskontoret delar tekniska nämndens bedömning att det saknas förutsättningar för att genomföra det föreslagna snabbcykelstråket. Kontoret föreslår att kommunstyrelsen



tillstyrker att tekniska nämnden i stället utreder en bredare gång- och cykelbana, en stadscykelbana, i enlighet med strukturplanen och den lösning som anges i förslaget till cykelplan, där få konfliktpunkter med övriga trafikanter uppstår.

## Bakgrund

Tekniska nämnden avslög den 19 februari 2013 ett politikerinitiativ<sup>1</sup> om att måla snabbcykelstråk mellan Nacka Forum och Sickla. I beslutet om mål och budget 2014-2016 gav sedan kommunfullmäktige nämnden i uppdrag att ansvara för att pröva ett pilotprojekt med en enklare snabbcykelbana mellan Nacka Forum och Sickla. På basis av genomförd utredning gjorde nämnden i beslut den 11 februari 2014 bedömningen att det föreslagna pilotprojektet inte bör genomföras då

- juridiskt stöd för trafiklösningen saknas,
- säkerheten inte kan säkerställas och
- vägutrymme saknas.

## Underlaget för tekniska nämndens bedömning

Av underlaget för tekniska nämndens beslut framgår bland annat följande.

Idag finns det ingen vedertagen definition om vad en snabbcykelbana är. Det lagda förslaget 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) varken i Sverige eller i övriga 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 på egna banor med få inbromsningar och få konflikter med andra trafikslag.

Trafikenheten förordade i utredningen av det nämnda politikerinitiativet istället för cykelfält att satsningar görs 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.

---

<sup>1</sup> TN 2013/65-539



## Lagstridighet

Enligt 3 kap 6 § trafikförordningen ska 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 Sveriges kommuner och landsting och Transportstyrelsen samt anlitade trafik konsulter 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 passagerna, 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 delarna 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 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 närmare 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 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 dagvattnet. 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.

Kommunen måste kunna stå till svars för en lösning med målade snabbcykelbanor. Det är en sak att cyklisterna 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.

### **Tekniska nämndens förslag**

Tekniska nämnden förespråkar istället för den föreslagna snabbcykelbanan 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 lösningen i förslag till cykelplan. Projektering av cykelbanan på södra sidan av Värmdövägen är möjlig att starta under 2014 om investeringen prioriteras när nya investeringar prövas vid tertialbokslut 1. Utbyggnad skulle då kunna påbörjas under 2015/2016.

I bilaga 2 finns en utförlig genomgång av vad ett införande av cykelfält längs Värmdövägen skulle innebära, vilka riskerna är och vilka platser som är extra kritiska.

### **Stadsledningskontorets bedömning**

Det ligger en gedigen utredning till grund för tekniska nämndens beslut att inte gå vidare med en sådan snabbcykelbana som kommunfullmäktige gett nämnden i uppdrag att pröva. Stadsledningskontoret föreslår därför att kommunstyrelsen tillstyrker att tekniska nämnden i stället utreder en bredare gång- och cykelbana sträckan Nacka Forum – Sickla i enlighet med förslag till cykelplan och den modell med stadscykelbana som finns i strukturplanen.

Tekniska nämnden har noga utrett förslaget och kommit fram till att det inte kan genomföras då lösningen är svår att utföra i den fysiska miljön och dessutom medför problem för alla andra i trafikrummet. Det är också tveksamt om det är förenligt med trafikförordningen att anvisa en snabbcykelbana på det sätt som anges i



kommunfullmäktiges uppdrag. Stadsledningskontoret bedömer att tekniska nämnden har uppfyllt kommunfullmäktiges uppdrag att pröva förslaget om snabbcykelbana.

## **Bilagor**

Bilaga 1: Protokollsutdrag Teknisk nämnd 2014-02-11.

Bilaga 2: Sweco Infrastructure AB (2013). PM Cykelfält längs Värmdövägen.

Lena Dahlstedt  
Stadsdirektör

Dag Björklund  
Teknisk direktör