

Cykelplan 2014

Beslut

Tekniska nämnden föreslår kommunfullmäktige att anta föreslag till Cykelplan 2014.

Tekniska nämnden förklarar paragrafen omedelbart justerad.

Ärendet

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 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. Utifrån yttrandena har nya ställningstaganden gjorts och cykelplanen omarbetats.

Ekonomiska konsekvenser

Varje enskilt åtgärdsobjekt kommer att plockas ut för att gå upp som ett eget investeringsprojekt. Realiseras alla delar i cykelplanen uppskattas den totala kostnaden till 280 miljoner kronor. Kostnader för nyanläggningar och förbättringsåtgärder i cykelvägnätet uppskattas till 221 miljoner och resterande 59 miljoner är beräknade för förbättrad drift och underhåll, fler cykelparkeringar, förbättrad cykelvägvisning, uppföljning och mätning av cykeltrafiken samt kommunikationsåtgärder inom cykelområdet.

Målåret för cykelplanen 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.

Handlingar i ärendet

Tjänsteskrivelse 2014-04-15



Bilaga 1: Cykelplan 2014

Bilaga 2: Samrådsredogörelse

Beslutsgång

Nämnden beslutade i enlighet med enhetens förslag till beslut.

Tekniska nämnden beslutade omedelbar justering av paragrafen.

Ordförandes signatur 	Justerandes signatur 	Utdragsbestyrkande Heidi Svahn
---	---	-----------------------------------

Forts § 58

Protokollsanteckningar

Maja Fjaestad (S) lät anteckna med instämmande av Dan Johansson (V) och Per Chrisander (MP) följande till protokollet.

”Cykel är ett klimatvänligt trafikslag och ökad cykling är en viktig del av byggandet av ett hållbart samhälle. Samtidigt ska alla trafikanter känna sig trygga och trafiksäkerhetsfrågorna är viktiga.

Cykelplanen diskuterar separation mellan fotgängare och cyklister, och förordar allmänt målade linjer eller olika materialval. Samtidigt har barn, äldre och synskadade ibland svårt att uppfatta dessa gränser, och utsätts därmed för risk att bli påkörda. Socialdemokraterna vill gärna anföra att barn-, äldre- och funktionshinderfrågorna bör beaktas särskilt i planeringen av cykelvägar.”

Anders Wihk (KD) lät anteckna följande till protokollet.




”En fråga som vi Kristdemokrater ofta ställer är: ”Vad kan göras åt det trafikproblem som orsakas av snabbcyklande pendlare utefter Värmdövägen?” Polisens officiella olycksstatistik visar att cyklister ofta är inblandade i olyckor. Dessutom finns ett stort mörkertal över incidenter och skador där cyklister är inblandade.

Vår fråga, som vi specificerat utifrån alliansens majoritetsöverenskommelse, lyder: ”Vad vi kan göra //, på kort sikt.” Sweco svarar i sin utredning på en annan fråga, nämligen:

”Vilken trafikåtgärd är bäst för att skapa trygg och säker trafik för cyklister och andra trafikanter?” Swecos slutsats är att det bästa är en separat cykelbana. Den uppfattningen delar vi kristdemokrater helt. En bred bana är den bästa lösningen, en som följer Saltsjöbanans spår, så som beskrivs i Nackas cykelplan. Men den lösningen är inte möjlig att ta fram inom de närmsta 10 åren. Nacka bygger här stad och har till och med planer på att lyfta Saltsjöbanans spår. Bara att ta fram en detaljplan har hittills tagit 5 år. Här handlar det dessutom om flera detaljplaner.

Sweco säger att ”cykelfält är en bra lösning i tätbebyggda områden där det av ekonomiska eller utrymmesmässiga skäl inte går att anlägga säkra och väl utformade lösningar med cykelbana”. På Värmdövägen är situationen att snabbt cyklande pendlare färdas i körbanan, därför att cykelbanan är otillräcklig och inte medger cykelpendling på ett säkert sätt. Därmed faller också Swecos påstående att cykelfält inte används om det finns cykelbana. Redan i dag cyklar många i bilarnas körfält, och inte på cykelbanan, trots att det finns cykelbana.



”De juridiska aspekterna i trafikförordningen ger ingen entydig vägledning om hur en eventuell utformning med parallell infrastruktur, med både körfält och cykelbana, ska användas.” säger Sweco. Vår föreslagna lösning, cykelfält invid en cykelbana, som kanske inte finns någon annanstans, beror på att utefter Värmdövägen har vi speciella omständigheter. Vi förtätar och bygger stad, ändrar infrastrukturen med tunnelbana, buss,

Ordförandes signatur 	Justerandes signatur 	Utdragsbestyrkande 
---	---	--

Forts § 58

och spårväg. Denna utmaning vid omdaning, delar vi med till exempel Stockholm, vid ombyggnaden av Slussen. Under 10–15 års byggande måste Nacka lösa dagens problem på både ett trafiksäkert och ekonomiskt försvarbart sätt.

Att anlägga en cykelbana, som inom kort måste rivas upp när Saltsjöbanans spår eller Värmdövägen läggs om, är inte ekonomiskt försvarbart. Utifrån trafiksäkerhetsskäl är det heller inte försvarbart att underlåta att göra vad vi kan göra idag, bara för att vi har en lösning efter 2025. Ett cykelfält gör dagens trafik säkrare och underlättar alternativ pendling som vi så väl behöver få till av både miljö- och säkerhetsskäl.”

Ordförandes signatur 	Justerandes signatur 	Utdragsbestyrkande Heidi Sivahn
---	---	------------------------------------