Nacka Kommun

Trafikenheten

131 81 Nacka

e-post: trafik@nacka.se

**Cykelplan 2014 för Nacka kommun**

Kommunala Pensionärsrådet (KPR) har beretts tillfälle att yttra sig över rubricerade remiss. Av naturliga skäl har utgångspunkter för yttrandet varit de äldres säkerhet i trafiken. Med den utgångspunkten vill rådet framföra följande synpunkter.

Sammanfattningsvis anser KPR att

* Planen är ett välarbetat dokument och bör kunna fungera som underlag för att skapa gena, säkra och bekväma cykelvägar med hög framkomlighet i och genom Nacka kommun.
* Planen har dock inte i tillräcklig omfattning beaktat möjligheterna att underlätta för friska äldre personers behov av motions- och rekreationscyklande.
* Planen bör ytterligare studera olycksfallsriskerna för äldre framförallt för dem med nedsatt rörelseförmåga vid passage av cykelbana vid t ex busshållplatser och där cykelbana korsar naturliga gångstråk.
* Planen har redovisat delar av kommunens så kallade *Lugna promenader,* som delar i det lokala cykelvägnätet, vilket kan leda till målkonflikter.
* Den i planen föreslagna utbyggnaden av ett regionalt cykelstråk längs Värmdövägens södra sida får inte innebära att kollektivkörfältet slopas.
* Det är viktigt att den i planen föreslagna utbyggnaden av ett regionalt cykelstråk längs Värmdövägens södra sida inte innebär att gångbanan på vägens norra sida tas bort mellan Nacka Forum och Ektorpsrondellen.
* De i detta remissvar påpekade bristerna i trafiksäkerhet för cyklister, bilister och gående som finns i dag bör omgående åtgärdas.
* Kommunen bör tillsammans med polisen arbeta med att påverka cyklister att följa gällande trafikregler.

**Bakgrund**

En viktig del i planen är förslag till åtgärder för hur den regionala infrastrukturen för cykel ska byggas ut på ett enhetligt sätt för att skapa framkomliga, gena, säkra och trygga cykelstråk för arbetspendling. Planen är i huvudsak inriktad på hur man ska arbeta för att öka användningen av cykel för att ta sig till sitt arbete och till andra i och viktiga målpunkter utanför kommunen. Den tar också upp hur man genom cykelnätets utformning i möjligaste mån ska undvika olycksfallsrisker dels mellan cyklister och biltrafik dels mellan cyklister och gående.

**Allmänna Synpunkter**

Majoriteten av kommunens äldre invånare har samma krav och förväntningar på trafikmiljön som övriga invånare i Nacka.

Rådet saknar dock en djupare analys av hur planens cykelvägnät är anpassat till äldres rekreations- och motionscyklande. Många äldre använder cykel för att ta sig fram på främst det lokala cykelvägnätet till kanske andra målpunkter än de som prioriterats i cykelplanen. Rådet saknar en tydlig koppling mellan det lokala cykelvägnätet i planen och vägnätet i

Nackas många naturområden, som är väl lämpade för motions- och rekreationscyklande.

Rådet vill också peka på ytterligare en grupp äldre som har krav och behov som inte fullt ut belysts i cykelplanen: de äldre med nedsatt rörelseförmåga. Föreningen efterlyser en analys av hur man kan skapa förutsättningar för att undvika kollisioner mellan cyklister och dessa gående, som inte alltid rör sig så snabbt; framförallt på de regionala cykelstråken. Särskilt gäller detta i dag vid busshållplatser utan väderskydd längs Värmdöstråket på centrala Sicklaön och där cykelstråket byter sida längs Värmdövägen och då korsar gångbanan. Den höga hastighet som de regionala cykelstråken tillåter rimmar dåligt med hur personer med nedsatt rörelseförmåga förflyttar sig.

Nacka kommun har anlagt ett antal "*lugna promenader*" i olika delar av Nacka. Av kommunens hemsida framgår: ”att främja fysisk aktivitet är en viktig åtgärd för att förebygga fallskador bland äldre. Fysisk aktivitet bromsar nämligen förlusten av benmassan, påverka produktionen och cirkulationen av hormoner, förbättrar balansen och muskelstyrkan”. Detta tyder på att Nacka kommun har en ambition att göra det möjligt för äldre att på ett säkert sätt ta sig fram på dessa gångvägar. Vissa av de lugna promenaderna ingår helt eller delvis i det som i cykelplanen kallas lokalcykelnät. Eftersom gående och cykling sker på samma yta finns det risk för att äldre inte uppfattar att cyklister närmar sig. Rådet anser att kommunen bör prioritera gångtrafik på dessa lugna promenader och föra över cykeltrafiken till andra vägar.

Att vi har högertrafik bör av trafiksäkerhetsskäl vara vägledande även när det gäller planeringen av cykelvägar inom kommunen. Som fotgängare och bilförare har man då större möjlighet att uppfatta en cyklist rörelsemönster och framfart i trafiken, och därmed minska risken för sammanstötningar med personskador som följd. Att cykla är att framföra ett fordon. Därför bör man så långt möjligt undvika undantagsregler för detta fordon. I remissen tas upp förslag om dubbelriktad trafik på cykelbanor. Rådets uppfattning är att möjlighet till dubbelriktad cykelbana eller gång och cykelbana endast skall utnyttjas om breddmåttet som anges på sidan 12 i remissen kan uppgå till god standard.

Även om den fysiska trafikmiljön blir bättre genom de åtgärder som planen föreslår anser rådet att kommunen måste arbeta med att tillsammans med polisen påverka den grupp cyklister som i dag ofta gravt bryter mot gällande trafikregler.

**Regionala cykelstråk**

KPR anser att de största konflikterna i dag mellan cykeltrafik och övriga trafikslag i Nacka finns längs det regionala cykelstråket Värmdöstråket. Det är därför riktigt att cykelplanen inriktar sig på att föreslå en god standard och trafiksäkerhet på detta stråk. Mot bakgrund av de mål planen ställer upp om framkomlighet mm är också viktigt med ett regionalt cykelstråk till Saltsjöbaden.

Den på sidan 25 illustrerade utformningen av det regionala cykelstråket Värmdöstråket skulle på många sätt förbättra framkomligheten för cyklister och minska olycksfallsrisken för alla typer av gående. Den fysiska trafikmiljön skulle avsevärt förbättras. Rådet är emellertid tveksam till att antalet körfält för buss- och biltrafik enligt illustrationen reduceras till två. Nuvarande busskörfält behövs för den allt viktigare kollektivtrafiken. Det är också tveksamt att blanda gångtrafik och lokal cykeltrafik på en gemensam yta på vägens norra sida.

Cykeltrafiken längs Värmdövägen innebär i dag ganska allvarliga problem för gående, framförallt för dem med nedsatt rörelseförmåga, syn och hörsel. Den nuvarande utformningen av cykelstråket medför stora olycksfallsrisker för såväl cyklister som bilister och gående. Detta beror bland annat på att många cyklister i dag cyklar på ”fel sida” längs Värmdövägen. Inte så sällan väljer cyklister att cykla på körbanan eftersom framkomligheten där är bättre än på cykelbanan. Cyklister som har bråttom till sta’n respekterar alltför sällan gällande hastighetsbegränsningar. Framför allt gäller detta 30-begränsningarna. Alltför ofta struntar jäktade cyklister i trafikljus vid passage av korsande körbana. En förbättrad standard på det regionala cykelstråket längs Värmdövägen enligt cykelplanens förslag skulle åtminstone till en del komma till rätta med nämnda problem. Även vid en utbyggnad av de regionala cykelstråken enligt planen måste en speciell trafikfara särskilt beaktas. Det är när cykelbana/cykeltrafik passerar korsande/svängande biltrafik. Här fordras tydliga markeringar av vilket trafikslag som har företräde. Med de hastigheter som cyklister många gånger har är det svårt för en högersvängande bilist att hinna uppfatta att en cyklist närmar sig. Vid ljusreglering av korsningen är det därför viktigt att högersvängande bilist inte får grönt ljus samtidigt som en cyklist som ska köra rakt fram också får det.

KPR är något undrande över hur den på sidan 25 illustrerade sektionen ska kunna användas för ombyggnad av Värmdövägen från rondellen vid Nacka Forum och ner till Lillängens busshållplats och kanske också från Långsjöstrands busshållplats och till korsningen med Rådjursvägen. Om det även ska kunna gå att behålla en gång/cykelbana på norra sidan av vägen ser det ut som att detta kräver att tomtmark exproprieras eller att antalet filer i körbanan måste minskas. Som tidigare påpekats är det viktigt att kollektivtrafikkörfältet behålls. Rådet anser också att det är viktigt att det finns en från regional cykeltrafik fredad gångbana på Värmdövägens norra sida.

**Lokala cykelnät**

I cykelplanen föreslås som nybyggnad en dubbelriktad gång- och cykelväg mellan Rensättravägen och Boo kyrka. Det är i och för sig ett intressant förslag, eftersom det i dag saknas en sådan direktkommunikation. Men sett ur angelägenhetsgrad kan den investeringen ifrågasättas med hänsyn till rådande situation för cyklister och gående på Hasseluddsvägen mellan Rensättravägen och Skarpövägen. Här finns en smal dubbelriktad gång- och cykelväg och där markering av cykel- och gångstråk helt saknas. Sannolikt för att den bedömts som för smal för att kunna göra denna markering. I synnerhet under rusningstrafik är denna promenad- och cykelväg hårt trafikerad. Här skall följande trafik rymmas:

* Cykelpendlare, ofta i hög fart
* Gående/cyklister som är på väg till Korsets busshållplats för vidare transport till Stockholm
* Skolbarn från lågstadiet och uppåt på väg till Myrsjöskolan. Dessa barn tar sig fram till fots, med cykel/sparkcykel eller skateboard och saknar ofta helt kunskap om hur man tar sig fram på en gemensam gång- och cykelväg.
* Joggare/stavgångare
* Inte fullt så snabba gångtrafikanter, exempelvis äldre som är ute och rastar sina hundar

Att detta är ett bostadsområde med snabbt växande befolkningsunderlag framgår tydligt av hur även denna trafik ökat högst väsentligt under senare år och situationen är f.n. oacceptabel. Det är en tidsfråga innan en allvarlig olycka sker. Att bredda befintlig cykel- och gångväg utan att göra Hasseluddsvägen smalare är problematiskt med hänsyn till att stora bergpartier avgränsar för en breddning åt andra hållet. Ett alternativ som borde prövas är i stället att iordningställa Booleden längs Myrsjön för gående och cyklister i en riktning. Booleden följer nämligen Myrsjön från Skarpövägen och fram till Rensättravägen.

Nacka 2014-02-20

Gunilla Elmberg

1:e vice ordförande, KPR