



Nacka kommun  
Trafikenheten  
131 81 Nacka

Naturskyddsföreningen  
Nacka kretsen och  
Stockholms läns cykelgrupp

## Svar på Nacka Kommuns cykelplan TN 2013/564-513

Naturskyddsföreningen ser positivt till den genomarbetade cykelplanen. Planen beskriver en bra intention och visar på förståelse för cyklister problem med dagens planering. Vi har några synpunkter som vi vill att ni ska ta till beaktande för att uppnå bästa resultat.

### Trafikhinder för att hindra bilister att köra på cykelbanan

I texten rörande trafik hinder står det *”Vidare är det viktigt att hinder inte placeras trafikfarligt för cyklister och att de utrustas med reflexer. Eftergivliga hinder kan med fördel användas eftersom efterföljden av en olycka blir betydligt lindrigare.”*

Viktigt är det att trafik hinder upprätthåller en god framkomlighet för cyklister. De flesta hinder för bilister blir farthinder för cyklister vilket ökar antalet hinder i cykelbanan. Bilden i cykelplanen, med två grindar, är en dålig lösning då det kräver att cyklisten minskar farten och vid stora cykelflöden blir det ett stort irritationsmoment. Det är därför viktigt att hindren inte bara är eftergivliga utan även minimera behovet för cyklisten att sänka farten.

### Städning av cykelbanor och snöröjning

Vi anser att cykelbanor bör åtminstone ha samma underhållskrav som bilvägar. Att cykelbanorna sopas efter behov inte efter månad på året. Vi ser också framgångarna med saltsopning som en bra lösning och därför önskar att Nacka kommun utnyttjar den metoden i högsta möjliga grad.

### Cykelvägvisning

Skyltarna på bilden är på blåbotten med vit text och har ingen belysning och är svåra att se i mörkret. Att tvingas att stanna för att läsa skylten för den mörkare årstiden är ett irritationsmoment. Det är därför mer lämpligt att hitta andra typer av skyltning som även en cyklist klarar av att se i mörker. Kalmar har en annan färgsättning.

<http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=86&artikel=4820695>

Problemet med flesta cykeldestinationer är att det förutsätt någon typ av lokalkännedom. Det är därför viktigt att skyltarna anger både hållpunkter på nära håll som för platser som ligger längre bort Att vid varje tveksamhet åt vilket håll som cyklisten ska välja finns en skylt. Mycket tid går åt att hitta första skylten för att sedan riskera att tappa bort sig i val av mer än en valmöjlighet. Det gör att resan kan bli mycket längre än vad som var tänkt från börja. Viktigt är också att via skyltning visa att man har nått destinationen så att förstår att man är framme.

### Cykla till skolan

I cykelplanen står det *”För att skapa en mer hållbar trafikmiljö kring skolorna arbetar kommunen bland annat med projektet Säkra skolvägar. Syftet med projektet är att få fler föräldrar att gå eller cykla med sina barn till skolan. Tyngdpunkten ligger på beteendepåverkansåtgärder, men detta*



# Naturskyddsföreningen

*kombineras ofta med fysiska åtgärder.*” Intentionen är bra. Det som bör poängteras är att för att fler barn och vuxna ska börja cykla till och från skolan så krävs det att hastigheterna sänks på vägarna. Det är inte bara utanför skolan som det ska vara låga hastigheter utan även vid vägar i en radie runt omkring. Den fysiska utformningen runt skolorna bör därför vara breda cykel- och gångbanor och smalare gator för att inte uppmuntra bilister att köra för fort. Utformningen bör med fördel vara så att det är attraktivare att cykla och gå till skolan än att ta bil.

## Företag och organisationer

I cykelplanen står det *”Arbetsgivare spelar en viktig roll i det beteendepåverkande arbetet. Gratis bilparkeringsmöjligheter och tillgången av bra cykelparkeringar och cykelgarage är bara några av de aspekter som påverkar anställdas val av färdmedel.”* Den här texten bör även gälla även handeln. Då alla, även de som inte tar bilen till affären, får betala för bilparkering är det viktigt att ta bilen till köpcenrum inte uppmuntras. Bättre vore det att det upprättas lastcykelpooler för bostadsrättsföreningen och även vid andra bostadsområden för att uppmuntra alternativa sätta att transportera inköp.

## Andra trafikslag

I cykelplanen står det *”Cykeln är inte det enda trafikslaget i transportsystemet och därför är det viktigt att de åtgärder som föreslås i denna cykelplan inte försämrar situationen för andra hållbara trafikslag, såsom kollektivtrafik och gående.”* Formuleringen är bra och det är viktigt att påpekat att minska utrymmet för gångtrafikanter eller kollektivtrafik sällan eller aldrig gynnar cyklisterna då de oftast utsätt för andra problem då. Exempelvis gångtrafikanter som går ut i cykelbanan eller irriterade busschaufförer som utsätter cyklister.

## Ytterligare synpunkter på lokala cykelgator

Tvärförbindelser är minst lika viktiga som de mot city för att skapa en dynamiska stad.

- Det saknas lokalt cykelnät från Fiskätra via Grötfatet förbi Knipträsket ner till Erstaviksvägen för att knyta ihop med den som kommer från Erstavikskvarn. Efter det bör den fortsätta till Skogshyddan och därifrån vidare till Älta resp Tyresö.
- Saltsjöbadsvägen är lite problematisk. Även om farten är begränsad är det få som håller den. Vägen är vacker och borde vara ett fantastiskt stråk att både cykla och gå på. Eventuellt borde funderingar gå på att göra vägen till en cykelfartsgata där biliser får köra på vägen men på cyklisters villkor. Det skulle kunna bidra till att vägen fortfarande går att köra bil på men att de som cyklar och går får en säkrare miljö att visstas på. Saltsjöbadsvägen saknar också belysning.
- Ytterligare saknas lokalcykelnät mellan SaltsjöDuvnäs och Skuru
- Att kunna ta sig över Baggenstället med gång/cykel-bro/tunnel skulle vara mycket trevligt. Alternativ är en linfärja som kan transportera cyklister och gångtrafikanter.



Naturskyddsföreningen

Stockholms län Cykelgrupp