

Trafikkontoret
Stockholm Stad

Förslag till yttrande på Remiss – Cykelstaden – Cykelplan för Stockholms stad 2021

Natur- och trafiknämnden Nacka kommun ställer sig positiva till Stockholms stads remissunderlag och den övergripande inriktning om förslag till reviderad cykelplan – *Cykelstaden – Cykelplan för Stockholms stad 2021* och tillhörande bilaga *Reviderade stråk*. Underlaget är inspirerande och kan komma att influera Nacka framtagande av en ny cykelstrategi.

Som en kommun och en del av Region Stockholm vill Nacka yttra sig i de delar av den reviderade cykelplanen som berör och kan komma att påverka vår cykelinfrastruktur och våra kommuninvånare både i ett ”här och nu perspektiv”, men även på sikt kopplat till cykelinfrastrukturens utveckling. Cykelplanen inrymmer flera intressanta kapitel och nedan vill vi passa på att ge våra synpunkter på de delar vi uppskattar samt därefter dela med oss av resonemang och synpunkter där vi efterfrågar ett behov av förtydligande och ett konkretiserande av bland annat de reviderade stråk som angränsar till Nacka som förslås i bilagan om *Reviderade stråk*.

Nämnden är positiv till att Stockholms Stad i den revidera cykelplanen har ett fortsatt fokus på cykelpendling, men samtidigt övergår från en kategorisering av cykelvägnätet från ett fokus på pendlingsstråk till att skapa primära stråk, vilka inrymmer och lägger mer fokus åt vardagscykling. Att vidga perspektivet och användningsområdena för cykling, då ett större fokus läggs på vardagscykling längs de primära stråken, är välkommet även ur ett Nackaperspektiv då många av våra kommuninvånare har Stockholm som målpunkt för sina vardagliga cykelresor till och från fritidsaktiviteter.

Att övergå från ett fokus på cykelpendling till ett bredare fokus riktat mot en ökad vardagscykling kan bidra till att fler trafikanter väljer att cykla till och från vardagsaktiviteter inte bara inom Stockholms Stad utan också till vardagsaktiviteter i angränsade kommuner, så som inom Nackas gränser. Ett ökat vardagscyklande kan också bidra med positiva hälsofrämjande effekter.

Vidare uppskattas kapitel 3 och löptexterna under punkterna 3.1 *Cykling för alla* och 3.2 *En större mångfald av cyklar*. Att lyfta barn och äldres cykling samt den ökande variationen av cykelfordon som idag färdas längs cykelstråken välkomnas, då detta kan påverka både till en ökning i antalet cykelresor, men såväl bidra till positiva hälsofrämjande effekter hos fler åldersgrupper.

Vidare är kapitel 4 - *Innovation, utveckling och nya regler* - om nya trafikregler och lösningar som gynnar cykeltrafiken intressant läsning. Att lyfta utvecklingen kring nya innovativa trafiklösningar för cykel i cykelplanen i form av lösningar så som *cykelgator* och *cykling mot enkelriktat* kan på sikt bidra till att underlätta både framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister i hela regionen då nya lösningar prövas kontinuerligt. Även kapitel 8 – och löptexten under punkt 8.1 *Cykeltrafik vid vägarbeten* är intressant och aktuellt även ur ett Nackaperspektiv då Nacka med flera kommuner i Stockholms Regionen står inför flertalet omläggningar av cykeltrafiken de kommande åren och cyklisters framkomlighet och trafiksäkerhet bör prioriteras under pågående vägarbeten.

Nacka kommun välkomnar också det nyttillkomna kapitlet 5 - *Strategiska kopplingar* i underlaget för Reviderade stråk, där det framgår att syftet med kapitlet är att överbrygga naturliga barriärer i form av vatten eller annan infrastruktur för att möjliggöra för viktiga kopplingar inom cykeltrafiken. I koppling till detta kapitel och de förslag som omnämns i materialet önskar Nämnden ett förtydligande om förslag i den strategiska koppling i underlaget på sidan 47 som berör Nacka. I underlaget för den *strategiska kopplingen Hammarby Sjöstad-Nacka* framhålls att det saknas en förbindelse mellan Stockholms stad och Nacka kommun längs vattnet. Nämnden instämmer i att kopplingen mellan kommunerna vid platsen bör optimeras, men att det i underlaget för strategiska kopplingar inte framgår vilket typ av förbindelse som helst föredras. Därav önskar Nämnden ett konkretiserande i vilken typ av lösningsförbindelse Stockholm Stad avser och om detta således medför behov av ökade eller förändrade cykelanpassningar även på vår sida kommungränsen.

Nämnden efterfrågar också ett förtydligande och önskar ett tillägg i underlaget för Reviderade stråk i kapitel 4 – *Söderort*. I kartbilden på sidan 32-33 i underlaget för Reviderade stråk (se bifogad kartbild nedan) återfinns en rödpunktad sträcka längs Sicklavägen, kategoriserat till förslaget primärt stråk, och i det efterföljande textunderlaget på sidorna 34-37 återfinns inte något textavsnitt över sträckan som förklarar förslaget längs den rödpunktade sträckan. Därav behövs ett förtydligande i form av ett textavsnitt som beskriver de framtida lösningsförslaget längs sträckan, så att även Nämnden kan identifiera eventuella utökade behov och infrastrukturåtgärder för cykeltrafiken i området.

Bifogad kartbild, sidan 32-33 i underlaget för Reviderade stråk i kapitel 4 – Söderort.



Hans Peters
Ordförande
Natur och trafiknämnden

Mats Bohman
Trafik och fastighetsdirektör
Nacka kommun