

2014-06-11

Cykelplan för Danderyds kommun 2014  
Bilaga. 2

# Samrådsredogörelse



# 1. Samrådsredogörelse förslag till cykelplan för Danderyds kommun 2014 med tillhörande åtgärdsprogram

## 1.1 Bakgrund samråd

Under höst och vinter 2013/2014 har tekniska kontoret vid Danderyds kommun efter beslut i tekniska nämnden bedrivit arbete med att ta fram en kommunal cykelplan. Detta arbete har resulterat i ett planförslag bestående av två delar "Cykelplan för Danderyds kommun 2014" samt "Cykelplan för Danderyds kommun 2014 Bilaga 1. – Åtgärdsprogram". Denna samrådsredogörelse utgör cykelplanens andra bilaga.

Syftet med framtagandet av en cykelplan har varit att ange inriktningen för kommunens cykelplanering under de kommande 10 åren, både i form av generella och mer konkreta åtgärder. Det huvudsakliga målet för kommunens cykelplanering föreslås vara att 15% av kommuninvånarnas resor år 2014 görs med cykel, antingen i form av huvudfärdmedel eller i form av delresor.

Cykeln som färdmedel får allt större betydelse i dagens transportsystem och det är av stor vikt att trenden med en ökande andel cykelresor håller i sig. Det finns idag en stor variation av cyklister med lika varierande preferenser och behov av utformning av cykelinfrastruktur. För att Cykelplan för Danderyds kommun 2014 ska svara upp till efterfrågan på förändringar och förbättringar av förutsättningar för cykling i kommunen, har planförslag med tillhörande åtgärdsprogram varit ute på samråd under februari månad 2014. Syftet med samrådet har varit att samla in synpunkter och åsikter från cyklister som nyttjar kommunens cykelvägnät och som där med besitter värdefull lokalkännedom om förutsättningar för cykling i kommunen, men också från andra som på ett eller annat sätt berörs av kommunens cykelplanering.

### 1.1.1 Annonsering

Information om samrådet har förmedlats genom lokaltidningen Mitt i Danderyd i vilken annonsering skett i två nummer av tidningen, vecka 6 och vecka 7 år 2014. Utöver detta har information om samrådet även förmedlats genom annonsering i februarinumret av kommunens egen informationstidning Danderydsaktuellt.

Planförslaget med tillhörande åtgärdsprogram har funnits tillgängligt på Danderyds kommuns hemsida under perioden för samrådet. I anslutning har också information om samrådets genomförande publicerats inklusive adresser för insändande av synpunkter via mail och per post.

## 1.2 Remiss

I samband med att planförslaget varit ute på samråd har det även skickats på remiss till ett antal berörda instanser. Dessa har utgjorts av myndigheter, kommuner, förvaltningar och organisationer som antagits besitta för cykelplanen värdefull kunskap eller som på andra sätt kan tänkas ha synpunkter på cykelplanens innehåll.

Instanser som fått cykelplanen skickad till sig är:

Stockholms stad (ej inkommit med yttrande)  
Solna stad (avstått från att yttra sig)

Vallentuna kommun  
Sollentuna kommun  
Österåkers kommun (ej inkommit med yttrande)  
Vaxholms stad (avstått från att yttra sig)  
Täby kommun  
Norrtälje kommun (ej inkommit med yttrande)  
Trafikverket  
Stockholms läns landsting  
Cykelfrämjandet  
Länsstyrelsen  
Svenska cykelsällskapet (ej inkommit med yttrande)  
Polismyndigheten i Stockholms län  
Storstockholms Brandförsvaret  
NTF (ej inkommit med yttrande)

Inom Danderyds kommun:

Miljö- och stadsbyggnadskontoret (ej inkommit med yttrande)  
Utbildnings- och kulturkontoret (ej inkommit med yttrande)

## **1.3 Inkomna remissyttranden**

### **1.3.1 Trafikverket**

- **Övergripande omdöme**

Trafikverket ställer sig positiv till att förutsättningarna för att använda cykel som transportslag förbättras i Danderyds kommun. Tidig stadsplanering för att ge cyklister rätt förutsättningar är mycket viktigt i arbetet med att öka andelen cyklister, och där är cykelplanen ett viktigt dokument. Trafikverket håller med Danderyds kommun om att ökat cyklande är bra på många sätt jämfört med andra transportslag – både ur ett hälsoperspektiv (såsom förbättrad motion, socialt, jämställdhet, trafiksäkerhet), miljömässigt (t ex mindre utsläpp och ianspråktagen yta) och ekonomisk (varje investerad krona ger minst 13 kr tillbaka enligt Samhällsekonomisk bedömning av granskningshandling till regional cykelplan för Stockholms län, 2013-03-11). Det finns en stor samklang med den regionala cykelplanen och Danderyds cykelplan, bland annat den vikt som tillmäts Danderyds kommuns viktiga geografiska läge är ur ett regionalt perspektiv. Cykeltrafiken mot de stora arbetsplatsområdena i Stockholms innerstad, Solna och Kista från nordöstra Stockholmsregionen går genom kommunen, och det omvända mot t ex Täby och Arninge. Även Danderyds kommuns målsättning att cykeltrafiken utgör 20 % av alla resor år 2030, att jämföra med dagens 6 %, överensstämmer med den regionala cykelplanen. Ökningen beräknas, enligt den regionala cykelplanen, att ske genom en överflyttning av resor från biltrafiken men också från vissa delar av kollektivtrafiken. Det finns därmed behov av att kombinera olika styrmedel, däribland cykelplanen, för att begränsa biltrafiken.

Mot bakgrund av målsättningen kan den inriktning som kommunen har antagit i cykelplanen – ”Förbättra det befintliga, viktigare än att bygga nytt” – innebära svårigheter. Betydande drift- och underhållsåtgärder kommer att krävas för att förbättra befintlig infrastruktur så pass att utvecklingen går mot målsättningen. Trafikverkets

bedömning är att ny och relativt omfattande infrastrukturutbyggnad kommer att bli nödvändig, både på lokal och regional nivå, för att skapa förutsättningar att uppnå den höga målsättningen.

#### **Kommentarer:**

*Inriktningen i planförslaget är att få till en kvalitetshöjning på befintligt cykelvägnät vilket idag är relativt väl utbyggt men som rymmer stora brister såsom smala avsnitt och riskabla korsningar. Syftet är att skapa ett robust cykelvägnät som kan utvecklas och byggas ut. I planförslaget står också att undantag förekommer och nya länkar och hela stråk föreslås, regionala såväl som lokala. Föreslagna åtgärder inklusive nya länkar ( däribland ett regionalt snabbcykelstråk) bedöms få önskvärd effekt på förutsättningarna för att cykla i kommunen. Flera nya länkar kommer med stor sannolikhet att tillkomma vid framtida revideringar av cykelplanen.*

- **Syfte, mål och bakgrund**

En viktig sak att lyfta fram i det här sammanhanget är att ökad cykling inte enbart beror på bra cykelinfrastruktur, utan även på hur samhällsplaneringen sker, d v s placering av bostäder, arbetsplatser, service. Detta kan läsas in i meningen "Möjligheten att cykla måste genomsyra planering generellt i kommunen", men skulle kunna utvecklas.

Vad gäller punkterna 1 och 2 på sidan 13 under rubrik 1.4.3. tycks de handla om samma åtgärder. Det är önskvärt om en eventuell skillnad dem emellan tydliggörs.

#### **Kommentarer:**

*Planförslaget förtydligas*

- **Kostnader**

Det står att inga kostnadsberäkningar görs. Frågan är då hur medel i budget kan säkerställas. Det är viktigt att få till ett långsiktigt arbete.

#### **Kommentarer:**

*Föreslagna åtgärder är av strategisk karaktär. Att sätta en siffra på kostnader förknippade med åtgärdernas utförande blir därför aktuellt först när åtgärdernas omfattning och utformning fastställs. Konkreta åtgärdsförslag med kostnadsberäkning tas fram och beslutas årligen.*

- **Resvaneundersökning**

Det är mycket positivt att det gjorts en resvaneundersökning. En slutsats kan vara att man bör arbeta mer aktivt med kampanjer och andra former av påverkansåtgärder mot bakgrund av att mer än hälften av resorna i kommunen görs med bil trots ett utvecklat cykelvägnät. Frågan är också varför man väljer att inte cykla. Undantaget verkar vara just arbetsresor – hur får man fler att cykla i andra syften?

#### **Kommentarer:**

*Kommunen delar Trafikverkets slutsats om behovet av att arbeta aktivt med kampanjer i syfte att förmå fler att välja cykeln framför bilen. Detta lyfts också fram i planförslagets avsnitt 3.3.1. Varför resvanor ser ut som de gör i kommunen med hög andel bilresor trots närhet till viktiga målpunkter i bl. a. Stockholms innerstad diskuteras inte i cykelplanen då*

*underlag som möjliggör en sådan diskussion i nuläget är bristfälligt. Detta är dock en viktig kvalitativ aspekt att inkludera i framtida resvaneundersökningar. I planförslaget redovisas även att kvinnor cyklar mindre än män vilket framkom genom den senaste resvaneundersökningen men inte heller här finns tillräckligt underlag i nuläget för att dra några slutsatser om varför det ser ut som det gör. Viktigt är dock att påpeka mätresultatet i planen och vara tydlig med att cykling ska vara lika attraktivt oavsett faktorer som kön och bakomliggande faktorer till skillnader ska identifieras.*

- **Utformning**

Trafikverket anser att det är viktigt att den standarden som föreslås i GCM-handboken eftersträvas vid nybyggnation. Om lokala standarder används, som därmed underskrider GCM-handbokens lägsta standard, kommer inte kvalitativ grundläggande infrastruktur för cykeltrafiken att finnas. Därmed har möjligheterna för ökning av cykeltrafiken minskats. Säker, effektiv och omfattande cykling kräver, precis som biltrafiken, att grundläggande vägstandard finns. Trafikverket håller med Danderyds kommun om att det ibland behöver göras en avvägning mellan olika trafikslag, där cykling behöver få stor tyngd för att vi ska uppnå den hållbara utveckling som eftersträvas.

Cykelplanen hänvisar till GCM-handboken men anger samtidigt exempelvis bredden 2,5 m för separerad dubbelriktad cykelbana med stora flöden, där GCM-handboken anger *minst* 2,5 meter och att bredder däröver får variera från fall till fall. Vad är kommunens förhållning?

Det är också viktigt att uppmärksamma speciella platser såsom skolor där det kan finnas behov av en mer generös utformning på grund av höga cykelflöden, även om stråket är ett lokalt cykelstråk. Hänsyn till just cykelflöden är mycket viktigt.

Vad gäller kategorisering finns inte cykelfält med. Är detta inget kommunen jobbar med? Det kan vara en lösning på platser med trångt om utrymme för en separerad cykelväg.

**Kommentarer:**

*Standard på cykelbana är beroende av platsens beskaffenhet. GCM-handbokens angivna minimimått skall eftersträvas vid nybyggnation, dock kan begränsat vägutrymme innebära att denna standard ej går att uppnå. Förutsättningar som befintlig vägbredd och förekomst av busstrafik utmed en sträcka är exempel på faktorer som påverkar hur bred en cykelbana kan bli. Självklart ska cykel prioriteras högt gentemot främst biltrafik. I planförslaget finns också en tabell som redogör för planerade trafiksäkerhetsåtgärder med fokus på cykling i anslutning till skolor. Dessa åtgärder baseras på en utredning om säkra skolvägar som genomförts på uppdrag av kommunen.*

*Vad gäller förekomsten av cykelfält är detta idag ovanligt i kommunen. Utmed smala sträckor bör strävan snarare vara att möjliggöra cykling i blandtrafik under förutsättning att hastigheter utmed dessa sträckor ej överstiger 30 km/h. Cykling i blandtrafik har i sig en hastighetsdämpande effekt på bilister och blandtrafik höjer trafikanternas uppmärksamhet.*

- **Utformning av busshållplats**

Vad gäller illustrationen skulle det vara mer välgörande med ett bra exempel istället för ett dåligt.

**Kommentarer:**

*Det illustrerade exemplet består av två bilder, en över problematiken kring dagens utformning och en som visar önskvärd utformning.*

- **Vägvisning**

Skyltning för cykelvägvisning är inte framtagen av Trafikverket. Det är regeringen som fastställer Sveriges vägmärken och andra anordningar, och beredningen sköts av Transportstyrelsen. Se följande hos Transportstyrelsen:

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/Vagmarken/Lokaliseringsmarken-for-vagvisning/>. Kommunen bör ta fram en detaljerad plan för skyltning. Det är för övrigt bra om det även framgår när den kommer att tas fram eftersom det är något som kommunen har full rådighet över.

**Kommentarer:**

*Sypunkterna noteras. Planförslaget ändras. Kommunen har för avsikt att ta fram en standard för cykelskyltning. Detta bör ske i samverkan med andra berörda kommuner innan en lokal detaljerad plan för skyltning tas fram. Tidsperspektivet påverkas alltså av fler aktörer men förhoppning är att arbetet med en gemensam standard för vägvisning inleds och avslutas under år 2014.*

- **Utbildning i cykelvård**

En fråga här är om det verkligen är en kommunal uppgift eller om det finns andra, exempelvis intresseorganisationer, som är bättre lämpade för den här typen av insatser.

**Kommentarer:**

*Att erbjuda kommunens invånare en kortare utbildning i hur en cykel sköts om eller hur enklare reparationer såsom lagning av punktering går till, skall ses som ett exempel på en möjlig uppmuntrings- eller mobility management-åtgärd. En sådan utbildning skulle i så fall ske i samverkan med en annan aktör (cykelverkstad, intresseorganisation osv) men kommunen kan mycket väl vara initiativtagare.*

- **Snabbcykelstråk längs E18**

Det finns ännu inget konkret förslag. Det som tagits fram är en idéstudie. Den exakta sträckningen kan inte avgöras förrän i en planläggningsprocess. En planläggningsprocess pågår idag för delsträckan Frescati-Mörby C. Inga statliga medel finns för övriga sträckor.

Av cykelplanen framgår att snabbcykelstråket är viktigt även för lokal trafik då den skulle ersätta hela eller delar av även lokala stråk. Det är en viktig aspekt som också bör vara en utgångspunkt i framtida diskussioner om hur regionala cykelvägar ska finansieras för att förverkligas på bästa och snabbaste sätt. Olika former av samfinansiering är sannolikt nödvändigt för att få till stånd ett regionalt cykelvägnät i enlighet med vår gemensamma regionala cykelstrategi.

**Kommentarer:**

*Synpunkterna noteras och planförslaget förtydligas*

- **Drift och underhåll**

God drift och underhåll är avgörande för hur utvecklingen av cykel som transportslag blir. Det är även viktigt för att minska olycksrisken, då de dominerande singelolyckorna oftast beror på just bristande underhåll. De riktlinjer för drift och underhåll som anges i cykelplanen överensstämmer väl med det som står i den regionala cykelplanen, och det är angeläget att dess riktlinjer implementeras och budgeteras för.

**Kommentarer:**

*Synpunkterna noteras.*

- **Cykelparkeringsnorm**

Varför tas inte cykelparkeringsnormer upp i cykelplanen?

**Kommentarer:**

*Parkeringsnormer tas upp i planförslagets avsnitt 3.2.2 som en framtida åtgärd då parkeringsnorm för cykel idag ej finns i kommunen.*

- **Övriga synpunkter**

Cykelplanen innehåller många åtgärder som "bör" genomföras. Frågan är om inte kommunen i många fall har den rådighet som krävs för att i detta sammanhang uttrycka att åtgärderna ska genomföras.

**Kommentarer:**

*Synpunkterna noteras.*

### *1.3.1 Länsstyrelsen*

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Länsstyrelsen är positiv till att Danderyds kommun har tagit fram en cykelplan. Både cykel- och gångsatsningar ligger i linje med intentionerna i Regional inriktning för transportsystemet i Stockholms län som arbetades fram under 2012. Det är även positivt att Danderyds kommun tydligt kopplar sin kommunala cykelplan till den regionala cykelplanen.

Länsstyrelsen menar även att det är positivt att kommunen väljer att prioritera de regionala cykelstråken, men påpekar samtidigt vikten av att aktivt arbeta med att främja lokala förutsättningar för cyklande, särskilt med avseende på barn och ungas skolresor och resor till fritidsaktiviteter.

Länsstyrelsen lyfter även fram de stora satsningar på cykel som görs i Länsplan (regionalt cykelstråk mellan Danderyd och Rösjön) samt i Nationell plan (regionalt cykelstråk längs E18 Frescati – Mörby Centrum) som kommer att främja cyklandet i och genom Danderyds kommun.

## **Kommentarer:**

*Synpunkterna noteras.*

### *1.3.2 Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting*

- **Trafikförvaltningens synpunkter**

Generellt anser trafikförvaltningen att Danderyds cykelplan är väl genomarbetad och har en bra huvudinriktning.

#### Cykelnätet

Generellt gäller i de stråk där busstrafik trafikerar att avvägningar gentemot busstrafiken görs. Exempelvis gäller detta längs stråket längs Enebybergsvägen, samt Edsbergsvägen/Danderydsvägen.

På sida 62 pekas det regionala cykelstråket ut med koppling över Edsviken. Denna koppling har i stornätsplanen konstaterats vara intressant även ur kollektivtrafiksynpunkt och bör samordnas.

Trafikförvaltningen (TF) tycker att det är positivt med planens tydliga koppling till regionala och nationella mål och att cykel sätts i ett sammanhang utifrån översiktsplan och andra strategier. TF är mycket positiv till planens vision: ökad cykling, att det ska vara enkelt, effektivt och säkert att cykla och att kombinera cykel med kollektivtrafik samt att kopplingarna till övriga regionen är viktiga. Det är bra att Danderyd är tydliga med hur trafikslag bör prioriteras, dvs att bilresandet behöver minska men också att kollektivtrafiken behöver avlastas. TF är positiva till att Danderyd satt upp andelsmål (15% till 2024) samt att man har en plan för hur detta ska mätas. Man bör även kunna mäta säsongvariationer. Mätningar av cykel bör genomföras så att de kan jämföras med andelen resenärer i kollektivtrafiken i syfte att se hur de olika trafikslagen samvarierar.

TF är positiv till att åtgärder har tagits fram för att nå målen.

TF är positiv till att planen innehåller ett mobility management-avsnitt. TF saknar dock lite problematiserande diskussion om varför bilandelen är så hög trots de relativt korta avstånden. Denna kunde med fördel göras ur ett jämlikhets- och jämställdhetsperspektiv. Vilka grupper cyklar och vilka inte och varför. Hur har detta förändrats och vad i den utvecklingen kan man ta tillvara i den kommunala planeringen. Detta kan kopplas till avsnittet om utbildning då det är viktigt att påverka och utbilda de som åker bil framförallt vilket inte så tydligt framgår i det avsnittet.

#### Kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik

Trafikförvaltningen anser att möjligheten att nå viktiga kollektivtrafikpunkter med för att byta mellan cykel och kollektivtrafik bör förtydligas i beskrivningen av klassificeringen av de olika cykelnäten, framförallt när det gäller det regionala cykelnätet där kopplingen till kollektivtrafiken är viktig. (Kap 3.1.1.)

Det är positivt att Danderyds kommun tar upp betydelsen av hög standard på cykelparkeringar. TF håller med om att samarbete för cykelparkeringsplanering vid



kollektivtrafiknoder behövs och att det i regel ska vara markägarens ansvar att bygga parkering.

Vid framtagandet av nya cykelparkeringstal och utbyggnad av nya parkeringar kan med fördel den inventering som Trafikförvaltningen genomförde på tunnelbane- och pendeltågsstationerna under 2009 användas och jämföras med antal påstigande vid de olika stationerna. Trafikförvaltningen står gärna till tjänst med underlag. I den regionala cykelplanen anges 5-10 platser per 100 påstigande men denna siffra bör undersökas noggrannare och varierar sannolikt lokalt.

När det gäller låne- eller hyrcykelsystem ser Trafikförvaltningen gärna en fortsatt dialog med Danderyds kommun. TF håller med om att det finns en stor potential att satsa på lånecyklar. Planen bör förtydliga att dessa bör finnas i ett enhetligt system i hela länet och att detta bör vara anpassat efter pendlingscyklister och inte som idag främst turistcyklister.

Att ta med cykel ombord på tåg ska ses över. Då medtag av cykel tillåts på pendeltåg och saltsjöbanan bör detta även fungera på Roslagsbanan i framtiden. Idag är vagnarna gamla och inte utformade för cykel. P.g.a. kapacitetsskäl är det inom planperioden endast möjligt utom rusningstid även med moderna vagnar.

Framkomlighet och trafiksäkerhet

TF är positiv till att planen tar upp hur cykeltrafik bör ledas vid busshållplatser.

Ytterligare översyn av eventuella konfliktpunkter med busstrafik (korsningar m.m.) är önskvärd så att inte framkomligheten för kollektivtrafiken förhindras.

Trafikförvaltningen hänvisar till egna riktlinjer samt den regionala cykelplanen för utformningsprinciper m.m.

Övrigt

I SATSA II projektet ingick även TF i både arbetsgrupp och styrgrupp.

Trafikförvaltningen ser framemot ett fortsatt samarbete gällande cykelfrågorna och står gärna till tjänst vid ytterligare frågor.

### **Kommentarer:**

*Synpunkterna noteras.*

*Att stråket över Edsviken även är av intresse för kollektivtrafiken är positivt. Planförslaget kompletteras.*

*Att resultat från cykelmätningar även bör kunna jämföras med andelen resenärer i kollektivtrafiken för att se hur trafikslagen samvarierar är en god idé som bör finnas i åtanke då kommunen genomför sina mätningar, detta gäller även möjlighet att mäta säsongsvariationer. Exakt hur mätningar ska genomföras utöver regelbundna resvaneundersökningar fastställs inte i cykelplan för Danderyds kommun men bör utredas så snart som möjligt.*

*Att utbilda/upplysa befintliga bilister är en viktig del av de mjuka åtgärder som planen föreslår. Avsnittet om mobility management förtydligas.*

*Angående bakomliggande orsaker till varför resandet i kommunen ser ut som det gör, se tidigare svar till Trafikverket.*

*I anslutning till redovisning av olika klassificeringar på cykelstråk förtydligas behovet av att cykelstråk och då främst regionala cykelstråk, kopplas till kollektivtrafiknoder.*

*Danderyds kommun kan mycket väl komma att efterfråga resultatet av Trafikförvaltningens inventering av cykelparkeringar i anslutning till tunnelbana och pendeltåg för att skapa en tydligare bild av parkeringsbehov vid stationer. Som trafikförvaltningen mycket riktigt påpekar finns det dock anledning att anta att behovet varierar lokalt.*

*Angående potentialen i att införa låne- eller hyrcykelsystem i kommunen är det viktigt att framhålla att denna är beroende av ett enhetligt system i hela länet för att effektivisera nyttjandet, detta tas med i planförslaget. I planförslaget förtydligas även att ett sådant cykelsystem i huvudsak bör vara anpassat efter pendlingscyklisters förutsättningar snarare än turistcyklisters.*

*Konfliktpunkter med busstrafik är viktiga att identifiera. På grund av planens strategiska karaktär kommer specifika konfliktpunkter dock ej att redovisas i cykelplanen, men däremot förtydligas problematiken kring dylika konfliktpunkter i planförslaget och åtgärder för att förbättra samspelet mellan cyklisters och busstrafik i det kommunala vägnätet sker som en del i den dagliga verksamheten vid förvaltningen.*

### *1.3.3 Storstockholms brandförsvaret*

- **Synpunkter**

SSBF har inga specifika synpunkter i ärendet men tycker att det är positivt att trafik- och personsäkerheten har fått stort fokus.

**Kommentarer:**

*Synpunkterna noteras*

### *1.3.4 Polismyndigheten i Stockholms län*

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Utmed gång- och cykelbanor är det viktigt att överblickbarhet är möjlig och att rätt belysning finns. Eftersträva att platser och stråk är väl överblickbara för att inte skapa lägen gynnsamma för rån och överfall. Platser ska också vara ändamålsenligt belysta, utan att blända, för att undvika känslan av utsatthet och otrygghet. Belysning ska vara utformad så att mötande personer kan känna igen varandra samt så att människor kan urskiljas från den omgivande bebyggelsen. Även omkringliggande ytor bör belysas så att området går att överblicka.

Polismyndigheten påpekar också vikten av att cykelparkeringar utformas så att cyklar kan låsas fast ordentligt och så att cykelparkeringarna får en naturlig social kontroll för att minska möjligheter och tillfällen för tjuven att stjäla.

Att begå brott underlättas av:

- Enkel och direkt tillgänglighet till objektet
- Säkra och varierade flyktvägar
- Ostörd "arbetsmiljö" där man varken syns eller hörs
- Obefolkade – eller överbefolkade – platser
- Anonymitet och diffust ansvar för miljön
- Dåligt underhållen miljö

Fyra inriktningar för brottsbekämpning:

- Öka upptäcktsrisken
- Försvåra genomförandet av brott
- Minska utbytet av brott
- Försvåra bortförklaringar

#### **Kommentarer:**

*Synpunkterna noteras. Trygghet spelar en viktig roll i förslag till cykelplan för Danderyds kommun 2014 och behandlas huvudsakligen i avsnitt 3.1.11 Ett tryggt cykelnät. I avsnittet påpekas bland annat att cykelstråk och dess omgivning ska vara överblickbara för att möjliggöra naturlig övervakning/social kontroll, att god belysning finns och att möjlighet att avvika från platsen finns. Trygghetsaspekten ska genomsyra planering för nya cykelstråk inklusive cykelparkeringar och omgivning, men också åtgärder i befintligt cykelvägnät.*

*I avsnitt 3.2.2. behandlas utformning av säkra och trygga cykelparkeringar. Vikten av att cyklisten ska kunna låsa fast sin cykel i både hjul och ram lyfts fram, tillsammans med vikten av att trygghetsaspekten beaktas vid anläggande av ny cykelparkering samt i form av trygghetshöjande åtgärder vid befintliga cykelparkeringar*

#### **1.3.5 Cykelfrämjandet**

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Cykelfrämjandet har i sitt yttrande inga synpunkter på innehållet i planförslaget. Ett förslag är dock att skapa en "kortversion/executive summary" av cykelplanen som i nuläget är omfattande. Vidare efterlyses även kostnadsberäkningar för åtgärdsprogrammets högst prioriterade åtgärdsförslag. Detta är viktigt för att inte riskera sena prutningar som medför att genomförda åtgärder inte leder till förbättringar för cyklisterna.

Cykelfrämjandet understryker att Danderyds cykelplan håller mycket hög standard och att den bör leda till att Danderyd kan bli en verklig cykelkommun.

#### **Kommentarer:**

*Synpunkterna noteras. En sammanfattning av Cykelplan för Danderyds kommun 2014 med tillhörande åtgärdsprogram planeras. Sammanfattningen görs efter det att slutgiltigt planförslag antagits.*

*Kostnadsuppskattningar genomförs ej i planförslaget då föreslagna åtgärder beskrivs övergripande och alltså är svåra att kostnadsberäkna innan mer detaljerade utredningar genomförts. Dessa beräkningar utförs snarare inför beslut om åtgärders genomförande.*

### 1.3.6 Sollentuna kommun

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Sollentuna kommun ser planförslaget som mycket lovvärt med hög ambitionsnivå och högt uppsatta mål. Det är också ambitiöst att riktlinjer i planförslaget huvudsakligen följer rekommendationer angivna i GCM-handboken och Regional cykelplan för Stockholms län.

Ur Sollentunas perspektiv är det positivt att planförslaget lägger stor vikt vid regional cykelpendling. Förslaget om mellankommunal samverkan för att åstadkomma en enhetlig standard för skyltning ligger även i Sollentunas intresse. Regional förbindelse genom Edsvikenstråket är av stor vikt och anslutningen till stråket ges hög prioritet i planförslaget.

En förbindelse över Edsviken bör diskuteras trots dess, i nuläget, visionära karaktär. Ett mindre kostsamt utredningsalternativ än att anlägga en bro över Edsviken (möjlig åtgärd i Trafikverkets "Åtgärdsvalsstudie cykel nordost") skulle kunna vara en färjelinje för gående och cyklister under sommarhalvåret som vintertid ersätts av ett plogat stråk över isen.

**Kommentarer:**

*Synpunkterna noteras. Idén om en färjeförbindelse över Edsviken sommartid är ett intressant alternativ till förslaget på en broförbindelse. Om stråket blir av och var det i så fall skulle lokaliseras är en fråga som dock inte diskuteras i cykelplanen.*

### 1.3.7 Täby kommun

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Synpunkter av redaktionell karaktär. Karta över tänkt klassificering av Täbys cykelvägnät bifogas

**Kommentarer:**

*Synpunkter har åtgärdats. Kartmaterialet noteras*

### 1.3.8 Vaxholms stad

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Vaxholms stad har inget att erinra och avstår därför från att yttra sig

### 1.3.9 Vallentuna kommun

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Vallentuna kommun tycker att Danderyds kommuns ambitioner kring ett hållbart samhällsbyggande och ett hållbart transportsystem är bra. Då båda kommunerna är en del av Stockholm nordost är det en fördel att kommunerna har samma principer för cykelplanering. Vallentuna kommun berörs av Danderyds ambitioner till bättre regionala och lokala cykelstråk.

Vallentuna kommun:

- Ser positivt på framtagandet av Cykelplan för Danderyds kommun
- Anser att de regionala cykelstråken inom Stockholm Nordost ska ansluta till den regionala stadskärnan Täby centrum – Arninge
- Anser att utformningen av bytespunkten i Danderyds kommun är en viktig förutsättning för att stärka möjligheterna för regional cykelpendling i nordostsektorn.
- Anser att en enhetlig cykelvägvisning för de regionala cykelstråken bör tas fram gemensamt inom Stockholm Nordost
- Anser att det bör finnas en gemensam cykelkarta över hela nordostsektorn för att förenkla resandet för cyklister i alla ingående kommuner.
- Anser att det är av stor vikt att Cykelstradan, samt att det regionala stråket utmed Enebybergsvägen kommer till.

Det är viktigt att knyta samman Stockholm Nordost med tvärförbindelser som skapar nya pendlingsmöjligheter både inom Nordost och till närliggande kommuner och arbetsplatsområden. Cykelplan för Danderyds kommun möjliggör detta.

I Danderyds kommun är det essentiellt att möjlighet ges, i Knutpunkt Danderyd och viktiga kollektivtrafiknoder såsom Mörby C och Mörby station, för att möjliggöra byte mellan kollektivtrafik och cykel.

Vallentuna kommun anser även att prioriteringen av regionala cykelstråk och stråk med hög belastning och målsättningen att stråken ska möjliggöra säker och snabb cykling utan onödiga stopp och att ett stort antal cyklister ska kunna passera varje dag, är bra. Detta gynnar cyklister från alla delar av nordost.

Det är viktigt att cykelvägvisningen är sammanhängande, kontinuerlig och knyter samman viktiga målpunkter samt väver samman regional och lokal vägvisning. Cykelvägvisning ger dessutom identitet till stråken och markerar cyklisternas plats i trafiksystemet. Allt detta beskrivs i cykelplanen.

Kommunerna inom Stockholm Nordost är positiva till det inom SATSA II föreslagna samarbetet rörande skyltning och färgkodning av regionala cykelstråk. Vägvisning är en viktig del i att nå det övergripande regionala målet om att öka cykelanvändandet till 20%. Därför är det viktigt att Stockholm Nordost genomför ett förslag till cykelvägvisning. Vallentuna ser fram emot ett gemensamt arbete med denna fråga.

Vallentuna ser positivt på Danderyds resonemang kring att cykeln ska vara en del av resan och att det är viktigt med goda bytespunkter, framförallt mellan kollektivtrafik och cykel.

I cykelplanen beskrivs vikten av att ta fram och distribuera en digital och analog cykelkarta. Det bör även finnas en gemensam cykelkarta över hela nordostsektorn för att förenkla resandet för cyklister i alla ingående kommuner. Vallentuna ser fram emot ett gemensamt arbete med denna fråga.

Cykelstrada vilken är tänkt att knyta samman Stockholms innerstad med målpunkter som Danderyds sjukhus, Täby C och Arninge, är ett viktigt stråk för resterande nordostsektorn och skulle innebära en snabb och gen väg mellan nordostkommunerna och Stockholm samt Kunskapsstaden (Universitetet och KTH). Vallentuna kommun anser att det är av stor vikt att den kommer till och ser mycket positivt på Danderyd och Täby kommuners intention att förverkliga den.

Vallentuna kommun ser även positivt på att det regionala stråket utmed Enebybergsvägen (från E18 till Täby och vidare mot Vallentuna i förlängningen) prioriteras som nummer ett.

I övrigt ser Vallentuna fram emot framtida samarbete kring mellankommunala cykelplaneringsfrågor.

#### ***Kommentarer:***

*Synpunkterna noteras.*

## ***1.4 Samråd med allmänheten***

Från allmänheten, inklusive organisationer utöver ovan nämnda remissinstanser, har sammanlagt 30 skrivelser inkommit, tre med vanlig post och 27 e-mail. Bland de inkomna synpunkterna finns många gemensamma nämnare likaså helt individuella uppfattningar om cykelplanen och vad som borde inkluderas. Då planförslaget har en strategisk karaktär kommer inte mindre och specifika åtgärdsförslag att lyftas in i plandokumentet. Däremot kan det bli aktuellt att lyfta in eller förtydliga åtgärdsprinciper för liknande problem för att dessa principer ska vara applicerbara också i liknande situationer på andra platser i kommunen. Mer specifika synpunkter på lokala åtgärder kommer dock att behandlas i den dagliga verksamheten vid kommunen.

### ***1.4.1 Inkomna synpunkter gällande separering, gång- och cykelbanor***

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Ett flertal av de inkomna synpunkterna handlar om risker med gemensam gång- och cykelbana (gc-bana) och att denna lösning bör undvikas då konflikter lätt kan uppstå mellan gående och cyklister om de råkar korsa varandras väg. Detta är vanligt förekommande kring Mörby centrum och Danderyds sjukhus där många fotgängare rör sig och separering behöver förtydligas. Vid Mörby centrum utgör även rondeller besvär för cyklister då missförstånd om vem som har företräde lätt uppstår mellan bilister och cyklister

**Kommentarer:**

I avsnitt 3.1.4. i planförslaget står att cykelvägnätet i så hög utsträckning som möjligt ska hållas separerat från annan trafik. Detta innebär inte att gc-bana eftersträvas utan snarare att cyklister också ska hållas separerade från gående. I majoriteten av kommunen är det av utrymmesskäl dock inte möjligt att anlägga separat cykelbana och därför blir lösningar med gc-banor i dessa fall den naturliga lösningen. Strävan ska dock vara att dessa utformas med en standard som medger både säker gång och cykling med tydlig separering. Där gc-bana korsar bilväg är korsningspunktens utformning av stor vikt. Detta lyfts också fram i planförslaget och det konstateras bland annat att cyklister och bilister måste ha möjlighet att upptäcka varandra tidigt vilket förutsätter att cykelbana löper i anslutning till bilvägen innan själva korsningspunkten. På 30-vägar kan i många fall blandtrafik vara att föredra framför gc-bana, detta är dock helt beroende av vägens förutsättningar.

Situationen vid Mörby centrum inkluderas vid beskrivningen av det regionala cykelstråket mellan Stocksund och Enebyberg i åtgärdsprogrammets avsnitt 2.7.

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Synpunkter har även inkommit på att separering i form av målade linjer har liten effekt och andra lösningar bör därför användas.

**Kommentarer:**

Metoder för att separera gående och cyklister varierar där målade linjer är de enklaste och vanligast förekommande lösningarna. Hur separering sker spelar inte så stor roll utmed gc-banor så länge markeringarna är tydliga. Snarare är det tillräckligt vägutrymme för respektive trafikslag som är avgörande för om fotgängare och cyklister korsar separeringarna. Trafiksäker fysisk separering utmed gc-banor är svår att få till.

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Låt barn cykla på trottoarer och snabba cyklister på vägbanan.

**Kommentarer:**

I nuläget är det inte tillåtet enligt gällande trafikregler att cykla på trottoar/gångbana, varken för barn eller vuxna. Likaså är en cyklist i regel skyldig att använda cykelbana om sådan finns.

- **Sammanfattning av synpunkter**

Bygg bra vägren på gator där cyklister kan ta sig fram och låt barn cykla på trottoaren.

**Kommentarer:**

Angående separering mellan cyklister och gående, se tidigare svar.

### 1.4.2 Inkomna synpunkter gällande service till cyklister

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Dagsaktuell information om pågående vägarbeten och genomförd plogning bör finnas tillgänglig för cyklister via hemsida eller app.

**Kommentarer:**

*Förmedling av information om aktuellt läge i kommunens cykelvägnät är viktigt och lyfts i planförslagets avsnitt 3.3.2. Vikten av aktuell information förtydligas.*

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Kommunens cykelpumpar är uppskattade åtgärder, dessa bör dock skyltas upp för att de ska vara lättare att se.

**Kommentarer:**

*Skyltar ska placeras ut vid samtliga cykelpumpar.*

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Önskemål finns om att montera upp klockor utmed cykelvägnätet.

**Kommentarer:**

*Synpunkten noteras.*

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Förslag om att placera cykelkartor utmed cykelvägnätet ses som positivt.

**Kommentarer:**

*Synpunkten noteras.*

### *1.4.3 Inkomna synpunkter gällande klassificering och utformning av cykelstråk*

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Synpunkter har inkommit som rör vikten av att cykelväg utformas så att högre hastigheter går att hålla. Utformningen bör även vara gen då cyklister inte vill cykla onödiga sträckor.

**Kommentarer:**

*Detta lyfts fram i planförslaget. Klassificeringen av cykelstråk har sin grund i att de mer trafikerade stråken ska vara gena och hålla en tillräckligt god standard för att möjliggöra snabbcykling.*

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Bra att prioritera resurser för bättre utformning av regionala stråk. Dock måste säkerheten komma först. Vid en konflikt mellan framkomlighet utmed regionala stråk och säkerhet i lokala stråk ska säkerhetsaspekten prioriteras. Exempel som nämns är gc-bron över E18 vid Stocksund.

**Kommentarer:**

*Trafiksäkerheten är högt prioriterad i planen. Befintliga brister som rör alltifrån separering, korsningar och standard ska identifieras och avhjälpas. Trafiksäkerheten är också avgörande vid utformning av ny cykelinfrastruktur.*



- **Sammanfattning av synpunkter:**

Framkomligheten på Ösbyvägen begränsas av bland annat tvära kurvor som tillkommit för att runda ett antal träd utmed stråket. Vid dessa kurvor har snöröjning även varit bristfällig vintertid. I dag är det inte tillåtet att cykla i vägbanan på Ösbyvägen vilket, då gc-banan har begränsad framkomlighet, innebär olägenheter för de många cyklister som passerar utmed stråket.

**Kommentarer:**

*Åtgärder i syfte att förbättra situationen för cyklister utmed Ösbyvägen är högt prioriterade av kommunen. Åtgärdsbehov utmed Ösbyvägen och Stationsvägen lyfts fram i åtgärdsprogrammets avsnitt 2.9 samt 2.16 i vilket prioriteringsordning redovisas.*

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Cykelbanan utmed Ängsvägen är för smal för att cyklister ska kunna mötas och dessutom brukar gångtrafikanter använda sig av samma utrymme.

**Kommentarer:**

*Ängsvägen har fått ny asfaltsbeläggning och i samband med detta har en trottoar för gående anlagts utmed vägens östra del. Det tidigare cykelfältet är borta och istället sker nu cykling i blandtrafik.*

- **Sammanfattning av synpunkter:**

I planförslagets översiktliga kartor som visar intentionerna för hur kommunens cykelvägnät ska se ut år 2024, samt i kartan över stråket Ösbyvägen – Stationsvägen i avsnitt 2.9, finns ett avsnitt norrut där stråket går i blandtrafik med två alternativa sträckningar utmed Stationsvägen eller utmed Magnevägen och Birkavägen. Den sträckning som nästan samtliga cyklister väljer är den som följer Stationsvägen.

**Kommentarer:**

*Kartmaterial ändras så att huvudstråk i blandtrafik endast föreslås utmed Stationsvägen.*

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Risken för att cyklister ska utsättas för buller och avgaser i cykelvägnätet måste minimeras.

**Kommentarer:**

*Motverkande av exponering för buller och avgaser ska eftersträvas i all planering av ny cykelväg.*

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Kantsten med vassa kanter bör undvikas i till exempel hörn utmed cykelväg för att minska risk för punktering och olyckor.

**Kommentarer:**

*Synpunkten noteras.*

#### 1.4.4 Inkomna synpunkter gällande drift och underhåll

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Cykelvägnätet måste även hållas rent från glassplitter och skräp

**Kommentarer:**

*Planförslaget förtydligas.*

- **Sammanfattning av synpunkter:**

När man kommer upp på bron från Ångsvägen och ska svänga ner mot Sikreno är det svårt att se mötande cyklister och fotgängare då betongräcket är högt (gäller förstås när du kommer från stan också). Utmed andra sträckor är skymmande vegetation ett problem som t. ex. innebär att mötande cyklister inte hinner se varandra i tid i kurvor.

**Kommentarer:**

*Problem med skymd sikt är vanligt förekommande utmed kommunens cykelvägnät och lyfts fram i planen som ett av de områden som kommunen behöver arbeta med. Liknande situationer som den vid bron över E18 ska identifieras och vid behov åtgärdas.*

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Cykelvägnätet bör snöröjas men hållas fritt från grus.

**Kommentarer:**

*Danderyds kommun har för avsikt att prova sopsaltning utmed först och främst regionala stråk. Metoden innebär att vinterväghållning sker utan att grus används.*

#### 1.4.5 Inkomna synpunkter gällande utformning av busshållplatser

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Busshållplatser är ofta utformade så att konflikter uppstår mellan cyklister och passagerare.

**Kommentar:**

*I åtgärdsprogrammet tas problematiken kring lokalisering av busshållplatser upp. I redogörelsen för de olika stråken och dess åtgärdsbehov identifieras också problematiskt utformade busshållplatser.*

#### 1.4.6 Inkomna synpunkter gällande korsningar

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Flera inkomna synpunkter rör bristfälligt utformade korsningar vilket innebär risker eller olägenheter för trafikanter. Exempel som inkommit rör bland annat korsningen Danderydsvägen/Bråvallavägen där osäkerhet ofta råder om vem som har väjningsplikt/stopplikt, Bråvallavägen/Ösbyvägen där cyklister ofta genar mot färdriktningen med risk för att krocka med andra svängande fordon, Mörbygårdsvägen/Invernessvägen samt Mörbylundsgatan/Mörbygårdsvägen.

**Kommentarer:**

Problematiken kring korsningspunkter behandlas i cykelplanens avsnitt 3.1.5. Osäkerhet och dålig efterlevnad av trafikregler är problematiskt. Utformning av korsningar bör vara sådan att samförstånd kring agerande i korsningen underlättas. Det är också viktigt att inse att cyklister, där möjlighet finns, oftast hittar alternativ som är genare och mindre krävande. Detta kan dock påverka trafiksäkerheten negativt.

Riskabla korsningar i kommunen ska åtgärdas. Val av åtgärder måste dock värderas från fall till fall. Samtliga korsningar som nämns ovan finns utmed de stråk som lyfts fram i åtgärdsprogrammet.

Problematiken förtydligas i planen under ovan nämnda avsnitt.

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Lösningar med upphöjda korsningar kan innebära en risk om cyklister utgår ifrån att detta automatiskt innebär att de har företräde.

**Kommentarer:**

Upphöjda korsningar kan mycket riktigt innebära en risk om de utformas på fel sätt. Lösningen bör enbart förespråkas då möjlighet finns att på ett tryggt sätt införa väjningsplikt för biltrafik. Vidare måste sikten vara god. Planförslagets avsnitt 3.1.5. om säkrare korsningar förtydligas gällande upphöjda korsningar.

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Regler i korsningar är inte otydliga, däremot skiljer de sig beroende på korsningens utformning vilket cyklisten ska känna till men trots allt ofta saknar kunskap om.

**Kommentarer:**

Det är problematiskt att reglerna vid cykelöverfarter skiljer sig så pass mycket att osäkerhet uppstår kring vad som gäller. Strävan bör vara att utforma cykelöverfarter så att bilister har väjningsplikt gentemot cyklister och i övrigt ska strävan vara att ett samspel mellan bilister och cyklister underlättas.

#### 1.4.7 Inkomna synpunkter gällande nya länkar

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Frågor har inkommit om utformning och lokalisering av den eventuella snabbcykelvägen/cykelstradan.

**Kommentarer:**

I planförslaget presenteras endast idén med en snabbcykelväg/cykelstrada genom Danderyds kommun. Inga beslut finns dock om varken genomförande, eventuell utformning eller sträckning. Den sträcka som visas i planförslagets kartmaterial är baserat på en **idéstudie** som Trafikverkets konsulter har tagit fram vilket beskrivs i åtgärdsprogrammets avsnitt 2.2. Om och i så fall hur en eventuell snabbcykelväg anläggs går alltså ej att svara på i nuläget. Planförslaget kompletteras med information om att det uppritade förslaget till snabbcykelväg ej är skalenlig när det gäller bredd.

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Cykelväg utmed Edsviksvägen har många begränsningar då stråket bland annat är kraftigt kupperat med smala gc-banor. Ny sträckning närmre Edsviken föreslås mellan Setons väg och Noragårdsvägen.

**Kommentar:**

*Stråket utmed Edsviksvägen beskrivs närmre i åtgärdsprogrammets avsnitt 2.5. Förutsättningarna att cykla utmed stråket ska förbättras i den mån det är möjligt. Som komplement föreslås en höjning av standarden på cykelstråket utmed Skogsviksvägen samt ny cykelbana mellan Danarövägen och Noragårdsvägen enligt avsnitt 2.6. Mellan Setons väg och Noragårdsvägen är det idag möjligt att cykla väster om Edsviksvägen både i blandtrafik och på gc-bana. Stråket markeras därför i förslaget till översiktskarta för kommunens cykelvägnät 2024 som ett lokalt stråk.*

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Önskemål har kommit in om att norr om Svampvägen kunna fortsätta cykla väster om Enebybergsvägen/Täbyvägen för att sedan ansluta till befintlig cykelväg norr om Skarpängsskolan.

**Kommentarer:**

*Samverkan med Täby kommun om cykelstråk utmed Enebybergsvägen pågår i nuläget vilket beskrivs i åtgärdsprogrammets avsnitt 2.7. Syftet med ombyggnationen är att förlägga gc-stråket utmed Enebybergsvägens östra sida för att undvika att cyklister tvingas korsa vägen vilket sker idag.*

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Skapa en länk från Täby/Skarpäng mot Sollentuna genom att rusta upp den gamla skogsvägen/bredare stigen från Skarpäng (Björnkärrsvägen) i Täby ned till Eneby skogsväg, parkeringen.

**Kommentarer:**

*Länk till Eneby skogsväg finns idag i form av gc-bana från Enebybergsvägen i höjd med Gamla Norrtäljevägen, samt från Skarpgränd hela vägen ner till Eneby skogsväg. Dessa båda länkar erbjuder god koppling mellan Täby och Eneby skogsväg för vidare färd mot Sollentuna.*

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Cykelstråk utmed Näsbyvägen och Bråvallavägen efterfrågas av flera synpunktslämnare. Förutsättningarna är idag inte lämpade för cykling utmed Näsbyvägen då vägen är smal, krokig och trafikerad. Vägen utgör en viktig koppling mellan Täby och östra Danderyd.

**Kommentarer:**

*Anläggning av ett cykelstråk utmed Näsbyvägen finns inte med i aktuellt planförslag. Huvudsaklig anledning är, vilket också anges i åtgärdsprogrammets avsnitt 2.17, att anläggande av ett cykelstråk utmed Näsbyvägen skulle vara förknippat med stora kostnader. I nuläget är därför den föreslagna snabbcykelvägen mellan Stockholm och Täby högre prioriterad tillsammans med andra åtgärder i cykelvägnätet. Ekonomiska resurser måste därför garanteras för dessa projekt. Då ett tydligt behov av att förlägga ett*

cykelstråk utmed Näsbyvägen trots allt finns, bör Näsbyvägen lyftas fram som ett utredningsstråk vid den första revideringen av Cykelplan för Danderyds kommun. Planförslagets beskrivning av situationen utmed Näsbyvägen förtydligas

I enlighet med kommunens treåriga trafiksäkerhetsprogram kommer Bråvallavägen att få gång- och cykelbana mellan Danderydsvägen och Ymervägen. Vidare utveckling av ett cykelstråk utmed Bråvallavägen kan komma att bli aktuellt vid framtida revideringar av cykelplanen.

- **Sammanfattning av synpunkter:**

En cykelstig genom Rinkebyskogen från IP till Edsviken / Sätra äng och Sollentuna efterfrågas som gent komplement till dagens alternativ.

**Kommentarer:**

Synpunkten noteras. Cykelstråk genom Rinkebyskogen är inte aktuellt i planförslaget men kan komma att lyftas fram vid en revidering av cykelplanen.

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Cykelväg ner mot vattnet och Framnäsvägen efterfrågas utmed Ymervägen och Skandiavägen. Idag trängs cyklister gående och barnvagnar på en relativt smal trottoar. Här är det också många barn som går och cyklar till Viktor Rydbergs samskola, Vasaskolan och även till Svalnässkolan.

**Kommentar:**

I åtgärdsprogrammets avsnitt om säkra skolvägar, 2.15, föreslås att trottoar omvandlas till en bredare gc-bana utmed Ymervägen mellan de två punkter där Ymervägen korsar Emblavägen. Dessa åtgärder finns även med i kommunens treåriga trafiksäkerhetsprogram. I utredningen "Säkra skolvägar" som legat till grund för åtgärdsprogrammets förslag, lyfts inte Skandiavägen fram och åtgärder utmed vägen föreslås därför inte i planförslaget. Detta kan dock komma att ändras vid revideringar av cykelplanen.

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Som alternativ till föreslagen bro över Edsviken nämns en lösning med linbana avsedd för gående och cyklister. En fördel skulle kunna vara att båttrafiken i Edsviken inte påverkas. Vidare påpekas vikten av att befintliga grönområden inte tas i anspråk och att en eventuell bro byggs så att den visuella bilden av Edsviken påverkas så lite som möjligt.

**Kommentarer:**

Stråket är i dagsläget av visionär karaktär. I cykelplanen lyfts potentialen för ett stråk fram snarare än förslag på lokalisering och utformning av en eventuell lösning över Edsviken.

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Ny länk för cykel föreslås utmed Kyrkogårdsvägen under E18.

**Kommentarer:**

Länken kan komma att inkluderas vid en revidering av cykelplanen då befintliga passager över/under E18 bör nyttjas för cykeltrafik.

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Cykelled saknas i anslutning till Mörby station

**Kommentarer:**

Flera olika cykelstråk löper idag i anslutning till Mörby station, både utmed Föreningsvägen, Ringbacken och Vendevägen.

#### 1.4.8 Inkomna synpunkter gällande vägvisning och skyltning

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Öklarhet kring förslag om skyltning

**Kommentarer:**

Syftet med förslag om att cykelvägnätet delas in fyra kategorier (regionala stråk, huvudstråk, lokala stråk och rekreationsstråk) har flera syften. Klassificeringen baseras på hur mycket olika stråk används och hur förutsättningar utmed stråken ser ut. Klassificeringen av stråken ska även framgå i skyltning utmed cykelvägnätet. Klassificeringen fungerar även som en prioriteringsordning där mer trafikerade stråk såsom regionala stråk och huvudstråk, vid behov ska prioriteras högst när det gäller till exempel drift och underhåll. Genom att stråkens klassificering förmedlas genom skyltning och cykelkartor, vet cyklisten till exempel var snöröjning genomförs i första hand och kan därmed enklare se vilka delar av cykelvägnätet som sannolikt är underhållna. Klassificeringen är även knuten till standard på stråket där högre krav på aspekter som framkomlighet, korsningsutformning och separering, gäller för de mer trafikerade stråken vilket i sig möjliggör snabbare cykling, något som inte alltid lämpar sig lika väl utmed lokala stråk och rekreationsstråk. Planförslagets avsnitt 3.2.1 om skyltning och vägmålning förtydligas.

#### 1.4.9 Inkomna synpunkter gällande cykelparkering

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Övervakning med webbkameror föreslås vid stöldutsatta cykelparkeringar om tillstånd för detta kan fås.

**Kommentarer:**

Säkerhetsaspekter vid cykelparkeringar föreslås omfatta möjlighet till säker fastlåsning av cykeln, samt lokalisering av cykelparkeringar så att naturlig övervakning kan ske. Kameraövervakning är i nuläget inte aktuellt.

#### 1.4.10 Inkomna synpunkter gällande bristfälliga punkter i cykelvägnätet

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Rondellen Vendevägen/Mörbyleden är olämpligt utformad ur cykelsynpunkt.

**Kommentarer:**

Rondellens utformning innebär att cykelpassage finns utmed Vendevägens västra GC-bana. Hänvisning för cyklister bör förtydligas i rondellen.

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Kampanja om trafikbeteende, vett och samverkan.

**Kommentarer:**

Kampanjer kopplade till trafikbeteende, vett och samverkan är bra förslag. Detta förs in i planförslaget.

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Belysning utmed flera delar av cykelvägnätet är undermålig. Detta gäller bland annat Ängsvägen.

**Kommentarer:**

Belysningsåtgärder lyfts fram som en viktig komponent i ett tryggt och säkert cykelvägnät både i planförslaget och det föreslagna åtgärdsprogrammet utmed aktuella stråk.

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Skarpa kurvor utmed cykelvägnätet måste undvikas av trafiksäkerhetsskäl och för att förbättra möjligheten att cykla bekvämt.

**Kommentarer:**

Planförslaget förtydligas.

#### 1.4.11 Inkomna synpunkter övrigt

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Trafiksignaler måste anpassas efter cyklisters förutsättningar.

**Kommentarer:**

Detta lyfts fram i planförslaget.

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Information/utbildning till både bilister och cyklister om hur samverkan ska ske i trafiken.

**Kommentarer:**

Synpunkterna noteras. Förslag om informationsmaterial som rör trafikregler läggs till i planförslaget.

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Kommunens tjänstemän bör göra besök på plats utmed cykelvägnätet.

**Kommentarer:**

*Detta sker i hög utsträckning redan idag. I planförslaget lyfts också vikten av att kontroller och inventeringar genomförs från cykel för att perspektiven ska bli rätt.*

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Synpunkter har inkommit på att de fotografier som återfinns i planförslaget skulle vara tagna på sommaren.

**Kommentarer:**

*Fotografierna i planförslaget är tagna under hela året, dock är majoriteten från senhöst och början av vintern 2013/2014 som dock varit snöfattig.*

- **Sammanfattning av synpunkter:**

Dålig information om samråd, kort samrådstid.

**Kommentarer:**

*Synpunkterna noteras. Möjlighet har funnits att skicka in synpunkter under hela februari. Annonsering har skett i lokaltidning under de två första veckorna i februari och en gång i kommunens egen tidning Danderydsaktuellt. Under denna period har även information om samråd funnits på kommunens hemsida tillsammans med planförslaget.*