

## Samrådsredogörelse för Cykelplan 2018

Förslag till Cykelplan 2018 har varit ute på remiss under perioden 6 februari - 31 mars 2018. Totalt har 36 svar inkommit. I detta dokument är remissyttrandena sammanfattade och åtföljda av Trafikenhetens kommentarer.

Remissvar har inkommit från följande instanser;

17 privatpersoner

Dalaröhöjdens- och Idunbackens samfällighetsföreningar

Haninge kommun Grund- och förskolenämnden

Haninge kommun Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden

Haninge kommun Äldrenämnden

Haninge kommun Kultur- och fritidsnämnden

Naturskyddsföreningen i Haninge

Nobina Sverige AB

Nynäshamn kommun

Polisen, lokalpolisområde Haninge-Nynäshamn

Trafikförvaltningen Stockholms Läns Landsting

Trafikverket region Stockholm

Trepartialliansen (M, L, KD)

Tornbergets Fastighetsförvaltning

Tyresö kommun

Södertörns brandförsvarsförbund

SPF Seniorerna Vendelsö - Brandbergen

Villaägarna Haninge-Tyresökretsen

Vendelsö Fastighetsägareförening

Vendelsö socialdemokratiska förening

## Sammanställning av inkomna synpunkter med kommentarer

Kommunala nämnder och förvaltningar

<p><b>Grund- och förskolenämnden:</b></p> <p>Utbildningsförvaltningen ställer sig mycket positiva till att fortsätta arbetet med att inventera och trafiksäkra skolvägar, då trafiksäkerheten har stor påverkan på behovet av skolskjuts och i förlängningen elevers hälsa och studieresultat. Idag har ett flertal elever upphandlad skolskjuts på grund av trafikförhållanden. Det gäller bland annat för åtgärdsförslagen 1, 2, 3, 11, 63, 64, 67, 68, 69, 70, 71 och 73 samt även på Norrbyvägen som inte finns upptagen bland åtgärdsförslagen. Kostnader för skolskjuts skulle kunna begränsas om trafiksäkerheten på dessa sträckor förbättras.</p> <p>Stadsbyggnadsförvaltningen och utbildningsförvaltningen har påbörjat arbetet med säkra skolvägar. I det arbetet är det viktigt att beakta att skolvägen för eleverna kan uppgå till fyra km.</p> <p>Positivt med kontaktperson inom drift- och underhåll samt utökning av cykelparkeringar vid skolor och</p>	<p>Trafikenheten:</p> <p>Norrbyvägen, delen mellan Vendelsö allé och Hagtornsvägen finns med som ett åtgärdsförslag, nr 8. Gång- och cykelväg längs övriga delar av Norrbyvägen planeras i takt med att området detaljplaneläggs.</p> <p>Noteras.</p> <p>Noteras.</p>
---	---

<p>idrottsanläggningar, tillgång till cykelpumpar och utlåning av barn- och vuxencyklar.</p> <p>Reflektion över om cykelkartan finns eller kommer att finnas digitalt.</p> <p>Behov av plats för cykel i pendeltågsstationernas hissar ifrågasätts i och med att cyklar inte får medföras i rusningstrafik.</p> <p>Möjlighet att ta med cykel på pendeltåget i rusningstrafik efterfrågas exempelvis på sträckan Hemfosa och Haninge.</p> <p>Positivt med fler samarbetsformer med skolan såsom exempelvis "gå och cykla till skolan"-tävling.</p> <p>Positivt med årlig avstämning mot mål och åtgärder. Förslag på att även stämna av hur behovet av skolskjuts påverkats av genomförda insatser.</p>	<p>Cykelkartan finns digitalt i pdf-format. GCM-vägarna redovisas även till nationella vägdatabasen som exempelvis googles karttjänst grundar sig på.</p> <p>Planen omformuleras till att verka för att förbättra förutsättningarna för kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik.</p> <p>Frågan har utretts av SL.</p> <p>Noteras.</p> <p>Planen kompletteras med en punkt</p>
---	--

	"avstämning mot skolskjuts".
<b>Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden:</b> Gymnasie- och vuxenutbildningsnämndens yttrande är identiskt med Grund- och förskolenämndens.	Trafikenheten: Se ovanstående.
<b>Äldrenämnden:</b> Positiva till utökad och förbättrad cykelinfrastruktur som kan minska behovet att resor med bil/färdtjänst.  Positiva till idén att anordna cykelcaféer  Äldreförvaltningen föreslår att en standardlösning tas fram för taktil separering av gående och cyklister.  Personer med funktionshinder bör ändras till personer med funktionsnedsättningar.	Trafikenheten:  Standardlösning med plattor på gångbanedel planeras i gestaltungsprogrammet  Planen ändras enligt förslag.
<b>Kultur- och fritidsnämnden:</b> Förvaltningen ser positivt på att det finns statistiskt underlag som styrker den avvägning som gjorts mellan hälsofrämjande effekter och olycksrisker förknippade med cykling.  Förvaltningen anser att det är viktigt att främja möjligheterna att kunna cykla till och från kommunens fritidsanläggningar och föreslår att punkten "fortsätta arbetet med att inventera och trafiksäkra skolvägar" på sidan	Trafikenheten: Noteras.  Arbetet med att inventera och trafiksäkra skolvägar är ett särskilt uppdrag från politiken och bör

<p>14 i planen omformuleras till ”fortsätta arbetet med att inventera och trafiksäkra vägar till skola, fritidsgårdar och fritidsanläggningar inklusive motionsspår”</p> <p>Positivt att flera åtgärder i utbyggnadsplanen ligger i anslutning till olika fritidsanläggningar, men efterfrågar även åtgärder till den kommande Åbyhallen i Västerhaninge.</p> <p>Positivt att planen redovisar principer för utformning och placering av cykelparkeringar.</p> <p>Särskilt yttrande från (L) genom Kultur- och fritidsnämnden:</p> <p>Efterfrågar en gemensam gång- och cykelplan som även tar hänsyn till gåendes villkor då det idag är fler som går än som cyklar.</p>	<p>därför inte ändras.</p> <p>Många av fritidsanläggningarna ligger i nära anslutning till skolor och kommer därmed ändå att beaktas.</p> <p>Gång- och cykelplanens utbyggnadsplan fokuserar i första hand på åtgärder i befintliga miljöer. Cykelvägarna kring Åbyhallen planeras i det detaljplanearbetet.</p> <p>Noteras.</p> <p>Gående och cyklister ses som separata trafikslag och det är därför lämpligt att gående behandlas i en egen plan.</p>
---	--

## Övriga myndigheter

<p><b>Södertörns brandförsvarsförbund:</b> Har inget att erinra mot Cykelplanen.</p>	<p>Trafikenheten: Noteras.</p>
<p><b>Trafikverket Region Stockholm</b> Målen bör ha samma målar och gärna längre fram i tiden än 2021.</p> <p>Planen bör kompletteras med fler mål såsom exempelvis andel säkra gcm-passager, andel nöjda medborgare och andel barn som går.</p> <p>Punkterna i kapitel 7 som ska följas upp bör ha målnivåer.</p>	<p>Trafikenheten: Målen är kopplade till mål i Regionala cykelplanen och Trafiksäkerhetsprogrammet och målåren blir därför olika.</p> <p>De mål som föreslås här ses som medel för att nå målen i Cykelplanen och bör därför följas upp som indikatorer. Planen kompletteras med att andel säkra passager läggs till under kapitel 7.1 Årlig avstämning.</p> <p>Formerna för den årliga uppföljningen kommer att tas fram mer detaljerat när</p>

<p>STRADA bör inte vara grund eller verktyg för något mål på grund av osäkra data.</p> <p>Cykelvägvisningen bör kopplas till den regionala stamgrenplanen för cykel.</p> <p>Cykelkartan bör samrådats med angränsande kommuner.</p> <p>Trafikverket saknar en genomförandeplan med tidplan liksom en uppfattning om hur dessa ska finansieras.</p> <p>Trafikverket har följande synpunkter på åtgärdsförslagen längs de statliga vägarna:</p> <p>44 gc-vägen ingår i projekt Tvärförbindelse Södertörn.</p> <p>51 kommunen är väghållare för gc-vägen.</p> <p>63, 64 gc-vägarna är för närvarande inte prioriterade.</p> <p>67 gc-vägen är beställd och utreds hos Trafikverket.</p> <p>68 gc-vägen behöver bli ett namngivet objekt i länsplanen för att bli genomförd.</p> <p>69 gc-vägen är för närvarande inte prioriterad.</p> <p>70 produktion pågår.</p> <p>71 Trafikverket utreder om trimningar är möjliga närmast skolan.</p>	<p>cykelplanen blivit antagen.</p> <p>Noteras.</p> <p>Cykelvägvisningsplanen bygger på den regionala stamgrenplanen.</p> <p>Noteras.</p> <p>Cykelplanen kommer ligga till grund för framtida äskanden.</p> <p>Kostnadsbedömningarna för åtgärder på det statliga vägnätet tas bort från planen.</p>
---	---

<p>En generell synpunkt är att ta bort kostnadsbedömningen för gc-vägarna längs de statliga vägarna. Kostnaden kan komma att ändras betydligt när projektet genomförs.</p>	
<p><b>Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting:</b> Cykelplanen bör kompletteras med hänvisning till RUFSS 2050 även i kapitel 3.</p> <p>Positivt att regionala cykelplanen fungerar som utgångspunkt för både måltal och planeringsprinciper samt att behovet av mellankommunal samordning lyfts. Landstinget ser gärna att detta betonas ytterligare, exempelvis som en egen strategi.</p> <p>Landstinget är positiva till att möjligheten till kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik underlättas genom att exempelvis anlägga cykelparkeringar vid busshållplatser. Det är dock viktigt att säkerställa att tillgängligheten inte påverkas negativt. En cykelparkering ska vara väl avgränsad och cykelbanor ska i första hand placeras bakom väderskydd.</p> <p>Enligt SLL Trafikförvaltningens <i>Riktlinjer Utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik</i> ska cykelbanor med fördel placeras bakom väderskydd eller räcke, alternativt ledas ut i körbanan före hållplatsområdet.</p>	<p>Trafikenheten: Planen kompletteras med mål från RUFSS 2050.</p> <p>Planen kompletteras med prioriteringsprinciper där mellankommunal samordning är en del.</p> <p>Planen kompletteras med ett förtydligande angående utformning av cykelparkering och cykelbanors dragning vid busshållplatser.</p> <p>Planen förtydligas med detta.</p> <p>Kommunens godstransporter</p>



<p>Landstinget saknar skrivningar och förhållningssätt för cykel som ett sätt att transportera gods och ser gärna att planen kompletteras med detta.</p> <p>I nuvarande utbyggnadsplan saknas prioritering och finansiering för det regionala cykelstråket "Västerhaningestråket" som har varit föremål för stråkstudier. Landstinget anser ändå att resultatet från stråkstudierna bör lyftas in i bilagan och att cykelstråket prioriteras upp till högsta nivå.</p>	<p>samordnas och budtjänster sker i egen regi.</p> <p>Resultatet från stråkstudien lyfts in och prioriteras i utbyggnadsplanen.</p>
<p><b>Nynäshamn kommun</b></p> <p>Positivt att planen förenar mål med åtgärder.</p> <p>Intressant med hyrcykelsystem och föreslår att möjligheten till kommunövergripande lösning bör undersökas närmare.</p> <p>Målet på 15 % bedöms rimligt och går i linje med generella mål för regionen, vilket är en förutsättning för att lyckas.</p>	<p>Trafikenheten: Noteras.</p> <p>Planen kompletteras med att detta undersöks i samarbete med grannkommuner.</p> <p>Noteras.</p>
<p><b>Tyresö kommun</b></p> <p>Bra fokus på att utveckla hållbara transporter med cykel i den regionala kärnan och koppling till Tyresö. Speciellt bra och viktig är den föreslagna kopplingen via bro över Gudö å (17). Val av placering av denna åtgärd föreslås fortsätta med Tyresö kommun.</p>	<p>Trafikenheten: Noteras.</p> <p>Noteras.</p>

<p>Bra att cykelvägar och kopplingar till Handen och handelsområdet 73 stärks och att planen redovisar kopplingar i olika nivåer.</p> <p>Haninges cykelplan kommer att fungera som underlag i Tyresö kommuns arbete med ny cykelplan som ska påbörjas under 2018.</p>	<p>Noteras.</p>
<p><b>Polisen, lokalpolisområde Haninge-Nynäshamn</b></p> <p>Har inget att erinra eller avvikande åsikter i ärendet.</p>	<p>Trafikenheten: Noteras.</p>

## Näringsliv

<p><b>Tornberget Fastighetsförvaltning AB</b></p> <p>Under kapitel 1:1 önskas en jämförelsesiffra med dagens folkmängd. Under kapitel 2:1 önskas en jämförelsesiffra med kostnaderna för de 20 utförda åtgärderna.</p> <p>Vikten av att ha bra belysning vid cykelparkeringar, både ur ett trygghets- och säkerhetsperspektiv kan vara något att kompletteras med, antingen under punkt 6:3.</p> <p>Principutformning av cykelparkeringar eller under punkt 6.5 Principer för belysning.</p> <p>Positivt att cykelfrågor ska beaktas redan i översikts- och detaljplanearbetet och att utrymme för cykelparkering ska säkerställas i detaljplane- och bygglovsskedena.</p>	<p>Trafikenheten:</p> <p>Planen kompletteras med jämförelsetal där sådana finns.</p> <p>Planen kompletteras med text kring belysning vid cykelparkering.</p> <p>Noteras.</p>
--	--

<p><b>Nobina Sverige AB</b></p> <p>På sidan 23 finns flera bilder på hur cykelbana förbi en busshållplats skall förläggas. För vår del är det endast illustration på bild nummer 1 som är acceptabel, dvs cykelbana bakom busshållplats på grund av hög olycksrisk med dem andra förslagen. Resten av förslagen innebär stora risker för både påkörda cyklister eller att bussresenärerna blir påkörda av cyklisterna när de ska kliva på bussen. Detta finns även angivet i Ribuss under punkt 8.4 och tredje stycket ” <i>Cykelbana bör inte ledas så att påkörningsrisk mellan cyklister och avstigande/väntande passagerare föreligger. Cykelbana bör placeras bakom väderskydd/räcke alternativt ledas ut i körbanan före hållplatsområdet. Räcke bör placeras mellan cykelbana och hållplatsområdet för att skydda på- och avstigande resenärer.</i> ”</p>	<p>Trafikenheten:</p> <p>Planen förtydligas ytterligare med att övriga alternativ endast ska användas om det inte finns plats för alternativ 1.</p>
--	---

#### Lokala föreningar

<p><b>Villaägarna Haninge-Tyresökretsen:</b></p> <p>Utbyggnaden är positiv och bör göra trafikmiljön säkrare och på sikt medföra att fler promenerar eller cyklar.</p> <p>Antalet olyckor mellan fotgängare/cyklist är få enligt redovisad statistik. Det beror antagligen på att det är</p>	<p>Trafikenheten:</p> <p>Noteras.</p> <p>Det finns idag inget lagstöd för att hastighetsbegränsa</p>
--	--

<p>få som går och cyklar i dagens Haninge. Antalet olyckor torde öka efterhand som g-/c-banorna byggs ut och vi börjar gå och cykla mer. Cyklister kan med dagens moderna cyklar komma upp i hög hastighet och färdas dessutom tyst. Två faktorer som kan leda till kollision med fotgängare. Det borde finnas regler hur snabbt man får köra på sträckor där gångbana och cykelbana inte är separerade. Cyklisten bör också lära sig "pingla" vid omkörning.</p> <p>I plansammanställningen finns förslag om en gång/cykelbana längs Bondvägen mellan Lillängsvägen och Österängsvägen. Vi anser att det förslaget bör prioriteras. Bondvägen trafikeras förutom av boende längs vägen även av många besökare till tre ridanläggningar och till Tyresta nationalpark och naturreservat.</p> <p>I plansammanställningen finns förslag om en gång-/cykelbro över Gudöån med ett östligt läge vid kolonilotterna och ett västligt vid platsen för den gamla landsvägsbron. Vi har tidigare framfört synpunkter i detta ärende. Vi har ingenting emot en bro i det östliga läget. Vi anser dock att en bro där den gamla landsvägsbron en gång låg skulle vara till betydligt mer nytta för boende på båda sidor om ån. I denna fråga har Trollbäckens egnahemsförening samma inställning. Det förslag vi förordar kommer</p>	<p>cyklister på gång- och cykelbanor.</p> <p>Cykelbana längs Bondvägen har prioritet 1 i planen.</p> <p>Cykelplanen innehåller förslag om två broar. Placering vid platsen för gamla landsvägsbron ges prio 1 men båda placeringarna förutsätter att Haninge kommun kommer överens med Tyresö kommun.</p>
--	---

<p>ursprungligen från föräldrar i Gudö med barn i förskolor, skolor och fritidsaktiviteter på Tyresösidan. En bro här hade gjort vägen till och från dessa betydligt säkrare och genare än den över den hårt trafikerade Gudöbron där g-/c-banan helt saknar skyddsräcken. En bro här hade haft ett bättre läge i förhållande till Tyresös g-/c-vägar och tunneln under Gudöbroleden. Den hade underlättat för Gudöbor som vill ta sig till restauranger, livsmedelsaffärer, kyrka och bibliotek på Tyresösidan och för Tyresöbor som vill ta sig till ridskolor och naturreservat på Haningesidan. Den förtätning som pågår både söder och norr om ån gör skälen för en bro här ännu starkare. Förslaget om en g-/c-bro vid den gamla landsvägsbron behandlades i samband med detaljplaneringen 2008 av Gudö och finns med i såväl planbeskrivningen som på plankartan. Tanken var att förslaget senare skulle planeras och genomföras i ett gemensamt projekt av Haninge och Tyresö kommuner. Vi anser att beslutet bör omprövas. Förslaget aktualiserades 2014–2015 men kom att avse en plats längre nedströms. Vi som kommit med förslaget blev aldrig tillfrågade trots att vi brukar få planändringar på remiss. När vi sent hösten 2015 fick höra talas om projektet hade Haninge och Tyresö kommuner redan beslutat om bronns plats.</p> <p>Det finns önskemål om en g-/c-väg mellan Söderhagen och Vega pendeltågsstation. Den kan dras mellan</p>	<p>Ett tillägg görs i utbyggnadsplanen om att beakta förslaget vid planering.</p> <p>Samarbete mellan kommunerna pågår.</p>
---	---

<p>vändplanen i slutet på Dickssons väg och ansluta till g-/c-väg på östrasidan av järnvägen.</p> <p>Det finns önskemål från boende i Vega – Söderhagen om en g-/c-väg mellan Länna och Lissma. Boende i området vill att Haninges trafikplanerare tar upp önskemålet med kollegerna i Huddinge kommun.</p>	
<p><b>Vendelsö Fastighetsägareförening:</b> Vendelsö Fastighetsägareförenings yttrande är identiskt med Villaägarna, Haninge-Tyresökretsen.</p>	<p>Trafikenheten: Se ovanstående.</p>
<p><b>SPF Seniorerna Vendelsö – Brandbergen</b> Planens syfte att skapa tydliga mål och strukturera åtgärder bör ändras till att ange eller fastställa mål.</p> <p>Att planen även vänder sig till allmänheten är mycket positivt, men text och innehåll bör då vara lättförståeligt och uttömmande. Exempelvis saknas ett avsnitt med definitioner.</p> <p>I avsnitt påpekas att ”cykeln är tvåhjulig och därmed instabil” vilket inte är helt riktigt då det idag finns trehjuliga cyklar som blir allt mer populära.</p> <p>Med tanke på vilka tillgångar Haninge har i sin natursköna skärgårdskommun saknar vi i redogörelsen de positiva effekter som cykelturer i nationalpark, naturreservat och på relativt lättåtkomliga öar utgör för</p>	<p>Trafikenheten: Syftet ändras till att ange tydliga mål.</p> <p>Planen kompletteras med definitioner.</p> <p>Planen förtydligas.</p> <p>Planen kompletteras med Haninges goda förutsättningar för cykling i naturmiljö.</p>

<p>människors välbefinnande och anser att det också bör beaktas och framhävas.</p> <p>Planen bör förtydliga äldres skadesituation och risker.</p> <p>Planens kartor är svåra att tillgodogöra sig och de olika stråken svåra att särskilja. En förklaring till "Beaktas vid planering, från cykelplan 2010" efterfrågas.</p> <p>Avsaknaden av separering av fotgängare från cyklister är en allvarlig brist. Vidare saknas en fastställd plan för fotgängare.</p> <p>Hur mycket cykelväg har tillkommit respektive renoverats, hur många nya cykelparkeringar har skapats etc till en kostnad av så många kronor hade givit en bild av vad invånarna kan förvänta sig av den aktuella planens ambitioner under kommande år. En</p>	<p>Planen kompletteras med åtgärder.</p> <p>Kartan är endast till för att ge en översiktssbild av cykelvägarna i Haninge. Kartan förtydligas. Mer detaljerade kartor finns i utbyggnadsplanen.</p> <p>Planeringsprinciperna visar på att separering ska ske vid nybyggnation och kommer att förtydligas ytterligare i gestaltungsprogrammet.</p> <p>Planen kompletteras.</p> <p>Olycksstatistiken är hämtad från</p>
--	--

<p>presentation av den beslutade årliga uppföljningen med hjälp av angivna indikatorer för åren 2011–2017 hade varit mycket intressant och på sin plats i en nulägesbeskrivning.</p> <p>Olycksstatistiken bör kompletteras med statistik för 2015 och framåt.</p> <p>Planen borde även nämna den nationella cykelstrategin som antogs av regeringen 2017.</p> <p>Utifrån den regionala cykelplanen för Stockholms län bör ett ökat samarbete mellan de närliggande kommunerna kunna ha effekt och bör därför finnas med som målsättning.</p> <p>Trafiksäkerhetsprogrammet benämns remissversion trots att den antagits i oktober 2017.</p> <p>Målet om antalet skadade cyklister bör omformuleras till att antalet skadade cyklister ska vara högst 20 stycken.</p>	<p>trafiksäkerhetsprogrammet.</p> <p>Planen kompletteras med den nationella cykelstrategin.</p> <p>Ett ökat samarbete ses som ett medel för att nå målen i Cykelplanen och följs upp som indikatorer.</p> <p>Benämningen ändras i planen.</p> <p>Målet om skadade cyklister utgår från mål i trafiksäkerhetsprogrammet och har därför formulerats på samma sätt.</p> <p>De mål som föreslås här ses som medel för att nå målen i Cykelplanen och följs upp som indikatorer. Planen kompletteras med</p>
---	---



<p>Målen bör kompletteras med mål för utbyggnad av cykelvägnätet, andel separerade cykelbanor, antal cykelparkeringar, säkrade cykelöverfarter och cykelpassager etc.</p> <p>Cykelöverfart bör framhåvas under åtgärder och tas med bland preciserade mål med egen indikator.</p> <p>Ökade personalresurser till trafikenheten bör vara en generell trafikingenjörskompetens snarare än en speciell cykelsamordnare.</p>	<p>att andel separerade cykelbanor, och säkra passager läggs till under kapitel 7.1 Årlig avstämning.</p> <p>Eftersom cykelöverfart är en ny företeelse bör studier och uppföljning inväntas innan de införs generellt.</p> <p>För att klara målen bedöms en resurs som bara fokuserar på cykelfrågor vara önskvärt.</p> <p>Hemsidan ses över.</p> <p>Planen innehåller en sammanställning av de viktigaste principerna för att få djupare förankring och för att även de som</p>
--	---

<p>Kommunikation bör samordnas med övriga delar av trafiksäkerhetsinformationen, inte minst i skolan, då kunskapen om gällande regler är bristfällig.</p> <p>Kommunens hemsida och annonseringsverksamhet borde utnyttjas i mycket högre utsträckning.</p> <p>En detaljreglering av planeringsprinciper som ofta innehåller ett antal olika förslag och som framgår av handböcker torde inte vara befogad i planen.</p> <p>Representanter från föreningen medverkar gärna med synpunkter och frågor på enskilda projekt, exempelvis projekt 26.</p> <p>Mycket är bra beträffande inriktning, ambitioner, mål, förslag, åtgärder mm, men planen kan som cykelplan</p>	<p>inte har kännedom om aktuella handböcker lätt ska hitta. De olika förslagen härrör ofta till vilken miljö som avses exempelvis stadskärna/landsbygd eller nybyggnation/befintlig miljö.</p> <p>Noteras.</p> <p>Noteras.</p> <p>Målen från cykelplan 2010 är inte mätbara och därmed svåra att följa upp.</p>
--	---

<p>2010 göras mer lättillgänglig, tydlig och mer inriktad på mål strategi, handlingsplan och uppföljning.</p> <p>Gällande mål i Cykelplan 2010 bör fortfarande vara överordnade som sedan preciseras i ett antal fastställda delmål.</p>	
<p><b>Dalaröhöjdens- och Idunbackens samfällighetsföreningar:</b></p> <p>Dalarövägen mellan Handen och Dalarö är en trafikerad väg där en säker cykling inte är möjlig. En separat cykelväg på ca 20km längs den befintliga Dalarövägen skulle öppna upp Dalarö för cykelturism. Den separata cykelvägen kan där så är lämpligt utnyttja äldre små vägstumpar från 1600-talet mellan Brandbergen och Dalarö. Dalarö är ett fint skyltfönster för Haninge kommun och en separat cykelväg skulle definitivt öka den kommunala attraktionskraften. Skärgårdsidyllen Dalarö har fina badplatser, intressanta kulturbyggnader, ett välbesökt bageri och trevliga restauranger.</p>	<p>Trafikenheten: Cykelväg längs Dalarövägen finns med som ett objekt i utbyggnadsplanen.</p>
<p><b>Naturskyddsföreningen i Haninge:</b></p> <p>För att cykling skall bli ett bra alternativ till bil- och bussåkande behövs bättre cykelvägar för snabbcyklande, inte bara för tävlingscyklister utan även för personer som cyklar till jobbet.</p>	<p>Trafikenheten: Planen utgår från den regionala cykelplanen vad gäller utformning av cykelvägar.</p>

<p>Dessa cykelvägar bör vara attraktiva och säkra, helst befriade från avgaser, ljudföroreningar och även partikelföroreningar. Dessa cykelbanor bör då ej läggas i direkt anslutning till stora vägar om möjligt.</p> <p>Bättre tvärförbindelser inom kommunen inte bara genom och ut ur kommunen.</p> <p>Cykling är ett populärt fritidsintresse. Det behövs förstärkning för både långdistanscykling, tävlingscykling och rent nöjescyklande. Säkerheten måste prioriteras. Skyltning förbättras. Standard höjas.</p> <p>Försök få föräldrar att cykla med sina barn till skolan. Detta förutsätter säkerhet och enkelhet. Barn som rör sig mår och presterar bättre. Ett påverkansarbete i denna riktning bör inledas.</p> <p>Alla både nyinflyttade och redan boende i kommunen skall självklart vara målgrupper för denna cykelplan. Många behöver förändra sitt beteende. Arbete med detta bör inledas.</p> <p>Tidplan saknas för förslaget.</p>	<p>Planen innehåller några nya tvärförbindelser.</p> <p>Planens planeringsprinciper syftar till att ge högre standard på cykelnätet.</p> <p>Planen föreslår "gå och cykla till skolan"-tävling.</p> <p>Noteras.</p> <p>Cykelplanen kommer ligga till grund för framtida äskanden.</p> <p>Planen föreslår strategier för ökad cykling.</p>
---	---

<p>Tydliga strategier för att öka cyklandet behövs. Arbete med sådana strategier bör ske i samarbete med föreningar och andra intresseorganisationer.</p>	
<p><b>Vendelsö socialdemokratiska förening</b>          Glädjande att en gång och cykelväg längs Bondvägen från Lillängsvägen till Högdalen/Österäng finns med i cykelplanen.          Nu när cykelplanen prioriterar Bondvägen i klass 1 av tre klasser så kan vi bara hålla med om att det är en rätt tolkning av dess angelägenhet eftersom trafiken har ökat längs med Bondvägen och olycksrisken som finns mellan oskyddade trafikanter som fotgängare, cyklister, ridande och fordon har också därmed ökat. Bondvägen som den norra infarten till Tyresta Nationalpark och för det rörliga friluftslivet har blivit en allt viktigare funktion för Bondvägen. En utbyggd GC-väg säkrar också de många som använder Bondvägen för att ta sig fram och tillbaka från Ridskolan och hästgårdarna inom området. De många unga flickor som idag skjutsas med bil skulle kunna på egen hand ta sig till området. Arbetsresorna med bil skulle genom en trafiksäker cykelväg minska och medföra både miljövinster som främjandet av en ökad god hälsa. Förutsättningarna är goda för att anlägga en GC-väg på Bondvägens norra/östra sida där de flesta fastigheterna ligger längs med Bondvägen. Eftersom den södra/västra sidan av Bondvägen till det närmaste saknar bebyggda fastigheter, så kan den nödvändiga</p>	<p>Trafikenheten:          Noteras.</p> <p>Noteras.</p>

<p>breddningen av vägbanan, som en följd av den mark GC-vägen tar i anspråk ske utan så många störningar och konflikter uppstår.</p> <p>Vi stöder förslaget med en GC-väg mellan Forsen och Lyckeby. Den skulle kunna bli en bra skolväg till Haga/Lyckeby skolan. En naturlig sträckning skulle vara att följa ridvägen. Cykelvägen skulle också kunna fungera som räddningsväg för brandfordon och ambulans. Området Högdalen/Österäng har idag bara en väg in eller ut. Mer än en gång har vägen varit blockerad av vindfällan eller av trafikolyckor. Detta medför att det finns behov av en ytterligare väg för räddningsfordon.</p> <p>Det finns ett stort engagemang för en utbyggd cykelplan bland de boende som behöver tas emot som en tillgång för cykelfrämjandet i hela Haninge kommun. Det kommer göra en stor skillnad, om dessa två cykelvägar anläggs och genomförs det snaraste, för de boende i Högdalen/Österäng och alla andra av allmänheten som har området som en målpunkt.</p>	Noteras.
<p><b>Trepartialliansen (M, L, KD)</b></p> <p>Förklaring saknas till varför investeringsprojekten i utbyggnadsplanen ska ske i den ordning som anges. Dåliga prioriteringar kan innebära att investeringar och underhåll inte bidrar till ökat cyklande samtidigt</p>	Trafikenheten: Planen kompletteras med prioriteringsprinciper.

<p>som vägunderhåll och utbyggnad av vägnätet blir eftersatt. Enskilda projekt för utvalda målpunkter skulle troligtvis ge större effekt än en åtgärdsplan för hela kommunen.</p> <p>Projekt för ökad arbetspendling till några av kommunens största arbetsgivare skulle kunna medfinansieras med arbetsgivarna som samarbetspartners.</p> <p>Prioritering av cyklister vid vägarbeten bör användas med försiktighet. Vid en del vägarbeten kan det ur trafiksäkerhetssynpunkt vara bättre att leda om cykeltrafik så att bilister, kollektivtrafik och räddningstjänst kan ta sig fram.</p> <p>Principen om att anlägga cykelparkeringar där många boende har mer än 400 meter till busshållplats riskerar att suboptimera redan begränsade resurser. Tillräcklig kunskap om vilka hållplatser som har flest resenärer bör finnas och en prioritering av cykelställ för arbetspendlare.</p> <p>Nuvarande cykeluthyrning bör avslutas till förmån för reklamfinansierade hyrcyklar. Stadskärnan bör prioriteras tills en positiv utveckling uppnås.</p>	<p>Projektet Hållbara resor/Smarta resval startar ett samarbetsprojekt kring mest cykelvänliga arbetsplats.</p> <p>Planen omformuleras till att cyklisters trafiksäkerhet och framkomlighet ska säkerställas vid vägarbeten.</p> <p>Texten kring cykelparkeringar i kollektivtrafikhärlägen omformuleras.</p> <p>Texten om cykeluthyrning eller lån av cykel i kapitel 5 omformuleras.</p>
---	--

<p>Cykelskola för vuxna bedöms endast bidra marginellt till målen och det bör därför fokuseras på andra åtgärder.</p> <p>Cykelcafé är en åtgärd som kan tas bort ur cykelplanen. Som arbetsmarknadspolitisk åtgärd kan den möjligen ha någon effekt, men det kan berörd förvaltning säkert avgöra själva.</p> <p>Sammanfattningsvis är cykelplanen av god kvalitet och väl uppbyggd.</p>	<p>Noteras.</p> <p>Planen omformuleras till att skapa mötesplatser för cyklister exempelvis cykelcafé.</p> <p>Noteras.</p>
--	--

#### Privatpersoner

<p><b>Jenny Amneklev:</b> Positiv till den föreslagna GC-vägen längs Bondvägen då det idag saknas belysning, finns kurvor och skadad beläggning.</p>	<p>Trafikenheten: Noteras.</p>
--	------------------------------------



<p><b>Ulf Hägglund:</b> Fastighetsägare önskar kontakt med kommunen angående planerad cykelväg längs Bondvägen och mellan Forsen och Lyckeby.</p>	<p>Trafikenheten: Noteras.</p>
<p><b>Magnus Bergman:</b> Bra idé med cykelväg längs Bondvägen.</p>	<p>Trafikenheten: Noteras</p>
<p><b>Carolina Berglund:</b> Boende i Högdalen-Österäng i Vendelsö har länge har efterfrågat cykelvägar och förbättrad trafiksäkerhet. Medborgarförslag angående cykelväg mellan Forsen och Lyckeby och trafiksäkerheten på Bondvägen fick stort stöd från boende i området.</p> <p>Vi som bor utmed Bondvägen har inga alternativa vägar att välja utan tvingas att färdas på den hårt trafikerade Bondvägen för att ta oss till och från området. Förutom boende färdas dagligen många bilister till nationalparken, ridskola och privatstall. Tung trafik förekommer dagligen. Många skymda kurvor finns och få bilister håller hastighetsbegränsningen. Vi vågar i nuläget inte gå eller cykla längs Bondvägen.</p> <p>Haninge kommun uttryckte som svar på tidigare medborgarförslag att man önskar förlänga cykelvägen upp till ridskolan men för det krävs en ny detaljplan. Jag vill återigen påtala faran med trafikläget på Bondvägen. Att hastighetsbegränsa till 40 km/h är inte tillräckligt.</p>	<p>Trafikenheten: Noteras.</p> <p>Noteras.</p> <p>Noteras.</p> <p>Noteras.</p>

<p>Mellan Forsens gård och Lyckeby gård finns emellertid en stig som ffa nyttjas av ryttare men som inte kan användas av cyklister. I väntan på en ny detaljplan föreslås en kombinerad rid- och cykelväg som kan nyttjas t.ex. av barn som cyklar till skolorna i Haga och Lyckeby. Fler skulle då välja att gå och cykla istället, något som också rimmar väl med Haninge kommuns initiativ ”en friskare generation”. Om fler vågar ta cykeln skulle också biltrafiken minska på Bondvägen. Eftersom det endast finns en väg in i området skulle denna cykelväg också kunna användas som ”brandväg” i händelse av en olycka och ökar därmed också säkerheten i området.</p>	
<p><b>Susanne Andersson:</b></p> <p>Viktigt att cykelvägarna till och från Högdalen och Österäng byggs så fort som möjligt. <b>Bondvägen</b> är i akut behov av en gång- och cykelväg eftersom olycksrisken är stor. En cykelväg skulle minska bilåkandet dessutom.</p> <p>Om det byggs en cykelväg mellan <b>Lyckeby och Forsen</b> så knyts vårt område ihop med Vendelsö och det blir inte en så lång omväg som det är idag. Många vill cykla till skolan och jobbet, vårdcentralen mm men det hindras av att den nuvarande ridvägen är svår att ta sig fram på. Cykelvägen skulle byggas så att den fortfarande kan användas som ridväg. Den är idag viktig för hästnäringen för att den knyter ihop södra och norra sidan av dalgångens ridvägar med varandra. Men det finns inget hinder för att dess</p>	<p>Trafikenheten: Noteras.</p> <p>Noteras.</p>

<p>funktion som cykelväg och ridväg inte skulle kunna samsas.</p>	
<p><b>Sven Sundström:</b> Bra att anordna cykelvägar i området eftersom trafiken har ökat markant de senaste åren. Till största delen är det cykel och biltrafik till Nationalparken samt till ridanläggningarna i området. Hastighetsbegränsningen överskrids. Haninge kommun har under många år negligerat att rusta upp Bondvägen till vändplanen på grund av kostnadsfrågan fast en stor del av vägen trafikeras till Nationalparken och ridanläggningarna för invånarna inom Kommunen. Bondvägen är en Kommunal väg där Kommunen också uppbär statliga bidrag för underhåll. Högdalen-Österäng Samfällighet har sedan år 2011 övertagit grusvägarna inom detaljplaneområdet och därmed avlastat Kommunen ekonomiskt, därmed är det rimligt att Haninge Kommun också ansvarar ekonomiskt för den planerade cykelvägen. Dessutom är det fastslaget i detaljplanen om att miljömässigt bevara områdets karaktär eftersom det angränsar direkt till Tyresta Nationalpark.</p>	<p>Trafikenheten: Noteras.</p>
<p><b>Martin Szemler:</b> Välkomnar en GC-väg på Bondvägen. Framför allt under mörka årstiden är det riktigt besvärligt ur säkerhetssynpunkt. Nu när tjälen släpper och snön smälter från vägbanan ser man även tydligt hur mycket vägen gått sönder så allt som kan förbättra trafiksäkerheten på Bondvägen är välkommet.</p>	<p>Trafikenheten: Noteras.</p>

<p><b>Rebecka Askerup Modahed:</b></p> <p>Det är definitivt dags att se över Bondvägen som blir allt farligare med mer trafik och mer rörelse längs med vägen då fler bosätter sig på Gudö. En gång och cykelväg möjliggör att fler vågar lämna bilen hemma och låta barnen bli mer självständiga och kunna cykla själva. En gång och cykelväg stärker Gudös framtida potential för familjer som vill bo nära både stan och natur.</p>	<p>Trafikenheten: Noteras.</p>
<p><b>Fredrik Stavfors:</b></p> <p>Positivt att ett av förslagen är att bygga en cykelbana längs Bondevägen. Behovet av en sådan är enormt. Bondvägen är direkt farlig för alla under 15. Skymda kurvor och mycket trafik med tanke på hur smal vägen är. Bygg därför denna cykelbana och se det som ett prioriterat projekt.</p>	<p>Trafikenheten: Noteras.</p>
<p><b>Jessica Johansson:</b></p> <p>Bondvägen är så trafikerad och har många skymda kurvor. Trafiken är dessutom tung, det går många lastbilar här. Jag vågar inte låta mina barn cykla själva den här vägen och ser inte framför mig när jag skulle våga låta dem cykla själv. Stor inflyttning senaste åren inte bara nere runt bussen. Positivt att den är prioriterad i steg 1. Sträckan är inte så lång men som det är nu är det direkt farligt för barn att cykla på Bondvägen. Jag vill få in mer vardagsmotion i form av cykling och så att vi kan ställa bilen lite mera.</p>	<p>Trafikenheten: Noteras.</p>
<p><b>Annika Stavfors:</b></p> <p>Cykelväg på Bondvägen behövs verkligen. Vägen är smal, krokig mycket ofta skymd sikt. Totalt livsfarlig att cykla.</p>	<p>Trafikenheten: Noteras.</p>

<p>Nu ökar trafiken eftersom många bygger nya villor och allt fler flyttar till Bondvägen.</p>	
<p><b>Björn Billung:</b> Förslaget till ny cykelplan ser bra ut. Utbyggnad av cykelbana mot Dalarö och Årsta havsbad tror jag lockar många cyklister. Roligt att ni har en armcyklist med i bild - tydlig indikation på att "cyklister" kan se ut hur som helst och att man bör bygga infra som passar alla sorter.</p>	<p>Trafikenheten: Noteras.</p>
<p><b>Mårten Ter-Borch:</b> Underhållet/borttagning av grus på GC väg måste förbättras. Enligt Haninge kommuns statistik över cykelolyckor är ca 50% relaterade till grus. Tex GC från Svartbäcken mot Tyresta by är ett enda lapptäcke av reparationer, långsgående sprickor.</p> <p>Många GC slutar vid kommungränsen eller övertas av Trafikverket, vilket försvårar för cykelpendling. Tex Gamla Nynäsvägen vid Vega norrut mot Stockholm. Först Haninge, sen Huddinge som övertas av Stockholms stad. Olika underlag, korsningar, upp och ner för trottoarkanter in i villaområden och på vintern 3 olika entreprenörer för en sträcka på mindre än 20 km. Här måste det finnas en större samarbete med gränskommunerna.</p> <p>Samma sak om man ska cykla in mot Stockholm längs med väg 260. Här borde GC följa väg 260 ända till Älta/Flaten.</p>	<p>Trafikenheten: Noteras.</p> <p>Noteras.</p> <p>Planeras av Trafikverket</p>

<p>Låter mycket som klagomål, men jag gillar verkligen Haninges satsning på GC vägar TOPPEN</p> <p>En specifik fråga, man har byggt en ny GC från Gudöbroleden (Evertsbergsvägen, Henriksbergsvägen) till Brandstationen (Söderbytorpsgatan). Här är det konstigt att man drar en ny GC som korsar en annan GC och 2 vägkorsningar (risk för olyckor). Varför drar man inte GC längs med Gudöbroled-Söderbyleden upp till befintlig GC vid Vendelsömalmsvägen?</p>	<p>Noteras.</p> <p>Det har inte varit ett alternativ med hänsyn till brandstationens utfart och markförhållanden.</p>
<p><b>Nina Randone:</b> Önskar att cykelvägarna mellan Haninge och Huddinge förbättras, framförallt till Internationella engelska skolan i Länna.</p>	<p>Trafikenheten: Förbindelse mellan kommunerna prioriteras i planen.</p>
<p><b>Gustav Månsson:</b> Önskar innerligt att det snarast byggs en bro mellan Gudö och Trollbäcken, förslagsvis där Bondvägen går ner och möter Gudö åväg.</p> <p>Önskar tak över cykelparkeringen vid hållplats Gudö längs Gudöbroleden.</p>	<p>Trafikenheten: Prioriteras i utbyggnadsplanen</p> <p>Noteras.</p>
<p><b>Margareta Runqvist:</b> Efterfrågar skyltar längs cykelvägar som förklarar hur man ska cykla och vilka regler som gäller. Till exempel på vilken sida man ska cykla på på en gemensam gång- och cykelväg och att man ska använda ringklocka.</p>	<p>Trafikenheten: Cykelplanen arbetar för utbyggnad av bredare standard på cykelvägarna så att det</p>

<p>På Haninge kommuns bilder bör alla cyklister ha cykelhjälm.</p> <p>Cykelkartan bör innehålla information om cykelregler.</p>	<p>går att separera och skylta därefter.</p> <p>Noteras.</p> <p>Noteras.</p>
<p><b>Mats Ohlson:</b></p> <p>Målet på 15 % är ambitiöst eftersom dagens siffra är 3 % och förutsätter att pengar avsätts för omfattande förändringar i cykelinfrastrukturen jämfört med idag.</p> <p>Den fortsatta utbyggnaden ska separera gående och cyklister.</p> <p>Alla slags hinder bör tas bort, inte minimeras som planen föreslår.</p> <p>Felanmälan via app i telefonen skapar även möjlighet för kommunen att informera direkt att ett fel eller en brist har åtgärdats.</p>	<p>Trafikenheten:</p> <p>Planen kompletteras med att målet förutsätter att pengar avsätts i motsvarande grad.</p> <p>Framgår av planeringsprinciperna.</p> <p>I enstaka fall kan det finnas motiv till hinder på cykelbana.</p> <p>Planen kompletteras med detta.</p> <p>Planen kompletteras med detta.</p>

<p>Luftrycket i cykelpumparna ska vara anpassat så att den kan tillgodose nivåer upp till 12 bar för att möta krav och behov från flera olika cykeldäckstyper.</p> <p>Mycket bra att marknadsföra och informera om cyklar för funktionsnedsatta.</p> <p>Inkludera och bjud in cykelåkerier i upphandlingar av budtjänster och godsleveranser. Görs det dessutom en koppling mot utsläppsnivåer och buller skulle cykelåkerier ges bättre chanser att utveckla sin verksamhet i kommunen.</p> <p>Separering av fotgängare från cyklister bör inte ske med sinusplattor eftersom blindkäppen sveper över och in på cykelbanan. Cykelsymboler bör inte utföras med traditionell vägmarkering då de kan orsaka halka. Bättre med stansade eller spraymålade cykelsymboler. En variant av separering är att mönsterpräglade asfalten på gångbanan.</p> <p>Vad definieras som det övergripande cykelnätet? Det regionala eller huvudstråket?</p> <p>Vid anläggande av en genomgående gång och/eller cykelbana är det viktigt att studera om det sker tvärgående</p>	<p>Noteras.</p> <p>Kommunens godstransporter samordnas och budtjänster sker i egen regi. Synpunkten är framförd till Upphandling Södertörn.</p> <p>Noteras.</p> <p>Huvudstråken där de regionala stråken ingår.</p> <p>Planen kompletteras med ett förtydligande angående detta.</p>
---	--



<p>cykelrörelser på platsen, dvs cyklister som ska korsa den genomgående gång/cykelbanan. För dessa bör därför kantstenen vara vinklad/fasad och fungera som en ramp. Tvära kantstenar med visningshöjd på tex 6 cm ska inte användas.</p> <p>Haninge bör verka för att all ny cykelparkering innebär möjlighet till ramlåsning. Inga nya hjulhållande ställ utan ramlåsning ska ställas ut.</p> <p>Slangar och kablar som tillfälligt höjs upp över en cykelbana ska ha en fri höjd på minst 2,5 meter.</p>	<p>Den modell som vi använder erbjuder kombinerade ram- och hjulhållande parkeringar.</p> <p>Planen kompletteras med detta.</p>
--	---