



CYKELPROGRAM FÖR NACKA KOMMUN

INNEHÅLL

1. BAKGRUND	3
1.1 Inledning	3
1.2 Nackas cykelstrategi	4
1.3 Syftet med cykelprogrammet	4
1.4 Regionala, nationella och kommunala mål kopplade till cykling	5
2. DAGENS CYKELTRAFIK I NACKA	7
2.1 Cyklingen ökar	7
2.2 Cykelmätstationer i Nacka	8
2.3 Vad tycker Nackaborna om cykling?	9
2.4 Cykling och trafiksäkerhet	9
2.5 Potential för cykling	10
3. CYKELSTRÅK I NACKA	11
3.1 Regionala cykelstråk	12
3.2 Huvudcykelstråk	12
3.3 Övrigt cykelvägnät	13
3.4 Utformningsprinciper	13
3.5 Drift och underhåll av cykelinfrastrukturen	16
4. INSATSOMRÅDEN	17
4.1 Fortsatt utbyggnad av Nackas cykelvägnät	18
4.2 God drift och underhåll av cykelvägnätet	36
4.3 Fortsatt satsning på säker och tillgänglig cykelparkering	37
4.4 Utbyggt system med vägvisning	40
4.5 Underlätta etablering av hyrcykeltjänster och underhållstjänster	41
4.6 Kommunikation, beteendepåverkande projekt och stimulansåtgärder som får fler att cykla mer	44
4.7 Vid byggarbeten ska cykeltrafiken prioriteras och ledas igenom på ett gent, tryggt och säkert sätt	46
5. UPPFÖLJNING	48
5.1 Uppföljning av cykelprogrammet	48
5.2 Genomförandeplan	49

1. BAKGRUND

1.1 INLEDNING

Stockholmsregionen växer ständigt och år 2050 beräknas regionens invånarantal vara 3,4 miljoner.¹ Det är en ökning på över 50 procent i jämförelse med år 2024 då invånarantalet uppgick till cirka 1,4 miljoner invånare. Det medför att transportsystemet utsätts för allt hårdare påfrestningar och även allt större krav på smarta och hållbara transportsystem.²

Inom Stockholmsregionen är Nacka kommun en av de mest expansiva kommunerna. I januari 2024 uppgick befolkningen till 110 000 invånare och befolkningen ökar kontinuerligt. Takten beror på demografiska förändringar och de kommunala långsiktiga målen avseende bostadsbyggande. Behovet av infrastruktur-satsningar är stor där transportfrågan är central.³ Cykeln som transportmedel har en given plats i ett hållbart transportsystem och är en viktig pusselbit för att skapa ett hållbart framtida Nacka.

Att cykla är hälsosamt och forskning visar på att cykling gynnar hälsan genom positiva hälsoeffekter i form av exempelvis bättre sömn, minskad sjukfrånvaro och ökad livslängd. Cykeln som färdmedel är dessutom tillgängligt för de flesta, och ju fler som cyklar desto högre krav ställs på infrastrukturen vilket bidrar till att cyklisternas säkerhet ökar.⁴

Att cykla till arbete och skola eller på fritiden är ofta ett effektivt sätt att resa. Det är smidigt, enkelt, miljövänligt, billigt, bra för folkhälsan och bidrar till en mer hållbar miljö. Cykeln kräver lite utrymme och är ett pålitligt färdmedel där resan tar ungefär lika lång tid varje dag samt att det ofta går att parkera nära den tilltänkta målpunkten.

”

Cykeln som transportmedel har en given plats i ett hållbart transportsystem och är en viktig pusselbit för att skapa ett hållbart framtida Nacka.



Bild 1. Karta över Nacka kommun i Stockholmsregionen.

- 1 Region Stockholm, RUFS 2050, Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, 2018
- 2 Region Stockholm, Regional cykelplan för Stockholms län, 2021
- 3 Nacka kommun, Översiktsplan för Nacka kommun. Hållbar framtid i Nacka, 2018
- 4 Cykelfrämjandet, Hälsa – Cykling gynnar folkhälsan, hämtad 2023-03-14

Det är samhällsekonomiskt lönsamt att satsa på cykelinvesteringar. Studier visar att satsningar på cykel har höga nyttokostnadskvoter, framför allt i jämförelse med andra satsningar i infrastrukturen. Varje investerad krona ger med andra ord mer tillbaka i form av vinster i trafiksäkerhet, miljö, kortare restider, ett yteffektivt transportsystem och förbättrad hälsa. Det finns därmed många fördelar med cykling, både för den enskilde och för samhället i stort.

1.2 NACKAS CYKELSTRATEGI

Cykelstrategi i Nacka, antagen år 2023 av Kommunfullmäktige, har i syfte att samla kommunens ökade ambitioner kopplat till cykelrelaterade frågor i Nacka kommun. Cykelprogrammet grundar sig på cykelstrategins inriktningsmål och strategiska insatsområden för det som rör cyklingens utveckling i Nacka. Målen och insatsområdena ska bidra till att det ska vara enkelt, tryggt och säkert att cykla i hela kommunen. I figur 1 presenteras de övergripande målen, inriktningsmålen samt de strategiska insatsområdena⁵ som cykelprogrammet beskriver närmare i kapitel 4.

1.3 SYFTET MED CYKELPROGRAMMET

Syftet med cykelprogrammet är att konkretisera hur kommunen uppnå cykelstrategins mål och föreslå framtida cykelåtgärder. Målen i cykelstrategin är att 20 procent av alla resor ska ske med cykel samt att 25 procent av arbetsresorna helt eller delvis ska ske med cykel till år 2030.

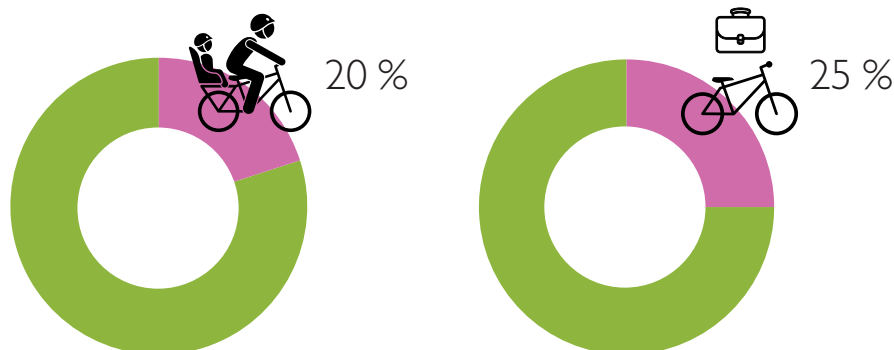
För att öka möjligheten att uppnå de uppsatta målen i cykelstrategin behöver åtgärderna inom respektive strategiskt insatsområde genomföras. Varje enskild åtgärd bidrar till att öka andelen och antalet cyklister i kommunen.

Cykelprogrammet är kommunövergripande och ska fungera som underlag för planering, planläggning och utformning av det fysiska rummet och även som underlag för planering av drift och underhåll, kommunikation samt beteendepåverkande projekt kopplat till cykelfrågor. Programmet innehåller förslag på fysiska cykelåtgärder och grundläggande principer för bland annat utformning av cykelparkeringar, vägvisning, underhåll och beteendepåverkande insatser.

Figur 1. Cykelstrategin mål och insatsområden.

ÖVERGRIPANDE MÅL	20 procent av alla resor ska ske med cykel till 2030 25 procent av arbetsresorna ska helt eller delvis ske med cykel till 2030
INRIKTNINGSMÅL	- Det ska vara enkelt och säkert att ta sig fram - ett robust och pålitligt cykelvägnät - Det ska vara enkelt och tryggt att parkera - god tillgång till säkra alternativ att parkera cykeln - Det ska vara enkelt att hitta rätt – tydlig cykelvägvisning och skyltning - Det ska vara enkelt att använda cykeln – den egna eller att hyra en - Det ska vara enkelt och säkert att passera byggarbetsplatser - på ett gent och säkert sätt
STRATEGISKA INSATZOMRÅDEN	- Fortsatt utbyggnad av Nackas cykelvägnät - God drift och underhåll av cykelvägnät - Fortsatt satsning på säker och tillgänglig cykelparkering - Utbyggt system med vägvisning - Underlätta etablering av hyrcykeltjänster och underhållstjänster - Kommunikation och stimulansåtgärder som får fler att använda cykeln - Vid byggarbeten ska cykeltrafiken prioriteras och ledas igenom på ett gent, tryggt och säkert sätt

⁵ Nacka kommun, Cykelstrategi i Nacka, 2023



Figur 2. Cykelresorna i Nacka kommun ska utgöra 20 procent av alla resor, och 25 procent av arbetsresorna ska helt eller delvis ske med cykel, till år 2030.

Cykelprogrammet ska även fungera som stöd till kommunens genomförandeplan för cykelåtgärder där åtgärderna konkretiseras ytterligare samt prioriteras. Mer om genomförandeplanen beskrivs i kapitel 5.2.

1.4 REGIONALA, NATIONELLA OCH KOMMUNALA MÅL KOPPLADE TILL CYKLING

Nacka kommuns mål kring cykling, som beskrivs i kommunens cykelstrategi, är starkt kopplade till de nationella och regionala målen avseende cykelresor. Målen tar avstamp i *Regional cykelplan för Stockholms län* som i sin tur grundar sig på den *Regionala Utvecklingsplanen för Stockholms län* (RUF 2050). Målen kopplas även till den *Nationella cykelstrategin* samt *Agenda 2030* avseende cykeltrafikens roll i samhället och dess effekter på individen och klimatet. I detta kapitel beskrivs innehållet och syftet med dessa måldokument.

Agenda 2030

De globala målen för hållbar utveckling i Agenda 2030 ska ligga till grund för en hållbar utveckling. Målen, som integrerar hållbarhetsperspektiven om social, ekonomisk och miljömässig utveckling, berör bland annat hållbara transportlösningar, trafiksäkerhet och hälsa. De tre mål med tydligast bäring på cykling är: god hälsa och välbefinnande (mål 3),

hållbar industri, innovationer och infrastruktur (mål 9) samt hållbara städer och samhällen (mål 11).⁶

Nationell cykelstrategi

Den nationella cykelstrategin för ökad och säker cykling beslutades av regeringen 2017. Den anger att ökad cykling bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet. Strategins insatsområden är att lyfta cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen, öka fokus på olika grupper av cyklister, främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur, främja en säker cykeltrafik samt stärka forskning och innovationer.⁷

Regional cykelplan

Det övergripande målet i den regionala cykelplanen (*Regional cykelplan för Stockholms län*) är att cykelresorna ska utgöra 20 procent av alla resor i länet till 2030. Den regionala cykelplanen tar sin utgångspunkt i RUF 2050. Målsättningen i den regionala cykelplanen är att det finns ett utbyggt och sammanhängande regionalt cykelvägnät till 2030. Nacka kommuns cykelprogram utgår från de argument som beskrivs i planen, att cykling är ett resurseffektivt, flexibelt och smart färdmedel som ger positiva effekter för såväl folkhälsan, som för närmiljön och klimatet.⁸

6 FN-förbundet, UNA Sweden. Globala målen för hållbar utveckling. Agenda 2030, 2015

7 Regeringen, En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling, 2017

8 Region Stockholm, Regional cykelplan för Stockholms län, 2021



Nackas översiktsplan

Nacka kommuns översiktsplan, antagen 2018, innehåller kommunens syn på en långsiktig hållbar utveckling samt redovisar visioner, utmaningar och mål. Därutöver redovisas stadsbyggnadsstrategier och konkreta åtgärder för genomförande. I översiktsplanen beskrivs det att den framtida trafikinfrastrukturen är av central betydelse för ett hållbart samhälle, där resurserna läggs på de trafikslag som är mest effektiva och klimatsmarta. Ett välutbyggt gång- och cykelvägnät kan leda till mer hållbara resor, samt att det är snabbt och enkelt att ta sig till och från olika målpunkter med cykel eller till fots. Översiktsplanen beskriver att attraktiva och säkra cykelvägar har hög prioritet.⁹

En ny översiktsplan för kommunen är under framtagande. Översiktsplanen bör ta hänsyn till uppsatta mål och ambitioner inom cykelstrategin och cykelprogrammet.

Nackas framkomlighetsstrategi

Nacka kommuns framkomlighetsstrategi, *Framkomlighet i Nacka* anger strategiska utgångspunkter för hur kommunen ska hantera kapacitetsbrister och framkomlighetsproblem i trafiksystemet när det nya Nacka växer fram. Strategin ligger till grund för alla beslut inom kommunen som på något sätt berör framkomligheten i trafiksystemet och utgår från kommunens mål om att kommunen ska ha ett trafiksystem där alla fordonsslag är samordnade på ett hållbart och fungerande sätt. I strategin beskrivs bland annat att andelarna för gång och cykel ska öka och att framkomligheten ska vara säker och trygg med prioritet på gång, cykel och kollektivtrafik. Vidare beskriver strategin de arbetssätt som krävs för att åstadkomma förutsägbar framkomlighet, god tillgänglighet och kapacitet när det behövs – när Nacka expanderar.¹⁰

⁹ Nacka kommun, Översiktsplan för Nacka kommun. Hållbar framtid i Nacka, 2018

¹⁰ Nacka kommun, Strategi Framkomlighet i Nacka, 2016

2. DAGENS CYKELTRAFIK I NACKA

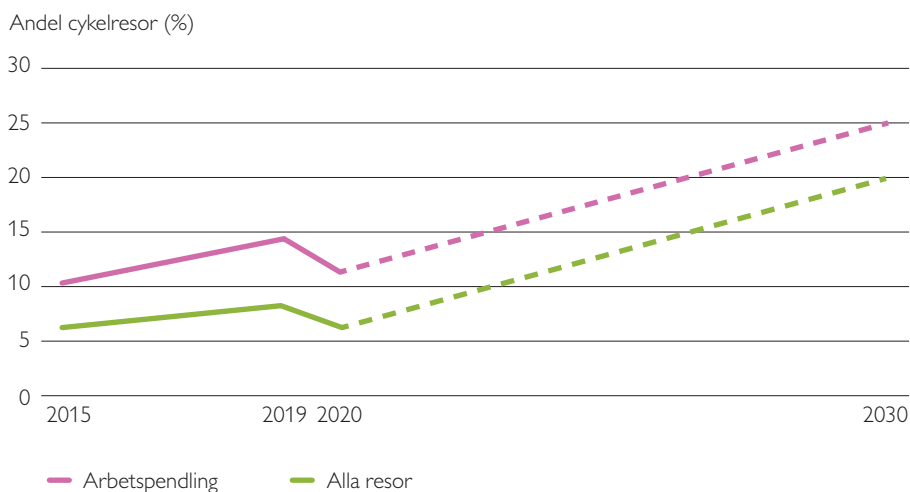
2.1 CYKLINGEN ÖKAR

Under de senaste åren har andelen cyklister ökat, både i Nacka och i regionen. Det bekräftas bland annat av de resvaneundersökningar som har genomförts av Region Stockholm. Andelen Nackabor som cyklar har ökat från 6 procent år 2015 till 8 procent år 2019. Även andelen Nackabor som arbetspendlar med cykeln har ökat från 10 procent år 2015 till 14 procent år 2019.

Det genomfördes även en resvaneundersökning år 2020 av Region Stockholm, där det framgår att resultaten tydligt påverkats av pandemin och är inte representativ för cykelutvecklingen över tid. Det generella resandet bland befolkningen är lägre med färre antal resor per person och dag. Andelen Nackabor som cyklar sjönk till 6 procent och andelen som arbetspendlar sjönk till 11 procent år 2020.¹¹

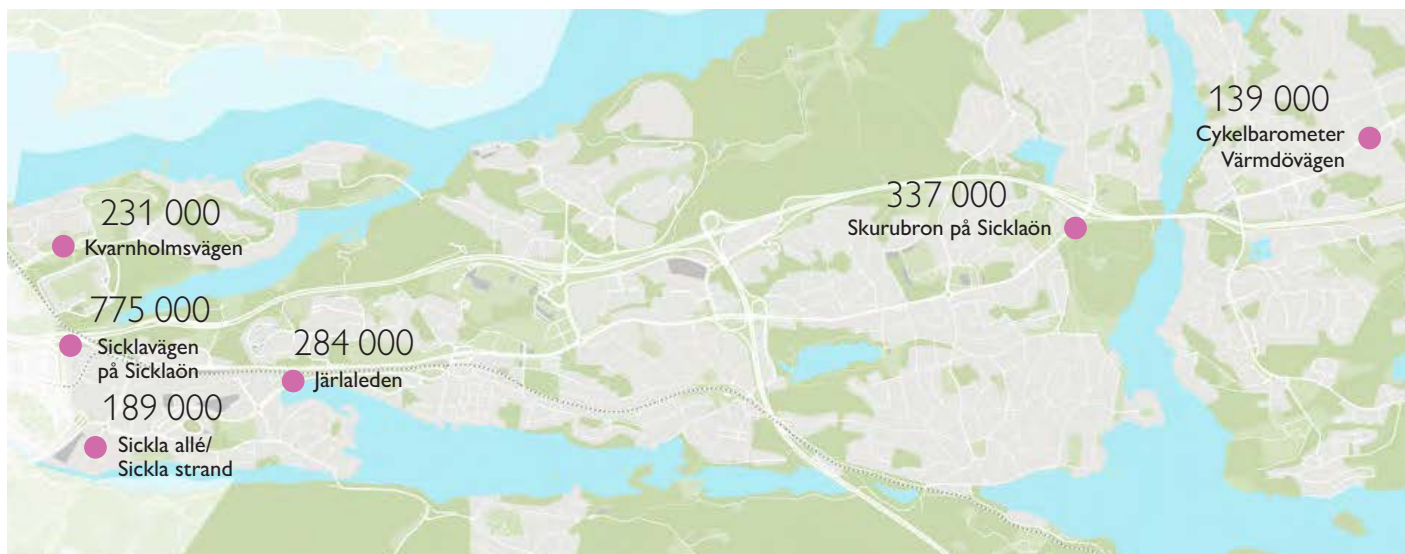
Figur 3 visar ökningen av cyklingen sedan 2015 samt målvärdet enligt cykelstrategin. Cykelprogrammet utgår ifrån statistiken från 2019 som referensvärde vid uppföljning av målen.

Det är en positiv trend med ökad cykling i Nacka, men för att öka takten av trenden är det av vikt att det finns cykelinfrastruktur som är attraktivt, har god framkomlighet, upplevs trafiksäkert och har en hög tillgänglighet. Cykelvägnätet i Nacka är av varierande standard, en del sträckor är väl utbyggda med tydliga bredder, medan det på andra sträckor saknas tillfredsställande infrastruktur. Det är även av stor vikt att förbättra drift och underhåll av cykelvägnätet liksom att genomföra insatser som uppmuntrar fler till att cykla.



Figur 3. Andelen cykelresor över tid år 2015–2020 samt målvärde till år 2030.

¹¹ Statistik från Region Stockholms resvaneundersökning 2019 och 2020



Figur 4. Antal cykelpassager per mätstation.

2.2 CYKELMÄTSTATIONER I NACKA

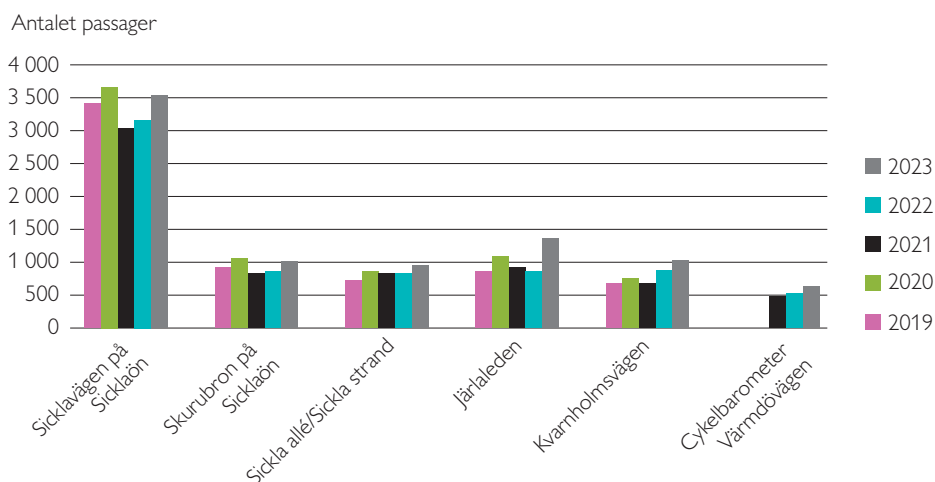
I kommunen finns sex mätstationer som mäter alla cykelpassager och är placerade på strategiskt valda platser där många cyklister passerar. Figur 5 visar att den genomsnittliga cykeltrafiken, mätt i antalet passager under september månad mellan 2019–2023, har ökat under år 2023 jämfört med år 2021 och 2022. Faktorer som påverkar förändringen i antalet cykelresor kan variera och är svåra att förutse och analysera. Det som generellt

kan påverka cykeltrafiken är bland annat infrastrukturella satsningar och väderförhållanden. Det har även påvisats att vid ökad miljö- och hälsomedvetenhet, tenderar antalet cyklister att öka.

Enligt statistiken kan vi se pandemins följd effekter på cykelresorna över tid, men där siffrorna för år 2023 överträffar antalet cyklister år 2019.¹² Trenden visar därmed på att antalet cyklister ökar i Nacka.

Nacka har med sitt geografiska läge intill Stockholms stad goda förutsättningar för att arbetsresorna ska utgöra en

Figur 5. Genomsnittliga antalet passager per mätplats under september år 2019–2023. Cykelbarometern på Värmdövägen installerades år 2021, därför finns inga tidigare mätningar på platsen.



12 Statistik från Nacka kommuns cykelmätare, 2019–2023

hög andel av den totala andelen cykelresor. Med arbetsresor avses den dagliga resan mellan hemmet och arbetsplatsen. I Nacka finns det generellt sett en god tillgång till kollektivtrafik som ger möjlighet att kombinera hållbara färdmedel inom ramen för den dagliga pendlingen. Enligt resvaneundersökningen från 2019 har 74 procent i åldersgruppen 16–84 år tillgång till en fungerande cykel eller eldriven cykel i Nacka, vilket visar på en stor potential för ökad cykling.

2.3 VAD TYCKER NACKABORNA OM CYKLING?

Cyklistvelometern är en nationell och återkommande nöjdhetsundersökning där Cykelfrämjandet granskar och jämför landets kommuner utifrån vad cyklisterna själva tycker. Det huvudsakliga syftet med undersökningen är att ta reda på hur cyklisterna ser på frågor som rör cykling liksom att utvärdera cykelförutsättningarna på kommunal nivå. Cyklistvelometern genomförs vartannat år och utgör ett lämpligt komplement till kommunens egna uppföljningar.

Nacka kommun rankades år 2022 som nummer 7 av 16 bland stora kommuner med över 100 000 invånare. Nacka rankas högt inom kategorierna *generell nöjdhet*, *trygghet* samt *framkomlighet till cykelvägnätet*, i jämförelse med andra stora kommuner och det nationella genomsnittet. Inom kategorin *cykelklimat* som rör cyklistens uppfattning om hur klimatet är för cyklisterna i kommunen rankas Nacka något lägre, men inte lägre än andra stora kommuner eller det nationella genomsnittet. En fråga som drar ned Nackas betyg gäller möjligheten att ta med cykel i kollektivtrafiken, vilket inte är möjligt på Saltsjöbanan i rusningstrafik eller på bussarna och tvärbanan.¹³



2.4 CYKLING OCH TRAFIKSÄKERHET

Utgångspunkten i Nacka kommuns arbete med trafiksäkerhet är att ingen ska mista livet eller skadas svårt i trafiken i enlighet med nollvisionen. Kommunen har ett ansvar att skapa en säker och förlåtande trafikmiljö, där olyckor inte ska leda till allvarliga skador eller dödsfall. Samtidigt har individen ett ansvar att följa regler och lagar och visa hänsyn i trafiken. Den viktigaste åtgärden för att minimera allvarliga olyckor är att se till att motorfordonens hastighet är låg vid de punkter eller längs med de sträckor där oskyddade trafikanter (fotgängare och cyklisterna) vistas.

Mellan år 2013–2023 har 801 trafikolyckor där cyklisterna varit inblandade registrerats i Nacka. Statistiken bygger på polis- och sjukhusrapporter som samlas i olycksdatabasen STRADA. Det verkliga antalet olyckor är troligtvis större då många olyckor, framför allt lindriga

¹³ Cykelfrämjandets cyklistvelometer 2022, Nacka kommun, 2023

cykelolyckor, inte rapporteras till polis eller sjukvård. Cykelolyckor över tid visas i figur 6.

Singelolyckor är den vanligaste olyckstypen för cyklister, vilket kan bero på att cykeln är ett balansfordon som gör cyklister känsliga för ojämnheter och kraftiga inbromsningar. Cykelolyckor mellan trafikslag visas i figur 7.

Cykelolyckorna i Nacka är geografiskt utspridda och det finns inget tydligt mönster där vissa platser eller sträckor är mer olycksdrabbade än andra.

2.5 POTENTIAL FÖR CYKLING

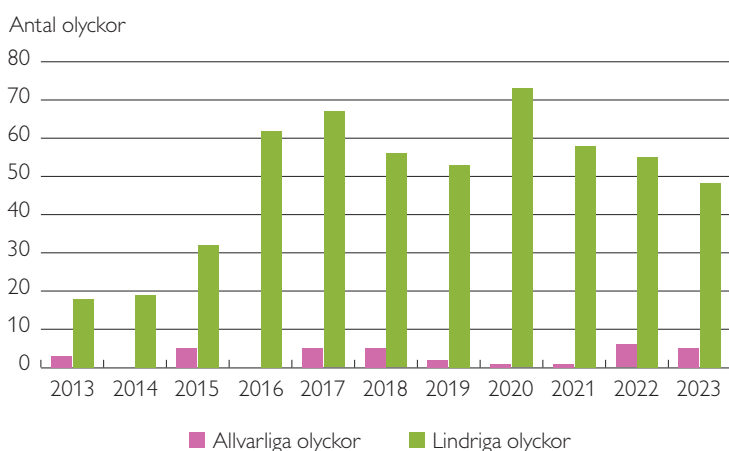
Det finns stor potential för cykling i Nacka vad gäller olika sorters cykelresor. I Nacka sker en stor del av arbetsresorna på de regionala stråken, där cyklister i flera fall cyklar långt. Statistik visar på ökad andel användning av andra typer av cyklar, exempelvis lådcyklar och elcyklar, vilket visar på potential till längre cykelresor för fler olika typer av cyklister.

Region Stockholm har genomfört en potentialstudie för arbetspendling i Stockholms län. Syftet med studien var att öka kunskapen om cykelns förutsättningar

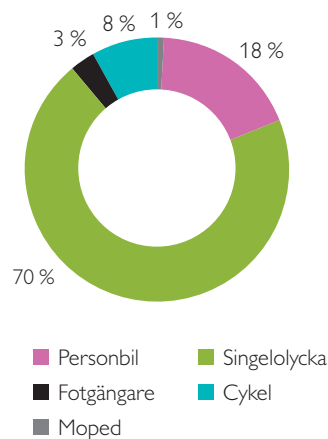
genom att undersöka vilka möjligheter som finns för arbetspendling med cykel. Målet var bland annat att ta reda på hur många invånare i länet som kan cykla till arbetet inom 30 minuter samt ta reda på vilka stråk i länet som har störst potential för ökad cykling. För Nacka kommun visar studien att i ett av de studerade scenarierna, där cykling tillåts på alla vägar med en hastighet på 20 km/h, når cirka 55 procent av alla invånare arbetet inom 30 minuter och att strax över 30 procent av invånarna har mindre än 15 minuter till arbetet.

Studien visar även vilka stråk i länet som har störst potential för cykelpendling, samt hur långt cyklisten hinner från exempelvis Nacka till andra delar av länet. Analysen visar på skillnader mellan vad nuvarande infrastruktur möjliggör för arbetspendling med cykel och vad "optimal" cykelinfrastruktur skulle kunna möjliggöra.¹⁴ Potentialen som beskrivs i studien kan nyttjas i Nackas vidare arbete med att öka cyklingen. Det gäller i synnerhet förbättringar i det regionala cykelstråket, men hänsyn måste tas till det faktiska behovet och efterfrågan på var och hur långa resor Nackaborna vill göra.

Figur 6. Cykelolyckor per år och svårighetsgrad i Nacka, 2013–2023¹⁵



Figur 7. Cykelolyckor mellan olika trafikslag i Nacka, 2013–2023¹⁶



¹⁴ Potentialstudie (regionstockholm.se)

¹⁵ Statistik från STRADA, 2013–2023

¹⁶ Statistik från STRADA, 2013–2023

3. CYKELSTRÅK I NACKA

För att cykeln ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ krävs ett utbyggt och väl fungerande cykelvägnät. I Nacka kommun delas cykelvägnätet in i tre kategorier; regionala cykelstråk, huvudcykelstråk och övrigt cykelvägnät. Bild 2 visar hela cykelvägnätet i Nacka kommun.

I Nacka kommun utgör de regionala cykelstråken totalt 42 kilometer långt, varav 5 kilometer sker i blandtrafik. Blandtrafik innebär att det inte finns ett separerat cykelfält på sträckan. Huvud-

cykelstråken är totalt 28 kilometer långt, varav 4 kilometer sker i blandtrafik. Det övriga cykelvägnätet är 134 kilometer långt där det mesta utgörs av cykling i naturområden. På lokalgator som exempelvis villagator kan cykling i blandtrafik förekomma. Lokalgatorna har inte pekats ut som cykelvägar och är därför inte en del av kommunens cykelvägnät. I tabell 1 redovisas kommunens cykelstråk i antal kilometer.

Bild 2. Nacka kommuns cykelvägnät.



Tabell 1. Sammanfattning av cykelstråkens längd i kilometer.

TYP	TOTAL LÄNGD KM
Regionala cykelstråk	37
Regionala cykelstråk i blandtrafik	5
Huvudcykelstråk	24
Huvudcykelstråk i blandtrafik	4
Övrigt cykelvägnät	134
Total	204

3.1 REGIONALA CYKELSTRÅK

De regionala cykelstråken pekas ut i den regionala cykelplanen och ska utgöra ett attraktivt och konkurrenskraftigt alternativ till andra trafikslag gällande framkomlighet, trafiksäkerhet och transportkvalitet. Dessa stråk ska ha en högre standard än det övriga cykelvägnätet och utformningen ska medföra att en hastighet på 30 km/h ska kunna hållas. Längs de regionala stråken ställs även högre krav på drift- och underhållsinsatser såsom snöröjning och halkbekämpning på vinterhalvåret, samt sandupptagning och sopning på sommarhalvåret.

Eftersom cykelflöden koncentrerats på de regionala stråken ska cykelvägarna dimensioneras för att möjliggöra omkörning, där krav på minsta godkänd standard respektive god standard ska eftersträvas.

De regionala cykelstråken ska vara ett övergripande nät för alla typer av cyklister, för de som färdas snabbt (runt 30 km/h), men även för de som håller en lägre

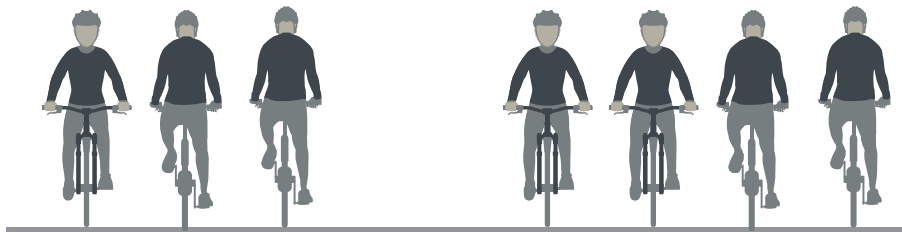
hastighet. God standard och tilltagna bredder ska möjliggöra cykling i olika hastigheter där samtliga trafikanter känner sig trygga och säkra. Stråken ska fungera för cykling mellan kommunens olika delar och för resor till och från angränsande kommuner. De regionala stråken är alltså inte bara betydelsefulla för Nackas invånare utan även för cykelpendlare från andra kommuner.

Nacka kommun har tre regionala cykelstråk:

- Ältastråket (sträcker sig mellan Sickla och Älta)
- Saltsjöbadenstråket (mellan Sicklaön och Saltsjöbaden)
- Värmdöstråket (mellan Sickla och österut till Värmdö kommun).

3.2 HUVUDCYKELSTRÅK

Huvudcykelstråken sammankopplar olika delar inom kommunen och fungerar som uppsamlingsgator. Huvudcykelstråken fungerar som länkar till både kollektivtrafiken samt till de regionala cykelstråken och kopplar samman bostadsområden, skolor, arbetsplatser och idrottsplatser. Standarden på huvudcykelvägarna ska vara hög och utformningsprinciperna liknar dem för de regionala cykelstråken. Grundprincipen är dock att hastigheterna är något lägre samt att omkörning mer sällan förekommer, vilket medför en viss skillnad i utformning.

Figur 8. Dimensionerande trafiksituationer på regionalt cykelstråk.¹⁷

¹⁷ Region Stockholm, Vägledning för genomförande av regional cykelplan för Stockholms län, 2021 (reviderad 2023)



3.3 ÖVRIGT CYKELVÄGNÄT

Det övriga cykelvägnätet utgör resterande delar av cykelvägnätet i Nacka. Det kan vara cykelvägar inom bostadsområden, cykelvägar vid skolor eller länkar till och från det regionala stråket eller huvudcykelstråket. Det övriga cykelvägnätet innefattar även rekreativ cykling där cykelvägarnas huvudsakliga syfte är att erbjuda cykling i naturområden.

Det övriga cykelvägnätet utformas efter platsens specifika förutsättningar. Grundprincipen är att cyklister bör separeras från motorfordon när hastigheten överstiger 30 km/h. I det övriga cykelvägnätet kan cyklister i vissa fall räkna med begränsat vägutrymme och att cykelvägnätet inte alltid är sammanhängande. Det innebär att det generellt sett är lägre hastigheter på det övriga cykelvägnätet.

3.4 UTFORMNINGSPRINCIPER

Utformningen av cykelvägar utgår ifrån handboken *Mobilitet för gående, cyklister och mopedister*¹⁸, samt den regionala standarden för utbyggnation av olika cykelstråk, som beskrivs i dokumentet *Vägledning för genomförande av regional cykelplan för Stockholms län*.¹⁹ Kommunens kravställning på standard gällande cykelinfrastruktur beskrivs i kommunens *Tekniska handbok*. I Teknisk handbok beskrivs breddmått för olika typer av cykelstråk, men även vad som gäller kring beläggning, placering av cykelvägen samt andra krav som berör till exempel cykelfartsgata och cykelparkering.²⁰

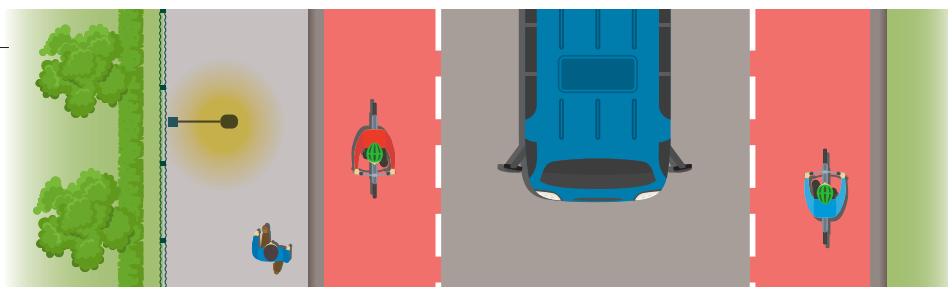
Nacka kommun arbetar för att skapa en framkomlig, tillgänglig och säker trafikmiljö med god kvalitet. Utformningskraven utgår ifrån ett behov av att säkerställa att en god trafikmiljö skapas för att främja ett hållbart resande och goda möjligheter för alla människor att

18 Sveriges kommuner och regioner, Trafikverket. *Mobilitet för gående, cyklister och mopedister*, 2022

19 Region Stockholm, *Vägledning för genomförande av regional cykelplan för Stockholms län*, 2021 (reviderad 2023)

20 Nacka kommun, *Teknisk Handbok Trafik*, 2023

Figur 9. Utformningsprincip för 2 minus 1 väg.



”

Nacka bygger stad där fler innovativa lösningar ska implementeras i infrastrukturen.

transportera sig i kommunen. Avsteg från kommunens krav på utformning avseende cykelvägar eller cykelanordningar behöver stämmas av med ansvarig på kommunen.

Nacka bygger stad där fler innovativa lösningar ska implementeras i infrastrukturen. Gällande cykel lyfts framför allt olika utformningar som bidrar till säkrare cykling och prioritering av cykling på kommunens vägar. Några utvalda beskrivs i detta kapitel.

2 minus 1 väg

2 minus 1 väg (även kallad bygdeväg), syftar till att förbättra tillgängligheten för oskyddade trafikanter på vägar där fordonstrafiken är låg och där andra vägar finns för genomfartstrafik och tung trafik. En 2 minus 1 väg utformas vanligtvis att en lågtrafikerad väg målas om och skyltas så att det blir tydligare för alla trafikanter att de måste samsas om utrymmet och ta hänsyn till varandra. Utformningsprincipen är en dubbelriktad körbana som är tillräckligt smal för att två bilar inte ska kunna mötas, och på vardera sidan av körbanan finns en väl tilltagen vägren för oskyddade trafikanter.

Cykelgata

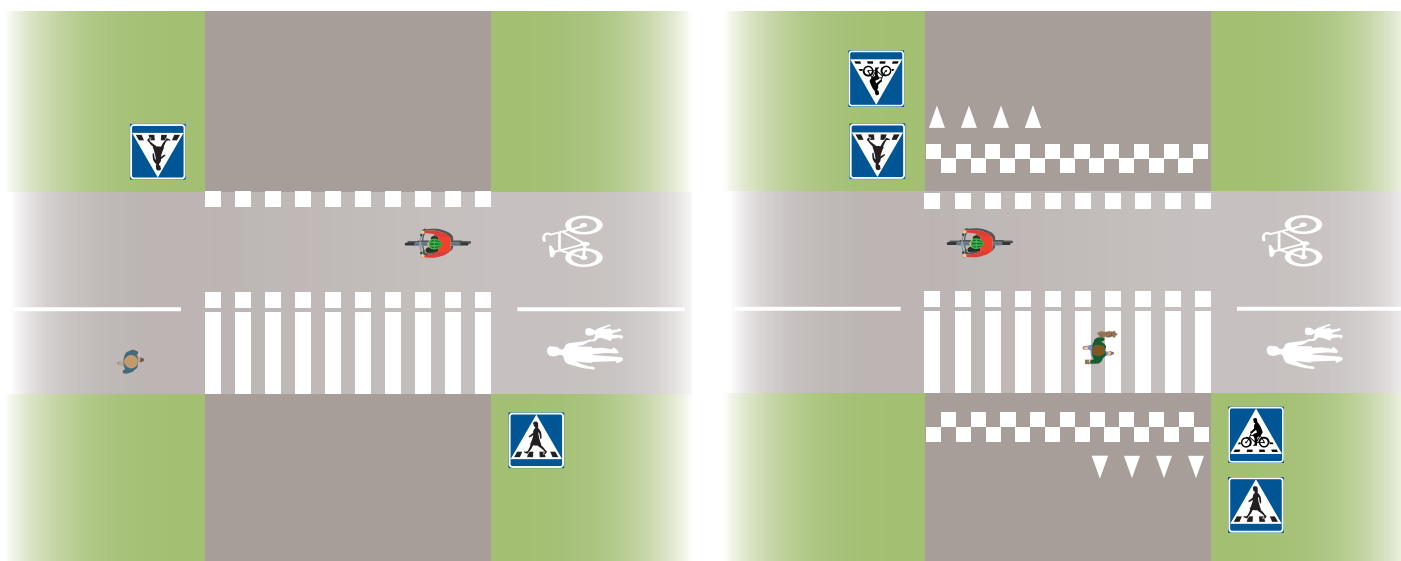
En cykelgata (även kallad cykelfartsgatan) syftar till att skapa blandtrafikgator där cyklisternas villkor gäller framför motorfordonens och där utformningen tydligt ska vägleda cyklister och bilister.

Cykelgator kan passa i befintliga stadsmiljöer där cykeltrafiken dominerar trafikflödet, och där övrig motorfordonstrafik behöver anpassa sig till cykeltrafiken. Det är även lämpligt på platser där trafikflödena är måttlig eller begränsade och där hastigheterna naturligt kan hållas relativt låga. Cykelgator kan även vara aktuella för cykelstråk i mer glesbebyggda områden.

Utformningsprincipen är att övriga motorfordon inte får föras med högre hastighet än 30 km/h, att en förare som från en väg kör in på en cykelgata har väjningsplikt mot fordon på cykelgatan samt att en förare av ett motordrivet fordon ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken. För att få en fungerande utformning på ett önskvärt sätt kan omfattande åtgärder i gaturummet krävas för att garantera att cykeltrafiken styr trafikrytmen. Exempel på åtgärder är avgränsad körbana för att omkörning inte ska vara möjlig och hastighetsdämpande åtgärder för biltrafik.



Figur 10. Vägmarke cykelgata (E33).



Figur 11. Utformningsprincip för cykelpassage och cykelöverfart.

Cykelpassage och cykelöverfart

Cykelvägar som korsar en bilväg delas upp i två typer: cykelpassager och cykelöverfarter. Vid cykelpassager är det cyklister som är skyldiga att lämna företräde, och bilister har inte väjningsplikt mot cyklister på passagera. Det innebär att lösningen framför allt är lämplig vid låga gång- och cykelflöden. Vid cykelpassager är framkomligheten för gående och cyklister sämre än vid övergångsställen och cykelöverfarter, särskilt vid höga trafikflöden. Oftast kombineras cykelpassage med skyltning för övergångsställe (B3), men där har enbart gående företräde.

Passager där fordonsförare har väjningsplikt mot cyklister kallas för cykelöverfart. En cykelöverfart har vägmärkning och vägmärke för cykelöverfart och ska vara hastighetssäkrad till högst 30 km/h. Cykelöverfart ska väljas där biltrafik korsar en gång- och cykelväg där gående och cyklister är prioriterade (exempelvis huvudcykelstråk och regionala stråk). Cykelöverfarter är mindre lämpliga på platser med höga trafikflöden och höga hastigheter, där trafiksäkerheten är försämrade. Oftast kombineras cykelöverfarter med skyltning för övergångsställe.

Både cykelpassager och cykelöverfarter ska hänga ihop i stråk så att cyklister genomgående har hög prioritering längs stråket. Utformningsprinciperna för cykelpassage och cykelöverfart visas i figur 11.

Cykling mot enkelriktning

Det är inte tillåtet att undanta cykel när en gata regleras så att trafiken ska vara enkelriktad. I stället för enkelriktning kan gatan regleras genom "Förbud mot trafik med motordrivna fordon" i en färdriktning. I det fallet kan cykel undantas från förbudet med tilläggslykt. Ett annat sätt att skapa genhet för cyklister är att utforma gatan med separat körbana och cykelfält. Körbanan kan då enkelriktas och på cykelfältet kan tillåta färd i båda riktningarna alternativt endast i en riktning.

Farthinder för cyklister

Där det är nödvändigt med hastighetsdämpande åtgärder för biltrafiken för att säkerställa låga hastigheter ska åtgärderna utformas så att cyklister inte försämras. På cykelvägar är det inte lämpligt att placera ut farthinder då det riskerar att försämra framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister.

3.5 DRIFT OCH UNDERHÅLL AV CYKELINFRASTRUKTUREN

I Nacka har kommunen ett stort ansvar för drift och underhåll av cykelvägarna samt cykelanordningar som till exempel cykelparkeringar. Trafikverket, vägför-
enningar, fastighetsägare, samfälligheter och andra privata väghållare har också ett ansvar för sin cykelinfrastruktur.

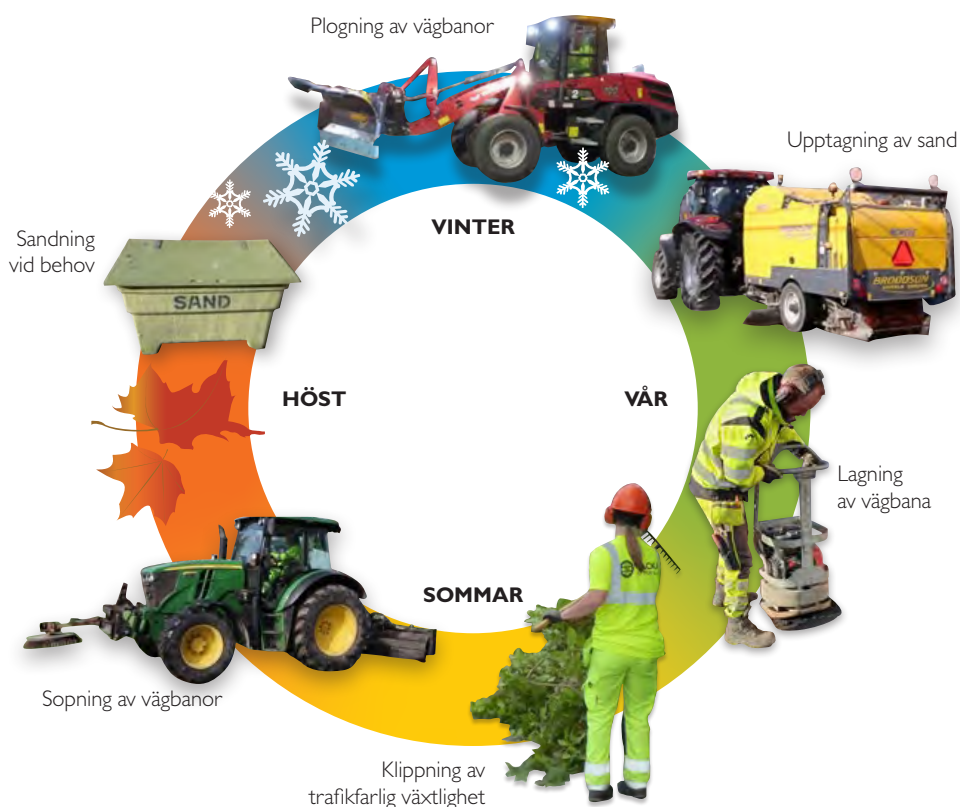
Idag åtgärdas en stor del av det löpande underhållsarbetet såsom ojämn beläggning efter inrapportering från de som bor och vistas i Nacka. Samtidigt görs ett systematiskt arbete med återkommande tillsyn och inspektion av cykelvägarna.

Under våren när det har hunnit bli plusgrader dygnet runt sker sandupptagningen. Lös sand och grus är förutom en trafikfara även en fråga om komfort och framkomlighet för cyklister.

Under sommaren sopas cykelvägarna efter behov och detsamma gäller för trafikfarlig växtlighet. Det regionala cykel-

stråket prioriteras och så fort det uppstår skador på cykelvägen åtgärdas de med högsta prioritet. På hösten under lövfällningssäsongen sopas cykelvägnätet, då löv på cykelvägen leder till halkrisk och risk för olyckor.

Cyklister är känsligare än bilister för ojämn beläggning och halt underlag. Att cykla i snömodd är betydligt jobbigare vilket leder till längre restider samtidigt som risken för singelolyckor ökar vid halt underlag. Därför är det viktigt med god vinterväghållning för att ge goda förutsättningar för ett ökat vintercyklande. I Nacka snöröjs och sopsaltas hela det regionala cykelstråket och delar av huvudcykelstråket. Sopsaltning innebär att snö och is sopas bort och därefter sprids en saltblandning som motverkar att ny is bildas. Utöver detta snöröjs och sandas resterande cykelvägar.



4. INSATSOMRÅDEN

Kapitlet är indelat i sju underrubriker som följer de sju insatsområdena i Nackas cykelstrategi. Alla åtgärder som ska genomföras inom insatsområdena beskrivs i text och sammanfattas i slutet av respektive kapitel. De sju insatsområdena är följande:

- Fortsatt utbyggnad av Nackas cykelväg nät
- God drift och underhåll av cykelvägnätet
- Fortsatt satsning på säker och tillgänglig cykelparkering
- Utbyggt system med vägvisning
- Underlätta etablering av hyrcykeltjänster och underhållstjänster
- Kommunikation, beteendepåverkande projekt och stimulansåtgärder som får fler att cykla mer
- Vid byggarbeten ska cykeltrafiken prioriteras och ledas igenom på ett gent, tryggt och säkert sätt

Inom ramen för respektive insatsområde har prioriterade insatser tagits fram och redovisas i cykelstrategin.



4.1 Fortsatt utbyggnad av Nackas cykelvägnät

I detta kapitel beskrivs den fortsatta utbyggnationen av Nackas cykelvägnät. Redan planlagda förbättringar i kommunens cykelvägnät samt åtgärder i cykelvägnätet som bör utredas vidare beskrivs i kapitlet. De planlagda förbättringarna delas upp i primärt tre kategorier:

- nya cykelvägar
- förbättrade cykelvägar
- förbindelser som bör stärkas.

För att uppnå uppsatta mål i Nackas cykelstrategi behöver kommunens cykelvägnät förbättras och byggas ut. Ambitionen är att cykelvägnätet ska vara sammanhängande och ha fullgod standard i hela kommunen. Stort fokus ligger på att bygga ut och förbättra huvudcykelstråken vilket ökar tillgängligheten för resenärer

som cyklar till vardags samt till och från arbetet. Kommunen ska även förbättra infrastrukturen för att minimera konflikter med oskyddade trafikanter, ansluta nya cykelvägar till befintligt cykelvägnät samt prioritera enkel och säker framkomlighet med cykel för barn och unga.

Förutom de utpekade förbättringarna i kommunens cykelvägnät som beskrivs i kapitlet genomförs även mindre årliga åtgärder för att förbättra cykelvägnätet, till exempel utbyggnation av cykelöverfarter.

Kapitlet är uppbyggt utifrån kommundelarna Sicklaön, Älta, Boo samt Fisksätra och Saltsjöbaden. För varje kommun del presenteras förbättringarna i kartor, tabeller och löptext. Alla förbättringar sammanfattas i tabell 6 i slutet av kapitlet.

PRIORITERINGAR INOM INSATSOMRÅDE 4.1



- Cykelvägnätet ska vara sammanhängande i kommunen
- Cykelvägnätet ska ha fullgod standard i enlighet med rådande riktlinjer
- Konfliktpunkter ska minimeras mellan oskyddade trafikanter
- Inom ramen för stadsbyggnadsprojektens planprocess ska tillräckligt utrymme för god cykelinfrastruktur tillskapas
- Vid ny- eller ombyggnation av bostäder, skolor och verksamheter ska det nya cykelvägnätet anslutas till det befintliga cykelvägnätet
- Cykelvägar vid skolor, förskolor och idrottsplatser ska prioriteras för enkel och säker framkomlighet med cykel för barn och unga
- Cykelöverfarter ska finnas utmed de regionala cykelstråken och andra prioriterade cykelstråk



- | | |
|--------------------------------------|------------------------------------|
| — Befintligt cykelvägnät | — Övrigt cykelvägnät – ny cykelväg |
| — Regionalt cykelstråk – ny cykelväg | — Övrigt cykelvägnät – förbättring |
| — Regionalt cykelstråk – förbättring | — Förbindelser som bör stärkas |
| — Huvudcykelstråk – ny cykelväg | |
| — Huvudcykelstråk – förbättring | |

Bild 3. Översiktskarta av det befintliga cykelvägnätet samt föreslagna åtgärder

SICKLAÖN

Sicklaön sträcker sig från kommunens gräns till Stockholm stad och österut till Skurusundet. Området utgörs av flera stadsdelar där det pågår utveckling av ny stadsmiljö med nya bostäder, arbetsplatser och trivsamma mötesplatser. Till området

kommer tunnelbanan år 2030, vilket möjliggör ett mer tillgängligt och hållbart resande. I området planeras för stärkta cykelstråk samt flertalet nya cykelvägar som ska bidra till ökat cyklande.



Bild 4. Översiktsskarta för Sicklaön med befintliga cykelvägnätet samt föreslagna åtgärder.

- | | |
|--------------------------------------|------------------------------------|
| — Befintligt cykelvägnät | — Huvudcykelstråk – förbättring |
| — Regionalt cykelstråk – ny cykelväg | — Övrigt cykelvägnät – ny cykelväg |
| — Regionalt cykelstråk – förbättring | — Övrigt cykelvägnät – förbättring |
| — Huvudcykelstråk – ny cykelväg | — Förbindelser som bör stärkas |

FÖRESLAGNA ÅTGÄRDER SICKLAÖN	
1. Förbättring av gång- och cykelvägen längs med Kvarnholmsvägen	16. Cykelväg i Ryssbergen
2. Färdigställandet av cykelfält genom centrala Kvarnholmen	17. Förbättrade cykelförbindelser i Nacka C
3. Strandpromenad längs med Kvarnholmskajen	18. Cykelväg längs med Griffelvägen
4. Gång- och cykelbro mellan Henriksdalsberget och Sickla	19. Cykelvägar längs med Augustendalsvägen
5. Sicklastråket	20. Cykelförbindelse Augustendalsvägen till båtbyggnaden Nacka strand
6. Gång- och cykelbro vid Hammarbybacken	21. Cykelväg längs med Lokomobilvägen
7. Förbättring av cykelstråket längs med Gillevägen	22. Cykelväg längs med Skönviksvägen till Bergs gård
8. Förbättring av cykelstråket längs med västra delen av Järlaleden	23. Förbättring och utbyggnation av cykelväg längs med Utskogsvägen
9. Förbättring av cykelstråket längs med östra delen av Järlaleden	24. Cykelförbindelse intill Ektorpsvägen och Nyckelvikens naturreservat
10. Förbättring av cykelstråket längs med Järla bro	25. Stärka förbindelsen mellan de regionala stråken genom Saltsjö-Duvnäs
11. Cykelstråk längs med Planiavägen	26. Stärka cykelförbindelsen genom Hästhagen
12. Cykelförbindelse mellan Svindersvik och Järla sjö	27. Stärka cykelförbindelsen genom Storängen
13. Förbättrad cykelväg längs med Värmdövägen	28. Stärka cykelförbindelsen längs med Saltsjöbadsvägen
14. Förbättra förbindelsen i korsningen Vikdalsvägen/Värmdövägen	29. Förbättring av Ältastråket (se avsnitt om Älta).
15. Cykelväg längs med Birkavägen	

Tabell 2. Föreslagna åtgärder för Sicklaön.

KVARNHOLMSVÄGEN OCH HENRIKSDAL

1. Förbättring av gång- och cykelvägen längs med Kvarnholmsvägen

Längs med Kvarnholmsvägens västra del finns ett dubbelriktat huvudcykelstråk på vägens norra sida. Potential för förbättring av cykelstråket finns och vidare utredning bör ske för att säkerställa god standard för cyklister. Vidare österut är huvudcykelstråket beläget på södra sidan av Kvarnholmsvägen som planeras att flytta till norra sidan.

2. Färdigställandet av cykelfält genom centrala Kvarnholmen

Genom centrala Kvarnholmen planeras cykeltrafiken att ske i blandtrafik i form av cykelfält som är avgränsade i körbanan.

3. Strandpromenad längs med Kvarnholmskajen

Utöver huvudcykelstråket längs med Kvarnholmsvägen finns ett gång- och cykelstråk som sträcker sig längs med vattnet runt hela Kvarnholmen förutom på den södra sidan. Det finns planer på att anlägga en strandpromenad på södra sidan (Kvarnholmskajen) med gång- och cykeltrafik.

4. Gång- och cykelbro mellan Henriksdalsberget och Sickla

Utöver cykelstråkets förbättringar från Henriksdal till Kvarnholmen så utreds en förbindelse mellan Henriksdalsberget och Sickla i form av en gång- och cykelbro.

SICKLA

5. Sicklastråket

Stråket från Hammarby sjöstad vidare genom Sickla köp kvarter utgör en viktig entré till Nacka från Stockholm och kopplar samman en rad viktiga målpunkter kopplat till kultur, idrott, handel och den framtida tunnelbanan. Det är viktigt att framkomligheten för cyklister säkerställs längs stråket.

6. Gång- och cykelbro vid Hammarbybacken

Mellan Sickla kanal och Sickla sjö, intill Hammarbybacken, finns ett smalt vattendrag där gående och cyklister kan ta sig över en bro. Bron bör få förbättrad standard för gående och cyklister för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten, samt öka tillgängligheten mellan Nacka kommun och Stockholm stad.

7. Förbättring av cykelstråket längs med Gillevägen

Längs med Gillevägen finns en kombinerad gång- och cykelväg med varierad utformning som inte uppnår standard för regionalt cykelstråk. Utformningen på vägen bör förbättras för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister.

8. Förbättring av cykelstråket längs med västra delen av Järlaleden

Järlaleden sträcker sig genom Sickla och vidare österut där Järla bro korsar Värmdövägen. Hela Järlaleden klassas som ett huvudcykelstråk. Mellan cirkulationen till Sickla industriväg och cirkulationen till Planavägen, där Trafikverket är väghållare, arbetar kommunen tillsammans med Trafikverket för att bredda och separera gång- och cykelvägen.

9. Förbättring av cykelstråket längs med östra delen av Järlaleden

På Järlaleden öster om korsningen till Planavägen utreder kommunen möjligheten till förbättrad standard på det befintliga cykelstråket.

10. Förbättring av cykelstråket längs med Järla bro

För att möta den framtida korsningen till Värmdövägen österut samt skapa god tillgänglighet till tunnelbanans nya station vid Järla bör cykelvägen utmed Järla bro utformas enligt standard för huvudcykelstråk när bron byggs om.

11. Cykelstråk längs med Planavägen

Längs med Planavägen planeras för ett huvudcykelstråk. En anslutning mellan Värmdövägen och Planavägen bör utredas för att stärka kopplingarna mellan de regionala stråken.

12. Cykelförbindelse mellan Svindersvik och Järla sjö

I Sickla finns behov av att utreda en förbindelse som sträcker sig från Svindersvik till Järla sjö, ett stråk från vatten till vatten.

13. Förbättrad cykelväg längs med Värmdövägen

Delar av Värmdövägen omfattas av en omvandling av trafikmiljön till en grön och trygg stadsgata. Cykeltrafiken längs med Värmdövägen kommer fortsatt att vara ett regionalt cykelstråk, där cykelvägen blir enkelriktad på vardera sida av stadsgatan och ambitionen är även att skapa jämna cykelflöden (införa grön våg i trafiksignalerna) för cyklister.



14. Förbättrad förbindelse i korsningen Vikdalsvägen/ Värmdövägen

Där Värmdövägen ansluter till Vikdalsvägen har redan ett förbättrat cykelstråk byggts ut med enkelriktade cykelbanor på vardera sida av gatan. Förbindelsen i korsningen mellan Värmdövägen och Vikdalsvägen behöver studeras vidare, i syfte att skapa en smidigare passage genom cirkulationsplatsen för cyklister som cyklar från västra delen av Värmdövägen och norrut på Vikdalsvägen.

CENTRALA NACKA

15. Cykelväg längs med Birkavägen

Utmed Birkavägen finns det planer på att utveckla Birkavägen som ett attraktivt stråk med ny förbindelse till Ryssbergen för framför allt gående och cyklister. Förbindelsen bör utformas enligt standard för huvudcykelstråk.

16. Cykelväg i Ryssbergen

I området Ryssbergen planeras ett huvudcykelstråk med dubbelriktad cykelbana att anläggas, som kommer att knytas ihop med Birkavägen.

17. Förbättrade cykelförbindelser i Nacka C

Projekt Mötesplats Nacka kopplar samman centrala Nacka och stadsdelarna norr om motorvägen. Projektet kommer att koppla samman gatunätet norr till söder med förbättrade samt nya cykelvägar. En ny Vikdalsbro med förbättrad cykelväg kommer att byggas liksom en ny cykelförbindelse över Värmdöleden mellan Jarlaberg och Skvaltans väg, båda enligt standard för huvudcykelstråk.

18. Cykelväg längs med Griffelvägen

Griffelvägen ska byggas om med tillhörande huvudcykelstråk som ska kunna ansluta Vikdalsvägen samt trafikplats Kvarnholmen.

NACKA STRAND OCH JARLABERG

19. Cykelväg längs med Augustendalsvägen

I Nacka strand planeras Augustendalsvägen att byggas om, där plats ges till separerade gång- och cykelbanor på båda sidor av gatan.

20. Cykelförbindelse Augustendalsvägen till båtbyggnaden Nacka strand

För att förbättra förutsättningarna att röra sig i området och öka tillgängligheten för gående och cyklister bör resterande gång- och cykelförbindelser stärkas i Nacka strand. Bland annat bör en cykelförbindelse längs med Augustendalsvägen från cirkulationsplatsen ner till vattnet utredas.

21. Cykelväg längs med Lokomobilvägen

Lokomobilvägen i Jarlaberg planeras byggas ut med dubbelriktad cykelväg på södra sidan av vägen. Cykelvägen som ansluter till Jarlabergsvägen kommer fortsatt att vara utformad enligt standard för huvudcykelstråk efter vägens ombyggnation.

22. Cykelväg längs med Skönviksvägen till Bergs gård

Vid Bergs oljehamn föreslås att nya förbindelser i form av gator och ny bebyggelse ska samspela med den nya bebyggelsen i Nacka stad. Inom ramen för planområdet planeras en separerad cykelväg utmed Skönviksvägen. Cykelvägen föreslås gå närmast Jarlaberg och bör utformas enligt standarden för huvudcykelstråk för att skapa ett sammanhängande cykelvägnät i de centrala delarna av Nacka.

NORRA SKURU

23. Förbättring och utbyggnation av cykelväg längs med Utskogsvägen

I Norra Skuru finns en befintlig gång- och cykelväg längs med Utskogsvägen som bör få förbättrad standard för att möta den ökade inflyttningen till området. Samtidigt saknas en gång- och cykelväg längre norrut på Utskogsvägen, där kommunen bör utreda möjligheten att bygga ut en ny gång- och cykelväg. Gång- och cykelvägen bör utformas enligt standard för huvudcykelstråk för att möjliggöra ökad cykling i området.

EKTORP OCH SALTSJÖ-DUVNÄS

24. Cykelförbindelse intill

Ektorpsvägen och Nyckelvikens naturreservat

Intill Ektorpsvägen vid Nyckelvikens naturreservat kommer en ny idrottshall byggas. I samband med utbyggnaden försvinner en befintlig gångstig som kommer att ersättas av en ny som även ska kunna användas av cyklister. Den nya stigen ska ansluta till befintliga stigar i Nyckelvikens naturreservat och ska utformas så att cyklister leds söderut mot den befintliga gång- och cykelvägen som löper parallellt med Värmdöleden, väg 222.

25. Stärka förbindelsen mellan de regionala stråken genom Saltsjö-Duvnäs

Området Saltsjö-Duvnäs saknar cykelvägar. De regionala cykelstråken passerar området söderut via Saltsjöbadsvägen och norrut längs med Värmdövägen. Förbindelser till de regionala stråken bör stärkas för att förbättra kopplingen till närliggande målpunkter som bland annat Ektorps centrum och Saltsjö-Duvnäs skolan.

HÄSTHAGEN

26. Stärka cykelförbindelsen genom Hästhagen

Genom Hästhagen finns inga cykelvägar. En cykelförbindelse bör stärkas genom Hästhagen för att knyta an till det regionala cykelstråket i väst, området Storängen i nordöst samt främja fritidscyklingen.

STORÄNGEN

27. Stärka cykelförbindelsen genom Storängen

Genom Storängen finns inga cykelvägar. En cykelförbindelse bör stärkas genom Storängen för att knyta an till de regionala cykelstråken norrut och västerut.

28. Cykelväg längs med Saltsjöbadsvägen

Att tillskapa en gång- och cykelväg längs med Saltsjöbadsvägen har länge varit en ambition hos kommunen. Vägens utmanande utformning försvårar utbyggnationen av en cykelväg längs med sträckan. En utredning bör trots befintliga vägförhållanden göras för att undersöka möjligheten att främja cyklisternas framkomlighet och trafiksäkerhet på vägen.

ÄLTA

I Älta pågår ett tiotal stadsbyggnadsprojekt som i framtiden skapar nya och bättre mötesplatser i centrala Älta nära idrott, kultur och service samt ny bostads-

bebyggelse. Även fler trygga och attraktiva gång- och cykelstråk ska tillskapas som både gynnar arbetsresorna och fritids-cyklandet.



Bild 5. Översiktsskarta för Älta med det befintliga cykelvägnätet samt föreslagna åtgärder.

- Befintligt cykelvägnät
- - - Regionalt cykelstråk – förbättring
- Huvudcykelstråk – ny cykelväg
- ➔ Förbindelser som bör stärkas

FÖRESLAGNA ÅTGÄRDER ÄLTA

29. Förbättring av Ältastråket (se kartbild Sicklaön)	32. Cykelförbindelse längs med Evalundsvägen
30. Cykelförbindelse genom Kolarängen	33. Cykelförbindelse till Erstaviks naturområde
31. Cykelvägar i Älta centrum	

Tabell 3. Föreslagna åtgärder för Älta.**29. Förbättring av Ältastråket**

Trafikverket som är väghållare för Ältastråket (väg 260) rustar upp delar av cykelvägen längs vägen för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten. Gång- och cykelvägen ska breddas i centrala Älta samt sträckan utmed Hästhagen till bron mot Sickla.

30. Cykelförbindelser genom Kolarängen

Huvuddelen av Nackareservatet ligger i Nacka kommun och en mindre del i Stockholm. I Nackareservatet finns två gång- och cykelstigar som kan nå från Älta vid Kolarängen och som leder mot Stockholms stad. För att uppmuntra fritidscylandet bör kommunen förbättra förbindelserna vid Kolarängen och västerut.

31. Cykelvägar i Älta centrum

Älta ska få ett nytt centrum med utökad handel och service, samtidigt som det ska ske en förtätning med cirka 1000 nya bostäder. I samband med detta kommer gång- och cykelvägar byggas om och förbättras. Oxelvägen och Almvägen som är huvudgatorna genom Älta centrum ska byggas om och utökas med cykelvägar enligt standard för huvudcykelstråk.

32. Cykelförbindelse längs med Evalundsvägen

Längs med Evalundsvägen finns idag ingen utpekad cykelväg. För att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för boende, barn och unga i området samt för att möjliggöra fler arbetsresor planeras att till skapa en cykelförbindelse längs med vägen.

33. Cykelförbindelse till Erstaviks naturområde

Erstavik är ett populärt utflyktsmål för allmänhetens friluftsliv, där det är lätt att inom området ta sig fram till fots eller med cykel. För att skapa bättre förbindelser och förenkla fritidscylandet bör kommunen utreda möjligheten att skapa en cykelförbindelse från Älta till Erstaviks naturområde.

BOO

Inom Boo pågår ett flertal stora stadsbyggnadsprojekt, framför allt omkring och i Orminge centrum. Det ska byggas nya bostäder, förskola, lokaler för handel och andra verksamheter, en ny bussgata, ny infartsparkering samt platser för

rekreation. I området ska framförallt förbättringar i befintligt cykelvägnät genomföras, men för att öka tillgängligheten bör även några nya cykelvägar byggas ut och förstärkas.



Bild 6. Översiktskarta för Boo med det befintliga cykelvägnätet samt föreslagna åtgärder.

- | | |
|---------------------------------|------------------------------------|
| — Befintligt cykelvägnät | — Övrigt cykelvägnät – ny cykelväg |
| — Huvudcykelstråk – ny cykelväg | — Övrigt cykelvägnät – förbättring |
| — Huvudcykelstråk – förbättring | — Förbindelser som bör stärkas |

FÖRESLAGNA ÅTGÄRDER BOO	
34. Cykelväg längs med Ormingeringen och Skarpövågen	40. Cykelväg vid Orminge trafikplats
35. Cykelväg längs med Mensättravågen	41. Förbättring av cykelvägen längs med Korsbergavågen
36. Förbättring av cykelvägen längs med Telegrafvägen och Skarpövågen	42. Förbättring av cykelväg i Eknäs
37. Förbättring av cykelvägen längs med Hasseluddsvågen	43. Förbättring av cykelvägen längs med Sockenvågen
38. Förbättring av cykelvägen längs med Lövbergavågen och Kummelnäsvågen	44. Cykelvägar i Sydöstra Boo
39. Cykelförbindelse mot Skarpnäs naturreservat	45. Cykelväg längs med Lagnövågen

Tabell 4. Föreslagna åtgärder för Boo.

ORMINGE

34. Cykelväg längs med Ormingeringen och Skarpövågen

Runt Ormingeringen och Skarpövågen pågår flera detaljplaner, vilka byggs ut successivt. Dessa kommer på olika sätt ansluta till befintligt gång- och cykelvägnät, och i etapper etablera nya cykelstråk längs Ormingeringen. Det finns ett behov att utreda möjligheten att bygga ut nya cykelvägar som kan knytas ihop med redan planlagda cykelvägar längs med Ormingeringen och Skarpövågen. Ambitionen är att cykelvägarna bör utformas enligt standard för huvudcykelstråk.

35. Cykelväg längs med Mensättravågen

Längs med Mensättravågen finns ett huvudcykelstråk förutom på den östra delen av vägen. För att öka framkomligheten för cyklister även där, samt skapa en anslutning till det regionala cykelstråket på Värmdövågen bör en breddning av gång- och cykelvägen tillskapas.

NORRA BOO

36. Förbättring av cykelvägen längs med Telegrafvägen och Skarpövågen

På Telegrafvägen och Skarpövågen finns en kombinerad gång- och cykelväg som är smal där delar även klassas som enbart gångbana. En utredning till breddning

av gång- och cykelvägen bör genomföras för att främja cyklingen mot Orminge centrum och till båtbyggen Telegrafberget som trafikeras av pendelbåtstrafik där cykel får tas med ombord.

37. Förbättring av cykelvägen längs med Hasseluddsvågen

Gång- och cykelvägen på den norra delen av Hasseluddsvågen är smal men har potential att kunna breddas. Det skulle främja cyklingen mot Orminge centrum och Myrsjöskolan och till båtbyggen Hasseludden som trafikeras av pendelbåtstrafik där cykel får tas med ombord.

38. Förbättring av cykelvägen längs med Lövbergavågen och Kummelnäsvågen

Lövbergavågen är en smal väg med en smal kombinerad gång- och cykelväg. Kuperad terräng, växtlighet, berg samt fastighetsgränser intill gång- och cykelvägen försvårar en breddning. Detsamma gäller för delar av Kummelnäsvågen. En utredning bör genomföras för att titta närmare på förbättringsförslag och hur cyklingen kan prioriteras på vägarna.

BJÖRKNÄS

39. Cykelförbindelse mot Skarpnäs naturreservat

I Björknäs norr om Värmdövägen finns inga cykelvägar. Kommunen har som ambition att höja cykelstandarden i området genom att undersöka om en cykelförbindelse längs med Talluddsvägen är möjlig.

40. Cykelväg vid Orminge trafikplats

Ett nytt verksamhetsområde kommer att etableras vid Värmdöledens avfart mot Orminge centrum. I samband med utbyggnaden tillskapas en ny gång- och cykelväg som kopplar an till Sparvstigen.

41. Förbättring av cykelvägen längs med Korsbergavägen

Utmed Korsbergavägen är det många barn och ungdomar som går och cyklar till och från Björknässkolan. Det finns behov av att öka trafiksäkerheten på denna sträcka, vilket lämpligen görs i samband med möjlig stadsutveckling.

42. Förbättring av cykelväg i Eknäs

Björknässkolan samt Björknäs idrottsplats ligger i nära anslutning till Eknäs. För att främja cykling för barn i området ska en utredning genomföras för att identifiera möjliga förbättringar av cykelvägarna i området.

43. Förbättring av cykelvägen längs med Sockenvägen

Längs med Sockenvägen finns en gång- och cykelväg som inte uppfyller standarden för huvudcykelstråk. För att öka framkomligheten och trafiksäkerheten bör vägens utformning förbättras.

44. Cykelvägar i Sydöstra Boo

Sydöstra Boo ska utvecklas för permanentboende med modern standard för vatten, avlopp och nya vägar. Gång- och cykelvägar ska byggas ut och förbättras med varierad standard, både huvudcykelstråk och övrigt cykelvägnät. Syftet med planerna är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten i området, då flera delar av området inte har några gång- och cykelvägar.

ÖSTRA BOO

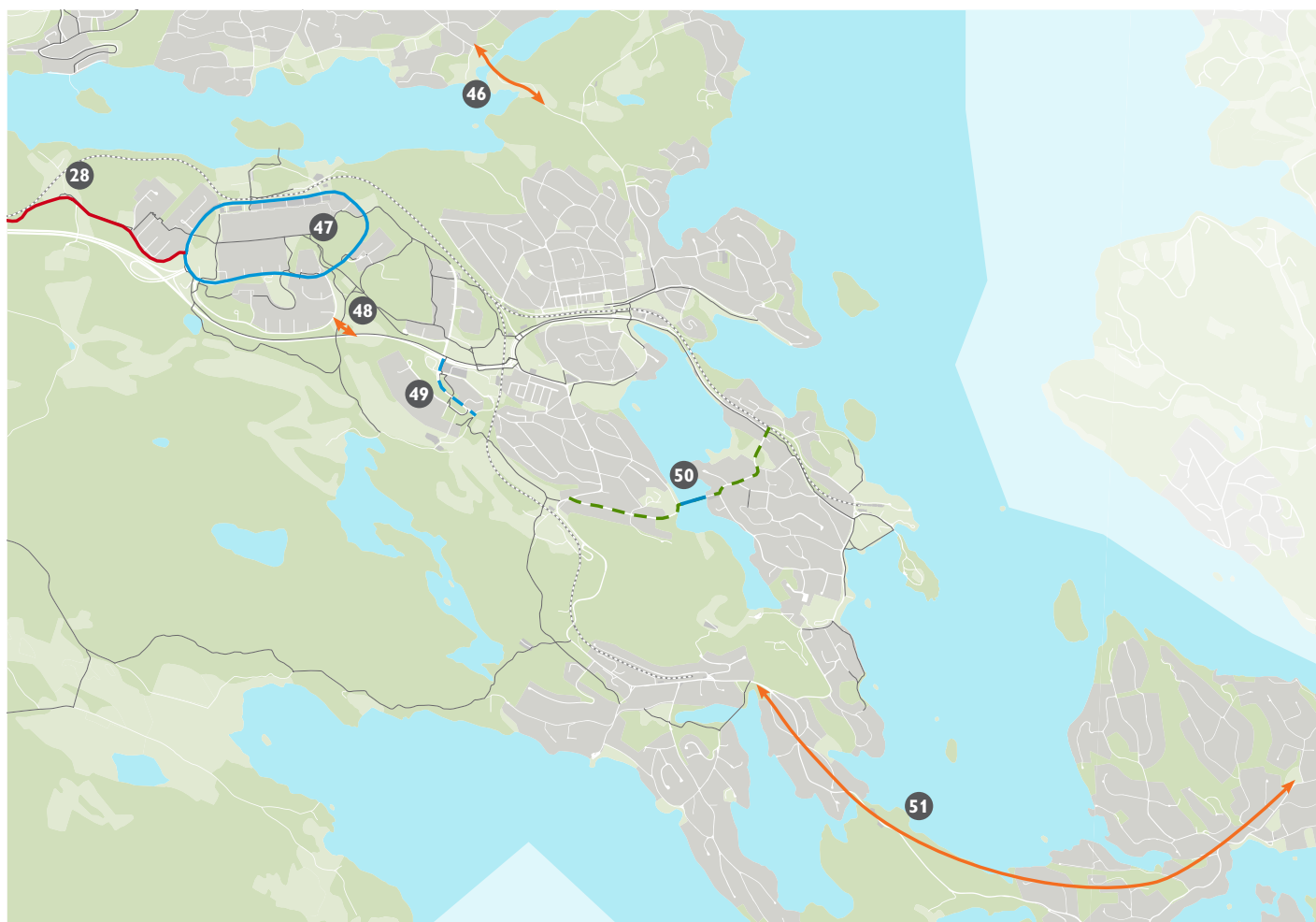
45. Cykelväg längs med Lagnövägen

Lagnövägen, där Trafikverket är väghållare, är frekvent trafikerad av tung trafik från Frentab Återvinning som finns etablerad längs med vägen. Vägen är smal, saknar gång- och cykelväg samt bitvis även vägren. Det finns planer på att tillskapa en gång- och cykelväg längs med Lagnövägen mellan Gamla Skärgårdsvägen och ut till Värmdö kommun.

FISKSÄTRA OCH SALTSJÖBADEN

I Fisksätra pågår ett flertal stadsbyggnadsprojekt för att tillskapa nya bostäder, förskola, äldreboende, förbättra trafiklösningar samt utveckla idrotts- och hamnområdet. Längre ut i Saltsjöbaden pågår en successiv ökning av permanent-

boenden. För att både möta förtätningen i Fisksätra liksom för att möjliggöra ökade arbetsresor och fritidscyklade längre söderut planeras för förbättrade och nya cykelstråk.



- | | |
|--------------------------------------|------------------------------------|
| — Befintligt cykelvägnät | — Övrigt cykelvägnät – förbättring |
| — Regionalt cykelstråk – ny cykelväg | — Förbindelser som bör stärkas |
| — Huvudcykelstråk – ny cykelväg | |
| — Huvudcykelstråk – förbättring | |

Bild 7. Översiktskarta för Fisksätra och Saltsjöbaden med det befintliga cykelvägnätet samt föreslagna åtgärder.

Tabell 5. Föreslagna åtgärder för Fisksätra och Saltsjöbaden.

FÖRESLAGNA ÅTGÄRDER FISKSÄTRA OCH SALTSJÖBADEN	
28. Cykelväg längs med Saltsjöbadsvägen (se avsnitt om Sicklaön)	49. Förbättring av cykelvägen mellan Saltsjöbaden centrum och Tippen station
46. Cykelförbindelse över Baggenstaket mellan Boo och Saltsjöbaden	50. Cykelväg längs med Ringvägen
47. Cykelväg längs med Fisksätraringen	51. Cykelförbindelse till Älgö
48. Cykelförbindelse till Saltsjöbadenstråket	

FISKSÄTRA

46. Cykelförbindelse över Baggenstaket mellan Boo och Saltsjöbaden

Kommundelarna Boo och Saltsjöbaden skiljs åt av vatten. Sommartid är det höga flöden av båttrafik mellan Lännerstasundet och Östersjön. En utredning bör undersöka möjligheten att tillskapa en förbindelse över vattnet för att öka tillgängligheten och stärka förbindelserna mellan kommundelarna.

47. Cykelväg längs med Fisksätraringen

I Fisksätra leds cyklister genom området på Fisksätra allé, men det saknas gång- och cykelvägar längs med Fidravägen och Fisksätravägen som sträcker sig runt flerbostadshusområdet. Kommunens planer är att anordna gång- och cykelvägar enligt standarden för huvudcykelstråk längs med delar av dessa vägar, vilket möjliggör cykling runt Fisksätraringen. Merparten av Fisksätravägen och Fidravägen ligger dock utanför befintliga planområden och kräver fortsatt utredning för att åstadkomma sammanhängande gång- och cykelstråk.

SALTSJÖBADEN

48. Cykelförbindelse till Saltsjöbadenstråket

För att främja fridtidscyklingen och stärka cykelkopplingen mellan Saltsjöbaden och Fisksätra ska kommunen utreda möjligheten att anlägga en på- och avfart vid cykelstråket på Saltsjöbadsleden. På- och avfarten ska ansluta till Lugna promenaden Saltsjöbaden-Fisksätra.

49. Förbättring av cykelvägen mellan Saltsjöbaden centrum och Tippen station

Cykling mellan Saltsjöbaden centrum och Tippen station vidare mot Tattby station är populärt. Gång- och cykelvägen är dock inte utformad enligt standarden för huvudcykelstråk och en utredning bör genomföras för att undersöka möjligheten till förbättrad standard.

50. Cykelväg längs med Ringvägen

Tattbybron ska bytas ut och fortsättningsvis trafikeras av fotgängare och cyklister. Bron ska utformas enligt standard för huvudcykelstråk. I samband med utbyggnationen av bron bör kommunen utreda om anslutande gång- och cykelvägar kan förbättras, vilket ökar tillgängligheten och framkomligheten i området.

ÄLGÖ

51. Cykelförbindelse till Älgö

För att främja cykling mellan Saltsjöbaden och Älgö bör en utredning genomföras för att se över möjligheten att bygga ut den befintliga gångbanan längs med Älgövägen. Eftersom Älgö succesivt omvandlas till permanentboende och är en populär destination för sol och naturbad finns stor potential för såväl arbetsresor som fritidscyklning.



Tabell 6. Sammanfattande tabell med alla föreslagna åtgärder. Åtgärderna beskrivs utifrån funktion och syfte, vägtyp, ansvar samt om åtgärden finns inom ett beslutat projekt.

NR	FUNKTION/SYFTE	VÄGTYP	ANSVAR	ÅTGÄRD INOM BESLUTAT PROJEKT?
1	Förbättring av gång- och cykelvägen längs med Kvarnholmsvägen	Huvudcykelstråk	Nacka kommun	Ej beslutad
2	Färdigställandet av cykelfält genom centrala Kvarnholmen	Huvudcykelstråk	Kvarnholmen utveckling AB (KUAB)	Stadsbyggnadsprojekt
3	Strandpromenad längs med Kvarnholmskajen	Övrigt cykelvägnät	Nacka kommun	Stadsbyggnadsprojekt
4	Gång- och cykelbro mellan Henriksdalsberget och Sickla	Ej utrett	Nacka kommun	Stadsbyggnadsprojekt
5	Sicklastråket	Huvudcykelstråk	Nacka kommun	Delvis stadsbyggnadsprojekt, och delvis investeringsprojekt (ej beslutad)
6	Gång- och cykelbro vid Hammarbybacken	Övrigt cykelvägnät	Nacka kommun	Ej beslutad
7	Förbättring av cykelstråket längs med Gillevägen	Huvudcykelstråk	Nacka kommun	Ej beslutad
8	Förbättring av cykelstråket längs med västra delen av Järlaleden	Huvudcykelstråk	Trafikverket och Nacka kommun	Stadsbyggnadsprojekt
9	Förbättring av cykelstråket längs med östra delen av Järlaleden	Huvudcykelstråk	Nacka kommun	Ej beslutad
10	Förbättring av cykelstråket längs med Järla bro	Huvudcykelstråk	Nacka kommun	Investeringsprojekt, ej beslutad
11	Cykelstråk längs med Planavägen	Huvudcykelstråk	Nacka kommun	Stadsbyggnadsprojekt
12	Cykelförbindelse mellan Svindersvik och Järla sjö	Ej utrett	Nacka kommun	Ej beslutad
13	Förbättrad cykelväg längs med Värmdövägen	Regionalt cykelstråk	Nacka kommun	Stadsbyggnadsprojekt
14	Förbättrad förbindelse i korsningen Vikdalsvägen/Värmdövägen	Ej utrett	Nacka kommun	Ej beslutad
15	Cykelväg längs med Birkavägen	Huvudcykelstråk	Nacka kommun	Ej beslutad
16	Cykelväg i Ryssbergen	Huvudcykelstråk	Nacka kommun	Stadsbyggnadsprojekt
17	Förbättrade cykelförbindelser i Nacka C	Huvudcykelstråk	Nacka kommun	Stadsbyggnadsprojekt
18	Cykelväg längs med Griffelvägen	Huvudcykelstråk	Nacka kommun	Stadsbyggnadsprojekt
19	Cykelväg längs med Augustendalsvägen	Huvudcykelstråk	Nacka kommun	Stadsbyggnadsprojekt
20	Cykelförbindelse Augustendalsvägen vid båtbyggen Nacka strand	Ej utrett	Nacka kommun	Ej beslutad
21	Cykelväg längs med Lokomobilvägen	Huvudcykelstråk	Nacka kommun	Stadsbyggnadsprojekt
22	Cykelväg längs med Skönviksvägen till Bergs gård	Huvudcykelstråk	Nacka kommun	Stadsbyggnadsprojekt
23	Förbättring och utbyggnation av cykelväg längs med Utskogsvägen	Huvudcykelstråk	Nacka kommun	Ej beslutad
24	Cykelförbindelse till Ektorpvägen vid Nyckelvikens naturreservat	Övrigt cykelvägnät	Nacka kommun	Ej beslutad
25	Stärka förbindelsen mellan de regionala stråken genom Saltsjö-Duvnäs	Ej utrett	Nacka kommun	Ej beslutad
26	Stärka cykelförbindelsen genom Hästhagen	Ej utrett	Nacka kommun	Ej beslutad
27	Stärka cykelförbindelsen genom Storängen	Ej utrett	Nacka kommun	Ej beslutad

NR	FUNKTION/SYFTE	VÄGTYP	ANSVAR	ÅTGÄRD INOM BESLUTAT PROJEKT?
28	Stärka cykelförbindelsen med Saltsjöbadsvägen	Ej utrett	Nacka kommun	Ej beslutad
29	Förbättring av Ältastråket	Regionalt cykelstråk	Trafikverket	Trafikverkets projekt
30	Cykelförbindelser genom Kolarängen	Ej utrett	Nacka kommun	Ej beslutad
31	Cykelvägar i Älta centrum	Huvudcykelstråk	Nacka kommun	Stadsbyggnadsprojekt och investeringsprojekt
32	Cykelförbindelse längs med Evalundsvägen	Huvudcykelstråk	Nacka kommun	Investeringsprojekt
33	Cykelförbindelse till Erstaviks naturområde	Ej utrett	Nacka kommun	Ej beslutad
34	Cykelväg längs med Ormingeringen och Skarpövägen	Huvudcykelstråk	Nacka kommun	Delvis stadsbyggnads- projekt, och delvis investeringsprojekt (ej beslutad)
35	Cykelväg längs med Mensättravägen	Huvudcykelstråk	Nacka kommun	Ej beslutad
36	Förbättring av cykelvägen längs med Telegrafvägen och Skarpövägen	Övrigt cykelvägnät	Nacka kommun	Ej beslutad
37	Förbättring av cykelvägen längs med Hasseluddsvägen	Övrigt cykelvägnät	Nacka kommun	Ej beslutad
38	Förbättring av cykelvägen längs med Lövbervägen och Kummelnäsvägen	Övrigt cykelvägnät	Nacka kommun	Ej beslutad
39	Cykelförbindelse mot Skarpnäs naturreservat	Ej utrett	Nacka kommun	Ej beslutad
40	Cykelväg vid Orminge trafikplats	Övrigt cykelvägnät	Nacka kommun	Stadsbyggnadsprojekt
41	Förbättring av cykelvägen längs med Korsbergavägen	Övrigt cykelvägnät	Nacka kommun	Ej beslutad
42	Förbättring av cykelväg i Eknäs	Övrigt cykelvägnät	Nacka kommun	Ej beslutad
43	Förbättring av cykelvägen längs med Sockenvägen	Huvudcykelstråk	Nacka kommun	Ej beslutad
44	Cykelvägar i Sydöstra Boo	Huvudcykelstråk och övrigt cykelvägnät	Nacka kommun	Stadsbyggnadsprojekt
45	Cykelväg längs med Lagnövägen	Övrigt cykelvägnät	Nacka kommun/ Trafikverket/ Värmdö kommun	Investeringsprojekt
46	Cykelförbindelse över Baggenstaket mellan Boo och Saltsjöbaden	Ej utrett	Nacka kommun	Ej beslutad
47	Cykelväg längs med Fisksätraringen	Huvudcykelstråk	Nacka kommun	Delvis stadsbyggnads- projekt, och delvis investeringsprojekt (ej beslutad)
48	Cykelförbindelse till Saltsjöbadenstråket	Övrig cykelväg	Nacka kommun	Ej beslutad
49	Förbättring av cykelvägen mellan Saltsjöbaden centrum och Tippen station	Huvudcykelstråk	Nacka kommun	Ej beslutad
50	Cykelväg längs med Ringvägen	Huvudcykelstråk och övrigt cykelvägnät.	Nacka kommun	Ej beslutad
51	Cykelförbindelse till Älgö	Ej utrett	Nacka kommun	Ej beslutad

4.2 God drift och underhåll av cykelvägnätet

Nacka kommun ska erbjuda bekväm, trygg och säker cykling året om för sina invånare och besökare. Snö, grus, löv och ojämnheter är vanliga orsaker till singelolyckor. Utöver de åtgärder som redan utförs på cykelvägarna fokuserar Nacka på mindre och mer platsspecifika insatser för snöröjning av gång- och cykelvägar, vilket möjliggör snabbare och mer träffsäker drifthantering. Det medför att kombispri-dare, det vill säga maskiner som sprider salt på vägar, kan användas för gång- och cykelvägar. Även flera prioriterade cykelstråk ska sopsaltas framöver.

Nacka har ett antal projicerade skyltar utplacerade i kommunen som underlättar för både gående och cyklister var de ska placera sig på gång- och cykelvägen när gång- och cykelsymbolerna inte syns, till exempel på grund av is eller snö. Exempel på projicerad skylt visas i bild 8. Dessa monteras på en lyktstolpe som lyser ner mot gång- och cykelvägen.

Underhåll av väglinjemålning på gång- och cykelvägar är viktigt för trafiksäkerheten och för att upprätthålla ett tydligt och säkert trafikflöde för fotgängare och cyklister. För att säkerställa att skadade och otydliga linjemålningar samt gång- och cykelsymboler målas om ska regelbundna inventeringar göras.

Under 2023 har vägbesiktning med artificiell intelligens (AI) testats. Det är



Bild 8. Projicerad skylt på gång- och cykelväg.

en process där AI används för att inspektera och bedöma tillståndet för vägar och infrastruktur. Detta kan inkludera att identifiera skador, sprickor, nötning, försämring och andra problem på vägbanan samt närliggande element som skyltar och vägmarkeringar. För att genomföra en vägbesiktning samlas data in med hjälp av fordon med kamerautrustning. Kommunen ska använda vägbesiktning med AI för att underlätta underhåll och reparationer på cykelvägnätet.

PRIORITERINGAR INOM INSATSOMRÅDE 4.2



- Lämpliga drift- och underhålls-åtgärder ska prioriteras för att minska risken för singelolyckor
- Det ska vara säkert och framkomligt att cykla på kommunens cykelvägnät oberoende av väglag och årstid
- Regionala cykelstråken och andra prioriterade cykelstråk ska sopsaltas
- AI ska användas för löpande besiktning av cykelvägnätet

4.3 Fortsatt satsning på säker och tillgänglig cykelparkering

Varje cykelresa börjar och slutar med en parkerad cykel. Cykelparkeringar är således en viktig del av cykelinfrastrukturen och betydelsefull för att hela cykelresan ska bli en positiv upplevelse. Närhet till målpunkt, stödsäkerhet, väderskydd, kapacitet och trygghet är några av aspekterna som bör tillgodoses vid tillskapandet av välfungerande cykelparkeringar²¹. Det ska kännas tryggt och säkert att parkera sin cykel oavsett plats i kommunen.

Cykelparkeringar ska vara lättillgängliga och strategiskt placerade vid populära målpunkter såsom lokala centrum, i anslutning till kollektivtrafikhållplatser, arbetsplatser eller förskolor och skolor. Det är viktigt att cykelparkeringar är synliga så att de är lätta att hitta. Samtidigt bidrar en synlig cykelparkering till att den upplevda tryggheten ökar och om cykelparkeringen har god belysning förbättrar det säkerheten och minskar stöldrisken. Cykelparkeringar ska utformas enligt kommunens utformningskrav.

För att uppnå god standard finns ska- och bör-krav som ska följas. Exempelvis ska det finnas möjlighet att låsa fast cykeln i ramen och parkeringar bör även ha väderskydd som skyddar cykeln som står parkerad.

I Nacka kommun delas cykelparkeringar upp i tre kategorier; *cykelinfartsparkeringar*, *cykelparkering vid förskolor och skolor* samt *cykelparkering vid särskilda målpunkter*. I tabell 7 beskrivs respektive kategori med tillhörande utformningskrav.

Nacka kommun har under några år arbetat aktivt med att utöka antalet cykelparkeringsplatser. Fortsättningsvis ska kommunen tillgodose även fler cykelparkeringar vid kollektivtrafknära lägen samt målpunkter som skolor och idrottsplatser. Cykelparkeringarnas utformning ska anpassas efter behov och plats. Cykelparkeringarna ska kontinuerligt inventeras för att få en uppfattning om beläggningsgraden.

”

Det ska kännas tryggt och säkert att parkera sin cykel oavsett plats i kommunen.

TYP AV CYKELPARKERING	BESKRIVNING	UTFORMNINGSKRAV
Cykelinfartsparkering	Cykel parkeras över dagen i anslutning till kollektivtrafik vid antingen: ■ Pendelbåtsbrygga ■ Spårbinden trafik ■ Busshållplatser med kapacitetsstarka linjer	Ska-krav: ■ Ramlås ■ Ytan ska kunna nyttjas året runt ■ Väderskydd (gäller endast cykelinfartsparkering) ■ Belysning (gäller endast cykelinfartsparkering)
Cykelparkering vid förskolor och skolor	För elever och personal där cykel parkeras över dagen i närhet av skolor/förskolor, alternativt på skolgården.	Bör-krav: ■ Väderskydd ■ Cykelpump ■ 25 meter från hållplats ■ Belysning ■ Plats för olika former av cyklar
Cykelparkering vid viktiga målpunkter (exempelvis centrum, naturreservat, lekplatser, idrottsplatser)	För besökare där cykeln parkeras i anslutning till målpunkten.	

Tabell 7. Olika typer av cykelparkeringar och tillhörande utformningskrav.

21 Trafikverket, Parkering i storstad, 2013

Cykelboxar och cykelgarage

En cykelbox är en speciell typ av förvaringsenhet eller parkeringsplats som är utformad för att säkert och bekvämt förvara cyklar. Dessa boxar används vanligtvis för att ge cyklister en trygg och skyddad plats att förvara sin cykel när den inte används. Ett annat sätt att skydda cykeln från stöld och väder är att parkera i ett cykelgarage. Cykelgarage kan variera i storlek och är oftast belägna på offentliga platser som tågstationer, busshållplatser eller i stadskärnor. Kommunen bör möjliggöra anläggning av cykelgarage som komplement vid strategiska knutpunkter som tunnelbaneuppgångar. Det kan uppmuntra fler att använda cykeln och erbjuda en säker plats att förvara den när den inte används, då det idag inte finns liknande parkeringsformer för cykel i kommunen.

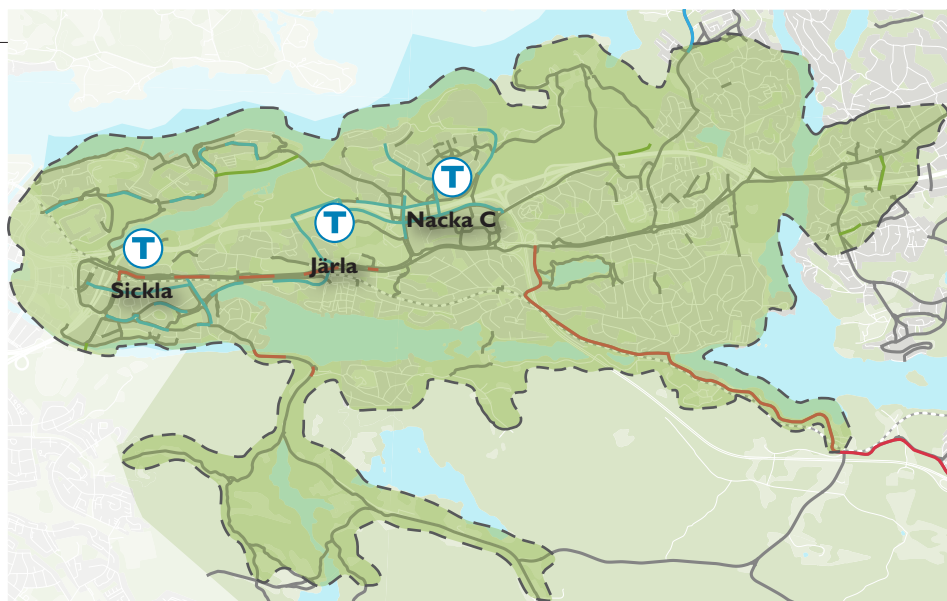
Kombinationsresor

Att kombinera cykel och kollektivtrafik är för många ett attraktivt sätt att resa, till exempel att cykla första eller sista biten av resan. Cykelparkeringar av god kvalitet är en förutsättning för denna typ av resande men även tillgången till cykelvägar till och från spårbunden trafik, bussen eller båten. Vid större kollektivtrafiknoder kan cykelparkeringarna kombineras med ytterligare service för cyklister för att göra kombinationsresor mer attraktiva, exempelvis låsbara skåp där batteriet till en elcykel kan förvaras.

I samband med att kommunen får nya viktiga kapacitetsstarka bytespunkter som till exempel tunnelbanan på Sicklaön, ökar potentialen och behovet av kombinationsresande mellan cykel och kollektivtrafik. På dessa platser behöver efterfrågan mötas för att öka det hållbara resandet.

Upptagningsområdet till tunnelbanestationerna inom Nacka kommun visar på stor potential för kombinationsresande. Bild 9 illustrerar upptagningsområdet för cyklister som har maximalt 30 minuters cykelresa till tunnelbanestationerna.

Bild 9. Upptagningsområde för kombinationsresande 30 min, till tunnelbanestationerna, inom Nacka kommun.





Parkeringstal

Det är viktigt att integrera hållbara och praktiska lösningar som uppmuntrar användningen av cykel som ett transportmedel. För att säkerställa att antalet cykelparkeringar för bostäder och verksamheter vid ny exploatering eller ombyggnation finns tillgängliga ska parkeringstalen för cykel uppnås i linje med kommunens standard.

Parkeringstal är ett viktigt verktyg i exempelvis detaljplanearbete och ett sätt att säkerställa att rätt antal cykelparkeringsplatser byggs för att uppnå behovet. I Nackas parkeringspolicy står vilka krav som kommunen ställer på byggaktörerna.²² Genom att noggrant planera cykelparkeringen vid ny exploatering kan en cykelvänlig miljö skapas som främjar hållbart resande och förbättrar det övergripande trafikflödet i området.

PRIORITERINGAR INOM INSATSONRÅDE 4.3



- Cykelparkeringar ska följa kommunens utformningskrav
- Tillräcklig antal cykelparkeringar ska vara tillgängliga och finnas över hela kommunen
- Vid planering av ny bebyggelse ska Nacka kommuns parkeringstal för cykel följas
- Cykelgarage ska finnas vid strategiska knutpunkter som tunnelbaneuppgångar

²² Nacka kommun, Parkeringspolicy, 2013

4.4 Utbyggt system med vägvisning

Cykelvägvisningen i Nacka ska vara tydlig, lättförståelig och av god standard. Det är viktigt att skyltar hålls i gott skick, klottersaneras och byts ut vid behov. Målet är att vägvisningen för cykel ska vara minst lika självklar som vägvisningen för biltrafiken. År 2019 genomfördes en inventering av kommunens cykelvägvisningsnät för att identifiera de befintliga vägvisningsskyltarna. Därefter skapades en cykelvägvisningsplan med syftet att göra Nackas cykelstråk mer attraktiva och orienterbara genom ny regional och lokal vägvisning. Region Stockholm har tagit fram en manual för regional cykelvägvisning där ambitionen är att det regionala cykelvägnätet ska vara skyltat enligt samma princip och med samma symbol i hela Stockholmsområdet. Trafikverket och regionens kommuner tog år 2016 fram en regional stamgrenplan som ska implementeras av alla kommuner. En stamgrenplan är en geografisk karta med målpunkter för cykelvägvisning.²³

I samband med inventeringen har slitna och felaktiga vägvisningsskyltar kontinuerligt bytts ut och ska fortsättningsvis bytas ut. Figur 12 visar på hur vägvisningsskyltarna ska se ut enligt regionens principer.

Framöver ska vägvisningsskyltarna inventeras för att se hur många skyltar som har bytts ut sedan vägvisningsplanen infördes. Dessutom ska en tydlig rutin

kring uppföljning av vägvisningsskyltar tas fram tillsammans med berörda verksamheter för att upprätthålla en god standard.

Vägvisning vid byggarbeten

Det är av vikt att använda tydlig skyltning vid en byggarbetsplats för att varna cyklister om närhet till arbetsområdet och de ändrade förhållandena i området. En korrekt utformad varningsskylt kan vara avgörande för att säkerställa att cyklister är medvetna riskerna runt en byggarbetsplats och kan göra trafiksäkra val. Skyltarna behöver vara tydliga och lättlästa samt placeras ut i god tid före byggarbetsplatsen för att ge cyklister tillräckligt med tid att sakta ner och anpassa sig till de ändrade förhållandena. Mer information om omledning för cykeltrafik finns i kapitel 4.7.

Digitala cykelkartor

Idag finns en digital cykelkarta på kommunens hemsida som behöver aktualiseras. Cykelkartan ska innehålla information om cykelvägnätet, cykelpumpar, cykelparkeeringar samt andra viktiga cykelfaciliteter. För att kartan ska förbli aktuell behöver den kontinuerligt ses över och uppdateras. En uppdaterad cykelkarta ska kunna laddas ned och skrivas ut vid behov.



Figur 12. Exempel på vägvisningsskyltarna där Nacka följer det regionala typsnittet

PRIORITERINGAR INOM INSATSOMRÅDE 4.4

- Cykelvägvisning till målpunkter ska vara tydlig och fullständig över hela kommunen
- De regionala cykelstråken ska utformas med ett tydligt gestaltungs-koncept
- Under trafikomläggningar ska cykelvägvisningen vara tydlig



²³ Nacka kommun, Cykelvägvisningsplan för Nacka kommun, 2019

4.5 Underlätta etablering av hyrcykeltjänster och underhållstjänster

Kommunen ska arbeta för att cyklister ska ha god tillgång till servicetjänster i hela kommunen. Servicetjänster är exempelvis underhållstjänster i form av cykelpumpar och cykelservicestationer, men det kan även vara hyrcykeltjänster i form av låne-cykelsystem.

Underhållstjänster

Cykelpumpar kan med fördel placeras ut i direkt närhet till cykelparkeringar, cykelvägar, centrum och parker. Dessa pumpar är tillgängliga dygnet runt för alla cyklister och fungerar som ett praktiskt verktyg för att fylla på luft i däck när det behövs.

I kommunen finns cykelpumpar utplacerade. Bild 10 visar hur en cykelpump med kommunens logotyp ser ut. Vidare

utredning ska ske avseende placering och installation av flera cykelpumpar i Nacka.

En annan underhållstjänst är cykelservicestationer, och sådana kan innehålla olika tjänster och utrustning för cyklister. Servicestationer placeras med fördel på platser där många cyklister passerar. Vanligtvis finns det verktyg och luftpumpar som cyklisten kan använda för att justera bromsar, växlar eller byta däck. Det kan också finnas en tvättstation där cyklister kan rengöra sina cyklar, särskilt efter leriga eller smutsiga turer. Kommunens ambition är att kunna erbjuda cyklisterna liknande tjänster, dock utan att konkurrera ut lokala cykelverkstäder. Primärt är det funktionerna pump, tvätt och mindre verktyg som bör prioriteras hos en kommunal cykelservicestation.



Bild 10. Cykelpump vid Tippen station.

Cykelmätstationer

Cykelmätstationer och cykelbarometrar är viktiga verktyg för att följa cyklingens utveckling över tid. För att fortsättningsvis få pålitliga mätningar ska kommunens befintliga mätstationer successivt bytas ut till nyare modeller. Några av mätstationerna kan även bytas ut till cykelbarometrar som inte bara samlar in data utan även visar hur många cyklister som cyklar förbi varje dag samt anger hur många som cyklat hittills under innevarande år. En cykelbarometer kan även visa temperatur och koldioxidvärden i luften på en display samt kombineras med vägvisning och cykelkartor för att lättare hitta i kommunen.

Bild 11.

Cykelbarometer på Värmdövägen i Björknäs

Mikromobilitet

Mikromobilitet avser små, lätta fordon som vanligtvis framförs under 25 km/h, det kan till exempel vara en cykel eller elsparkcykel. I kommunen finns företag som hyr ut elsparkcyklar, en form av delad mikromobilitet. Ökad mikromobilitet ställer högre krav på cykelinfrastrukturen vilket behöver hanteras. Exempelvis måste elsparkcyklar parkeras i cykelställ eller på anvisad plats.

En mikromobilitetstjänst som inte finns i kommunen är ett lånecykelsystem, en uthyrningstjänst av cyklar, vilket på sikt däremot är eftersträvaransvärt då uthyrning av cyklar tillgängliggör fordon för alla invånare och ger en flexibilitet i resandet. Eftersträvaransvärt är att kommunen har samma lånecykelsystem som omkring-



liggande kommuner i regionen för att för-
enkla och möjliggöra längre resor.

Marknaden för mikromobilitet är
snabbväxande och förändras ständigt.
Olika typer av fordon och uthyrning av
dessa kan ändras över tiden. Kommunen
behöver vara flexibel i den utveckling
som sker inom mikromobilitet, omvärlds-
bevaka och möta utvecklingen samt
efterfrågan på delad mikromobilitet.
Utvecklingen av mikromobilitet är oviss,
men troligen kommer andelen eldrivna
cyklar och låd-/lastcyklar, elsparkcyklar,
och andra typer av eldrivna mikromobili-
tetsfordon fortsätta öka.

Det kommer att finnas ett ännu större
behov av yta och bredder för cykelinfra-
strukturen med till exempel lastcyklar.
Eldrivna fordon genererar högre hastig-
heter och i många fall även tyngre for-
don, vilket ökar krockvåldet vid olyckor,
och skapar ett ökat behov av tillräcklig
yta. Nacka växer, inte minst i och med
stadsbyggandet, vilket kan innebära att
fler cyklar och fler som förhoppningsvis
vill transportera sig hållbart och aktivt
framöver. Det behovet behöver Nacka
kommun möta och cykling samt annan
mikromobilitet är en viktig del i omställ-
ningen till ett hållbart transportsystem.



PRIORITERINGAR INOM INSATSOMRÅDE 4.5



- Hyrcykeltjänster och underhålls-
tjänster ska uppmuntras vid
nybyggnation
- Kommunal verksamheter ska
erbjuda hyrcykeltjänster och
underhållstjänster
- Cykelservice i form av cykelvårds-
stationer ska vara möjlig i Nacka
- Cykelpumpar ska finnas tillgängliga
i varje kommunal del samt större
målposter längs med regionala
cykelstråken och andra prioriterade
cykelstråk
- Cykeltrafiken ska kontinuerlig mätas
utmed prioriterade stråk

4.6 Kommunikation, beteendepåverkande projekt och stimulansåtgärder som får fler att cykla mer

Cykelrelaterade kommunikationsinsatser har närmast till uppgift att

- lyfta och kommunicera Nackas arbete med cykelfrågor
- tydliggöra och kommunicera cyklingens centrala roll i Nacka där gång-, cykel och kollektivt resande ges särskild prioritet.

Kommunikationsinsatser

För att lyfta cyklingens betydelse och öka intresset för cykelfrågor, är kommunikation och marknadsföring avgörande faktorer. Genom kontinuerlig och tydlig information i olika kanaler om investeringar inom cykelområdet och deras syften kan kunskapen och medvetenheten bland Nackas medborgare öka. Genom att kommunicera ut fysiska cykelförbättringar, såsom nya cykelvägar, placering av cykelpumpar eller cykelparkeringar kan påverkan maximeras och användning av cykeln som transportmedel öka.

Felanmälan och synpunkter

Kommunen har etablerat flera kontaktvägar för medborgare att rapportera in fel och synpunkter där kommunens digitala kanaler utgör det som används mest frekvent. En effektiv kommunikation mellan cyklister och kommunen är också väsentlig för snabb åtgärd av akuta felanmälningar såsom potthål, glas på cykelbanor eller otillräckligt vinterunderhåll. För att förbättra informationsflödet samt hantering av felanmälningar och synpunkter är

det värdefullt att utforska nya lösningar, så som användning av sociala medier och mobilapplikationer.

Beteendepåverkande projekt

Nacka arbetar sedan många år med beteendepåverkande projekt, för att öka medborgarnas aktiva och hållbara transporter till arbete och skola. Det rör sig om projekt riktade till skolbarn och deras föräldrar om fördelarna med att gå, cykla och åka kollektivt till skolan, insatser för att få fler att cykla året om och aktiviteter för att uppmuntra fler målgrupper att börja cykla och cykla mer.

Syftet med projekten är dels att projektdeltagarna provar att resa hållbart och aktivt under projektet, dels att kommunicera projektdeltagarnas berättelser och med hjälp av dem inspirera fler Nackabor att gå, cykla och åka kollektivt. Kommunens pågående beteendepåverkande projekt sammanfattas i tabell 8.

Många andra kommuner arbetar på liknande sätt med beteendepåverkande projekt och Nacka deltar i flera nätverk för hållbart resande och beteendepåverkan,

Tabell 8. Beteendepåverkande projekt.

TYP AV PROJEKT	MÅLGRUPP OCH BESKRIVNING
Gå och cykla till skolan	Föräldrar och elever i åk F–6. Uppmuntra föräldrar att gå och cykla till skolan med sina barn i stället för att ta bilen.
Cykelvänlig arbetsplats	Arbetspendlare. Göra det enkelt för medarbetarna att cykla till och från jobbet genom förbättrad cykelservice och infrastruktur på arbetsplatsen.
Cykla på vintern	Arbetspendlare. Uppmuntra vintercykling bland Nackas invånare som inte brukar cykla på vintern.
Cykelkurser	Ungdomar och vuxna som inte kan cykla lär sig att cykla och vilka trafikregler som gäller.
Cykeldagen	Representanter från kommunen finns vid en central cykelväg under en dag för att ta emot synpunkter och frågor från cyklister. Det erbjuds även cykelservice.



både inom Stockholmsregionen och nationellt. Nätverken bidrar till inspiration och tips. Ambitionen är att fortsätta arbeta med de redan pågående projekten, och framöver utveckla dessa samt prova nya beteendepåverkande projekt.

Arbetsgivarens ansvar

Arbetsgivare har en betydande roll i att påverka de anställdas beteenden kring transportval. Aspekter som exempelvis låncyklar och tillgång till cykelgarage kan påverka de anställdas val av färdmedel till arbetsplatsen. Nacka kommun som arbetsgivare erbjuder förmåncyklar för att ge de anställda chansen att förbättra hälsan samtidigt som de gör en insats för miljön. Även de anställdas barn mellan 8 och 11 år erbjuds att hyra en cykel.

PRIORITERINGAR INOM INSATSOMRÅDE 4.6



- Medborgare ska nås av information om förbättringar i cykelvägnätet eller ambitionshöjningar kring drift och underhåll
- Projekt riktat till skolbarn och deras föräldrar kopplat till fördelarna med att cykla till skolan ska genomföras årligen
- Projekt och satsningar för att främja vintercykling ska genomföras årligen
- Insatser för att uppmuntra fler målgrupper att börja cykla och cykla mer ska genomföras årligen

4.7 Vid byggarbeten ska cykeltrafiken prioriteras och ledas igenom på ett gent, tryggt och säkert sätt

Bostadsbebyggelsen och de stora infrastrukturprojekten som pågår har en betydande påverkan på cykeltrafiken. Stadsutvecklingen innebär på sikt förbättrade möjligheter för cyklister men kan under genomförandet påverka cyklisters framkomlighet under byggtiden.

Trafikföringsprinciper under byggtid

Utifrån Nacka kommuns framkomlighetsstrategi har dokumentet *Trafikföringsprinciper under byggtid* tagits fram.²⁴

Utgångspunkten är att Nackas trafiksystem ska vara framkomligt, trafiksäkert och tryggt där gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras. Under byggtid är det en utmaning att tillhandahålla en god framkomlighet för alla trafikslag samtidigt, där resan ska vara förutsägbar och pålitlig samt att restidsvariationen för olika tillfällen ska vara liten. För att skapa

så goda förutsättningar som möjligt för att upprätthålla en god framkomlighet under byggtid ska varje projekt med påverkan på den allmänna trafiken ta fram specifika trafikföringsprinciper.

De generella principerna är att fotgängare, cyklister och kollektivtrafiken ska prioriteras under byggtid och ledas igenom med tillräcklig standard. För särskilt cyklister ska det vara enkelt, snabbt och säkert att cykla och den genaste vägen mellan målpunkter ska eftersträvas. Särskild vikt ska läggas vid anslutning till korsningspunkter och kollektivtrafikhållplatser. Särskilda bedömningar kan komma att göras i de fall en sträcka har höga cykelflöden, vilket kan utgöra grund för särskilda krav, vilket beskrivs i *Trafikföringsprinciper under byggtid*.



²⁴ Nacka kommun, *Trafikföringsprinciper under byggtid*, 2019 (reviderad 2023).

I samband med starten av genomförandeskedet i ett trafikpåverkande projekt behöver kommunikationsinsatser planeras. Kommunikationsinsatser är vitala för beskriva hur trafiken leds om under byggtid, så att resenärerna och specifikt cyklister ska kunna orientera sig förbi en byggarbetsplats. Vilken sorts information som behöver nå ut till Nackas resenärer bör kommunen utveckla och mer noggrant efterföljas i varje projekt.

Vid avsteg från kommunens principer och krav finns risk att kommunen inte upprätthåller en tillräckligt god standard för cykelinfrastrukturen eller att kommunikationen om trafikpåverkan uteblir. Det kan resultera i att antalet cykelresor minskar på berörda cykelstråk, olyckor öka och sämre framkomlighet skapas. Inom ramen för projekt som pågår under längre tid kan det i sin tur leda till förändrade resmönster, som kan innebära en överflyttning till andra färdmedel.

För att säkerställa att kommunens krav efterlevs behöver regelbunden uppföljning genomföras. Uppföljning kan till exempel innebära att cykelmätningar genomförs inom ett projekt för att se hur cykeltrafiken påverkas av en omledning över tid.

Där flera trafikpåverkande projekt påverkar ett större geografiskt område krävs samordning för att säkerställa att cykelvägnätet upprätthåller god standard genom hela det berörda cykelstråket. Här bör särskilda insatser appliceras för att följa upp hur cykeltrafiken påverkas.

Regionala riktlinjer för omledning av cykel vid vägarbeten på regionala cykelstråk

Inom ramen för den regionala cykelplanens insatsområden har särskilda riktlinjer för omledning av regionala cykelstråk tagits fram, *Riktlinjer för omledning av cykel vid vägarbeten på regionala cykelstråk*.²⁵ Regionen bedömer att tydliga riktlinjer avseende omledning behövs för att tillgodose cyklisters behov av säkerhet och framkomlighet. Regionens riktlinjer går i linje med kommunens mål och principer. Kommunen eftersträvar att följa riktlinjerna på regionala cykelstråk för att bidra till att efterleva en god standard på det vägnät som är av mer regional betydelse för cykeltrafiken.



Vid avsteg från kommunens principer och krav finns risk att kommunen inte upprätthåller en tillräckligt god standard för cykelinfrastrukturen

PRIORITERINGAR INOM INSATSOMRÅDE 4.7



- Vid bedömning av framtagna trafik- anordningsplaner ska cyklisters framkomlighet prioriteras
- Kommunens krav för omledning av cykel under byggtid ska följas och samordnas mellan byggprojekten
- Påverkan på kommunens cykelvägnät under byggtid ska regelbundet följas upp
- Regionens riktlinjer för omledning av regionala cykelstråk ska följas

25 Region Stockholm, Riktlinjer för omledning av cykel vid vägarbeten på regionala cykelstråk, 2023

5. UPPFÖLJNING

För att säkerställa att målen i cykelstrategin eftersträvas och uppnås behöver åtgärderna i cykelprogrammet följas upp på ett systematiskt sätt. Uppföljningen av cykelprogrammet ska ske med metoder som visar hur arbetet bidragit till att nå de övergripande målen. För att uppnå uppsatta mål behöver de prioriterade åtgärderna inom respektive strategiskt insatsområde genomföras. Respektive insatsområde kan kopplas till olika uppföljningsmetoder och indikatorer som årligen redovisas i ett årsbokslut.

Cykelprogrammets aktualisering ska prövas vartannat år genom en översyn av programmets innehåll och prioriteringsområden. Programmet ska vara aktuellt baserat på statistik och beslutade planer.

Exempel är om kommunens har nya nulägesiffror kopplade till de övergripande målen eller om betydande planer för infrastrukturen har uppkommit.

Revidering av cykelprogrammet bör även genomföras i samband med framtagande av ny översiktsplan eller andra betydande styrdokument.

5.1 UPPFÖLJNING AV CYKELPROGRAMMET

Inom ramen för uppföljningen av utbyggnationen av kommunens cykelvägnät behöver respektive projekt eller åtgärd följas upp. I tabell 9 är exempel på indikatorer som kan följas upp inom varje insatsområde.

Tabell 9. Förslag på struktur samt indikatorer för uppföljning av cykelprogrammet.

INSATSOMRÅDE	EXEMPEL PÅ INDIKATORER
Fortsatt utbyggnad av Nackas cykelvägnät	■ Uppföljning av genomförda åtgärder, både stadsbyggnadsprojekt och investeringsprojekt ■ Effekter av genomförda åtgärder, exempelvis antal cykelpassager före- och efter om- eller utbyggnation ■ Antal cykelpassager årligen per mätstation ■ Åtgärder inom programmet Säkra skolvägar ■ Utbyggda cykelvägar (kilometer) ■ Antal utbyggda cykelpassager och cykelöverfarter
God drift och underhåll av cykelvägnätet	■ Nya sopsaltade cykelstråk ■ Uppföljning av olycksstatistik, specifikt singelolyckor
Fortsatt satsning på säker och tillgänglig cykelparkering	■ Antal cykelparkeringar och dess skick ■ Nyanlagda cykelparkering
Utbyggt system med vägvisning	■ Ny eller uppdaterad cykelvägvisning
Underlätta etablering av hyrcykeltjänster och underhållstjänster	■ Nya installationer av underhållstjänster
Kommunikation och stimulans-åtgärder som får fler att använda cykeln	■ Genomförda beteendepåverkande projekt ■ Antal nyheter inom cykelområdet publicerade på kommunens hemsida ■ Genomförda kommunikationsinsatser
Vid byggarbeten ska cykeltrafiken prioriteras och ledas igenom på ett gent, tryggt och säkert sätt	■ Genomförda insatser för cykel under byggtid

Utgångspunkten för att nå de uppsatta målen i strategin om fördelningen av andelen cykelresor i kommunen kräver att kommunen har aktuell statistik för andelen cyklister. Ett komplement till cykelmätarna behövs, där antalet och andelen som cyklar i Nacka totalt samt arbetsresor delvis eller helt med cykel redovisas. Statistik för antalet och andelen fritidsresor behövs också för att få en helhetsbild över olika cykelresor i kommunen. I förlängningen kan ett behov finnas av att dela upp statistiken på kommun-nivå för att kunna planera och genomföra effektiva åtgärder utifrån behov och efterfrågan samt befintliga platsspecifika förutsättningar. Delar av åtgärderna i cykelprogrammet kräver en helhetssyn av cykelresorna och cykelinfrastrukturen i kommunen.

5.2 GENOMFÖRANDEPLAN

Genomförandeplanen är ett internt planeringsdokument och har inte samma roll som ett styrdokument. Syftet med genomförandeplanen är att konkretisera de åtgärder som finns i cykelprogrammet och skapa ett värdefullt underlag till verksamhetsplaneringen. Genomförandeplanen uppdateras kontinuerligt utifrån behov och prioriteringar.

Cykelprogram för Nacka kommun

Diarienummer: KFKS-2024-00436

Utgivningsdatum: 2024-06-17

Utgivare: Trafikenheten Nacka kommun

Foto: Nacka kommun, Ryno Quantz, Istockphoto

