

CYKELPLAN

2015-02-06

FÖRORD

Nyckvarns kommuns cykelplan är ett verktyg för planering av cykeltrafiken i kommunen och ska fungera som stöd inför beslut på kort och lång sikt. Cykelplanen ersätter kommunens tidigare gång- och cykelplan antagen av kommunfullmäktige den 20 mars 2003.

I cykelplanen pekas åtgärder ut för att gång- och cykelvägnätet i kommunen ska bli mer sammanhängande samt nå kommunens olika orter. Cykelplanen redovisar även långsiktiga mål och riktlinjer för kommunens gång- och cykelvägnät. I cykelplanen har en handlingsplan upprättats som innehåller en genomförandedel och en uppföljningsdel. Genomförandedelen är tänkt att vara ett stöd i planerings- och prioriteringsprocessen inför varje budgetår.

De övergripande målen för cykelplanen är att öka cyklandet i kommunen och samtidigt öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Detta uppnås genom att felande länkar i gång- och cykelvägnätet byggs bort samt genom att länka ihop tätorten med de övriga orterna i kommunen och regionen.

Antagen av Kommunfullmäktige, 2015-10-22.

SAMMANFATTNING

Cykelplanen syftar till att skapa en samlad syn i hur cykelfrågorna ska hanteras i framtiden samt ge stöd för beslut som berör kommunen på lång sikt, med horisont år 2025. Målet för cykelplanen är att cyklandet ska öka i kommunen samt att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Cykelplanen tar avstamp i de olika trafik- och samhällsutvecklingsmål som satts



upp av Nykarvans kommun och på regional och nationell nivå.

I cykelplanen beskrivs nuvarande gång- och cykelvägnet. Utifrån detta redovisas övergripande åtgärdsförslag. I cykelplanen behandlas hela kommunen.

Gång- och cykelvägnet är väl utbyggt i Nykarvans tätort, framförallt söder om järnvägen. Fortfarande saknas däremot ett flertal länkar för att gång- och cykelvägnet i tätorten ska vara sammanhängande. Dessutom saknas gång- och cykelvägar mellan tätorten och de övriga kommundelarna.

Översiktsplan 2014 pekar ut att kommunen ska prioritera utbyggnaden av gång- och cykelvägar och att dessa ska vara tillgängliga samt ge miljövänliga och vackra förbindelser inom och mellan målpunkter. Fokus bör alltid ligga på trygghet och säkerhet för oskyddade trafikanter.¹

En handlingsplan har upprättats vilken delar upp utbyggnaderna i de tre grupperna A, B och C. För grupp A gäller en genomförandetid på 1-5 år från cykelplanens antagande. För grupp B gäller en genomförandetid på 5-10 år och för grupp C 10-25 år. Några av de föreslagna sträckorna redovisas nedan. Förslag till utveckling av gång- och cykelvägnet i kommunen samt handlingsplan redovisas mer utförligt med kartor i kapitel 2-3.

- Längs väg 509 mellan korsningarna med Centrumvägen och Södertäljevägen. Trafikverket arbetar med att ta fram en vägplan för sträckan med en möjlig byggstart under år 2016.²
- Längs Långdalsvägen mellan korsningarna med Oxvretsvägen och Södertäljevägen. Sträckan länkar samman Nykarvans tätort med Turinge kyrka genom en separat gång- och cykelväg.
- Längs Trädgårdsvägen mellan Södertäljevägen och den planerade Furuborgs-skolan.
- Mellan Mörby verksamhetsområde och trafikplats Vasa. Sträckan följer den gamla banvallen och är en del av det regionala cykelstråket Nykarvansstråket. Endast en del av sträckan ligger i Nykarvans kommun, resterande del i Södertälje kommun.
- Mellan Stensättra/Sundsvik och Värsta backe längs med väg 576 och sjön Turingen.
- Mellan Taxinge och Nykarvans via Ryssjön och Finkarby. Gång- och cykelvägen läggs på den gamla banvallen.

¹ Nykarvans kommun, 2014

² Trafikverket, 2014b

- Samtliga cykelparkeringar vid viktiga målpunkter i kommunen förses med ramlås-bara cykelställ.
- Vid all exploatering i kommunen ska gång- och cykelvägar ingå, för att redan från början skapa förutsättningar för cykeltrafik i området. Utbyggnaden av gång- och cykelvägar kan med fördel sammankopplas med utbyggnaden av vatten och avlopp.

Uppföljningen av cykelplanen sker utifrån de delmål som satts upp gällande tillgänglighet och säkerhet. Cykelplanen ska följas upp två gånger för handlingsplanens grupp A och B samt fyra gånger för grupp C. Uppföljningen av cykelplanen redovisas utförligt i kapitel 3.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INLEDNING	6
1.1 Planens syfte och målsättning.....	6
1.2 Kommunala mål	7
1.3 Nationella mål.....	7
1.4 Regionala mål	8
2. GÅNG- OCH CYKELVÄGNÄTET OCH DESS UTVECKLING	9
2.1 Regionalt cykelstråk, Nykarvansstråket	9
2.2 Övriga gång- och cykelvägnätet.....	10
2.3 Gång- och cykelvägnätets utveckling.....	13
2.4 Cykelparkeringar	17
3. HANDLINGSPLAN	19
3.1 Genomförande	19
3.2 Uppföljning.....	21
4. KOMMUNENS BEBYGGELSE OCH DESS UTVECKLING	24
4.1 Tätorten	24
4.2 Övriga kommunen	25
5. TRAFIKSÄKERHET	28
6. RIKTLINJER FÖR GÅNG- OCH CYKELVÄGAR	31
6.1 Gång- och cykelvägarnas utformning	31
6.2 Drift och underhåll	33
7. REFERENSER	34

Revidering	Beskrivning	Datum	Sign.	Granskad
Kartor	Felutpekade gång- och cykelvägar borttagna (Hälsans stig)	2015-11-26	OO	pTs

DEFINITIONER

Gång- och cykelväg

En väg eller del av en väg som är avsedd för gång- och cykeltrafik och trafik med moped klass II.³ Gång- och cykelvägen är försedd med påbudsmärkena *Påbjuden gång- och cykelbana (D6)* eller *Påbjudna gång- och cykelbanor (D7)* (se figur 1).⁴ Gång- och cykelvägen kan utformas som friliggande med skyddsremsa mot övriga vägbanan eller med avgränsning i form av kantsten och/eller räcke mot övriga vägbanan.⁵



Figur 1. Påbjuden gång- och cykelbana (D6) och Påbjudna gång- och cykelbanor (D7).

Gång- och cykelvägnät

Det nät av gång- och cykelvägar som redovisas i cykelplanen. I första hand är nätet avsett för cykeln som transportmedel.

Blandtrafik

Cykeltrafiken är hänvisad till körbanan utan att särskilt utrymme reserverats för cykeltrafiken.⁶

Cykelfält

Ett särskilt körfält som genom vägmarkering anvisats för cyklister och förare av moped klass II.⁷

Cykelöverfart

Del av en väg som är avsedd att användas av cyklister eller förare av moped klass II för att korsa en körbana eller en gång- och cykelväg och som anges med vägmarkering. Cykelöverfarten är bevakad om trafiken regleras av en polisman eller med trafiksignaler. I annat fall är överfarten obevakad.⁸

Skyddsremsa

Område mellan gång- och cykelväg och intilliggande körfält för motorfordonstrafik.⁹

Fordons plats på väg

Cyklar och tvåhjuliga mopeder klass II ska vid färd på väg föras på cykelbana om sådan finns.¹⁰

³ SFS 2001:651 2§

⁴ SFS 2007:90 2 kap. 10§

⁵ Vägverket, 2004; Trafikkontoret, 2005

⁶ Trafikkontoret, 2005

⁷ SFS 2001:651 2§

⁸ SFS 2001:651 2§

⁹ Trafikkontoret, 2005

¹⁰ SFS 1998:1276 3 kap. 6§

1. INLEDNING

1.1 Planens syfte och målsättning

Cykelplanens syfte

- Skapa en samlad syn i hur cykelfrågorna ska hanteras i framtiden.
- Ge stöd för beslut som berör kommunens utveckling på lång sikt.

Cykelplanens syfte är att skapa en samlad syn i hur cykelfrågorna ska hanteras i framtiden samt ge stöd för beslut som berör kommunens utveckling på lång sikt, med horisont år 2025. Tillsammans med den nya översiktsplanen är cykelplanen ett verktyg för kommunen vid exempelvis planering av kommande exploateringar och för planerings- och prioriteringsprocessen för varje budgetår.

Övergripande mål

- Cyklandet i kommunen ska öka.
- Säkerheten för oskyddade trafikanter ska förbättras.

Delmål tillgänglighet

- Gång- och cykelvägnätet ska vara gent och sammanhängande utan avbrott och felande länkar.
- Det ska finnas god tillgång till trygga och säkra cykelparkeringar vid viktiga målpunkter.

Delmål säkerhet

- Inga cyklister ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.
- Utformningen av trafikmiljön ska anpassas med fokus på oskyddade trafikanter.
- Drift och underhåll ska prioriteras högt. Beläggningen ska ses över kontinuerligt och hålla en god standard året runt.

De två övergripande målen är att cyklandet i kommunen ska öka och att säkerheten för oskyddade trafikanter ska förbättras. Dessa mål bryts ned i ett antal delmål gällande tillgänglighet och säkerhet.

En grundförutsättning för att skapa ekonomiska och sociala värden för näringsliv, invånare och för samhället i stort är resor och transporter. Människor måste kunna förflytta sig för att kunna tillgodose sina sociala åtaganden, behov och önskemål och för att människors vardag ska fungera.¹¹

Trafiksystemets grundläggande uppgift är att skapa tillgänglighet, det vill säga göra det möjligt för människor att nå sina resmål. Detta måste även kunna ske på ett tryggt och säkert sätt. Det förutsätter att trafikslagen fungerar tillsammans utan inbördes rangordning. Alla transportslags fördelar bör tas tillvara i transportsystemet, så att de bidrar till samhällsutvecklingen.¹²

Genom åren har dock framkomligheten för bilen stått i fokus, vilket lett till att oskyddade trafikanter påverkats negativt. Gator och vägar har ofta överdimensionerats vilket försämrat möjligheterna för oskyddade trafikanter att förflytta sig. Detta kan även ses i Nykvarns tätort där ett flertal gator och vägar har en bredd som inbjuder till höga hastigheter. Ett samhälles liv och interaktionen mellan människor sker till stor del mellan oskyddade trafikanter.¹³

¹¹ Trafikverket, 2007

¹² Trafikverket, 2007

¹³ Trafikverket, 2007

Utformningen av trafiksystemet är därför viktig även vad gäller möjligheten till ett socialt liv i kommunen.

I cykelplanen beskrivs nuvarande gång- och cykelvägnät. Utifrån detta redovisas övergripande åtgärdsförslag. I cykelplanen behandlas hela kommunen.

1.2 Kommunala mål

Vision 2025

Kommunfullmäktige i Nykvarn antog den 17 juni 2010 visionen med devisen "Ung, vild och vacker!" Visionen säger bland annat att det ska vara möjligt att leva hållbart i kommunen. Fem fokusområden har pekats ut varav infrastruktur och pendling är ett. För att uppnå målen arbetar kommunen med att skapa nätverk och goda relationer med SL som är trafikhuvudman i länet, med tågoperatörerna och grannkommunerna längs med Svealandsbanan. Genom ett större resandeunderlag och ökad tillgänglighet till vägar, gång- och cykelvägar och trafiklösningar skapas en större efterfrågan på allmänna kommunikationer.¹⁴



Översiktsplan 2014

Den 18 juni 2014 antog kommunfullmäktige den nya översiktsplanen, Översiktsplan 2014. Översiktsplanen anger mark- och vattenanvändningen i hela kommunen samt bebyggelseutvecklingen med sikte fram till år 2025. I Översiktsplan 2014 framhävs att Nykarvans kommun ligger i en expansiv region och att det är viktigt att människor i kommunen har möjlighet att röra sig både till fots och med cykel

samt att en väl fungerande kollektivtrafik finns.¹⁵

För att få fler att välja cykeln i kommunen måste kommunen arbeta aktivt med alla faktorer som har betydelse för cyklisters tillgänglighet och säkerhet. All ny- och ombyggnad bör därför ske med fokus på trygghet och säkerhet för de oskyddade trafikanterna.¹⁶

1.3 Nationella mål

De transportpolitiska målen

De transportpolitiska målen är vägledande för samtliga kommuner i landet för att gemensamt säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv.¹⁷ De transportpolitiska målen är nationella mål framtagna av regeringen. Utgångspunkten är att varje resas ändamål fordrar att varje länk i transportkedjan är tillförlitlig. Resan eller transporten ska utföras säkert och olika transportslag ska samverka, så att rimliga val mellan olika resealternativ kan göras. Resans värde eller nytta ligger normalt i dess funktion, under förutsättning att den utförs med hänsyn till givna förutsättningar i omvärlden. De två övergripande målen är funktionsmålet och hänsynsmålet.¹⁸

¹⁴ Nykarvans kommun, 2014

¹⁵ Nykarvans kommun, 2014

¹⁶ Nykarvans kommun, 2014

¹⁷ Nykarvans kommun, 2014

¹⁸ Regeringen, 2009

Funktionsmålet reglerar tillgängligheten i transportsystemet. Transportsystemet ska enligt funktionsmålet medverka till en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet för alla genom sin utformning, funktion och användning. Transportsystemet ska dessutom vara jämställt, svara likvärdigt mot mäns och kvinnors transportbehov samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.¹⁹

Transportpolitikens hänsynsmål behandlar säkerhet, miljö och hälsa. Utformning, funktion och användning av transportsystemet ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Transportpolitikens hänsynsmål framhåller säkerhetsaspekten ur ett helhetsperspektiv, det vill säga för hela transportsektorn.²⁰

1.4 Regionala mål

Regional cykelplan för Stockholms län

Den regionala cykelplanen för Stockholms län är framtagen för att utgöra underlag för utbyggnad av regionala cykelstråk för arbetspendling under åren 2014 till 2030. Planen utgår från visionen att andelen cykelresor i Stockholms län ska öka markant och år 2030 ska cykeltrafiken utgöra minst 20 procent av resorna i länet.²¹

Vision om ökad cykeltrafik i Stockholms län

”Smidigt, smart och säkert – så cyklar vi i Stockholmsregionen”

Smidigt – det ska vara enkelt att ta sig fram med cykel i länet.

Smart – cyklisten får vardagsmotion samtidigt som resandet inte belastar miljön.

Säkert – cykelvägarna utformas så att alla trafikanter känner sig trygga och inte kommer till allvarlig skada.

Regional cykelstrategi för Sörmland

Visionen för den regionala cykelstrategin för Sörmland är att på sikt uppnå ett sammanhängande cykelvägnät av hög standard i Södermanlands län. Strategin har tre övergripande mål; ökad cykling för folkhälsa och miljö, trygga och säkra cykelvägar och ett sammanhängande och tydligt cykelvägnät.

Den regionala cykelstrategin för Sörmland pekar ut länsöverskridande stråk mellan Gnesta och Nykvarn respektive Åkers Styckebruk och Nykvarn. Däremot påpekas att samtliga länsöverskridande stråk har ett avstånd mellan de närmsta större målpunkterna som överskrider 20 kilometer. Det gör en utbyggnad kostsam samtidigt som resandeunderlaget blir lågt. De turistcykelleder som går över länsgränserna kan därför ses tillgodose det behov som finns.²²

¹⁹ Regeringen, 2009

²⁰ Regeringen, 2009

²¹ Trafikverket, 2014

²² Regionförbundet Sörmland, 2012

2. GÅNG- OCH CYKELVÄGNÄTET OCH DESS UTVECKLING

År 2003 antogs Nykvarns kommuns gång- och cykelplan. I planen beskrivs kommunens mål att cyklandet i Nykvarn ska öka och att säkerheten för cyklister och gående ska förbättras. Den nya cykelplanen utgår från samma mål och är en revidering av gång- och cykelplanen från år 2003.

I tätorter är generellt sett mellan 70-80 procent av alla resorna kortare än 3-4 km. Enligt Trafikverket är det möjligt att överföra 10-50 procent av alla bilresor under 3 km till cykel. De flesta skolresorna i landet är under 5 km.²³ De personer som cykelpendlar till arbetet i Stockholms län cyklar i genomsnitt relativt långt, i snitt cirka 9 km enkel väg.²⁴

Figur 2 visar ett avstånd av 3 respektive 5 km fågelvägen från Nykvarns station. Figuren ger en bild av att hela tätorten och en stor del av tätortens närområde på ett relativt kort avstånd kan nås med cykel. Det avstånd som visas i figuren är dock fågelvägen och skiljer sig därför mot det verkliga cykelavståndet.

2.1 Regionalt cykelstråk, Nykvarnsstråket

Trafikverket Region Stockholm har tillsammans med Stockholms läns landsting och Länsstyrelsen i Stockholms län tagit fram *Regional cykelplan för Stockholms län*. Det övergripande syftet med den regionala cykelplanen är att öka andelen cyklister i Stockholms län. Ansvaret för utbyggnaden ligger dels på Trafikverket och dels på länets 26 kommuner. De regionala stråken är till för att förbinda olika kommuner och regionala målpunkter.²⁵

Nykvarnsstråket är en del av det regionala cykelnätet och sträcker sig mellan centrala Södertälje och centrala Nykvarn. Stråket är 12 km långt.²⁶ Idag går Nykvarnsstråket längs med väg 576 mot Södertälje. På grund av exploateringarna i Mörby och Almnäs planeras stråket att istället gå söder om E20.

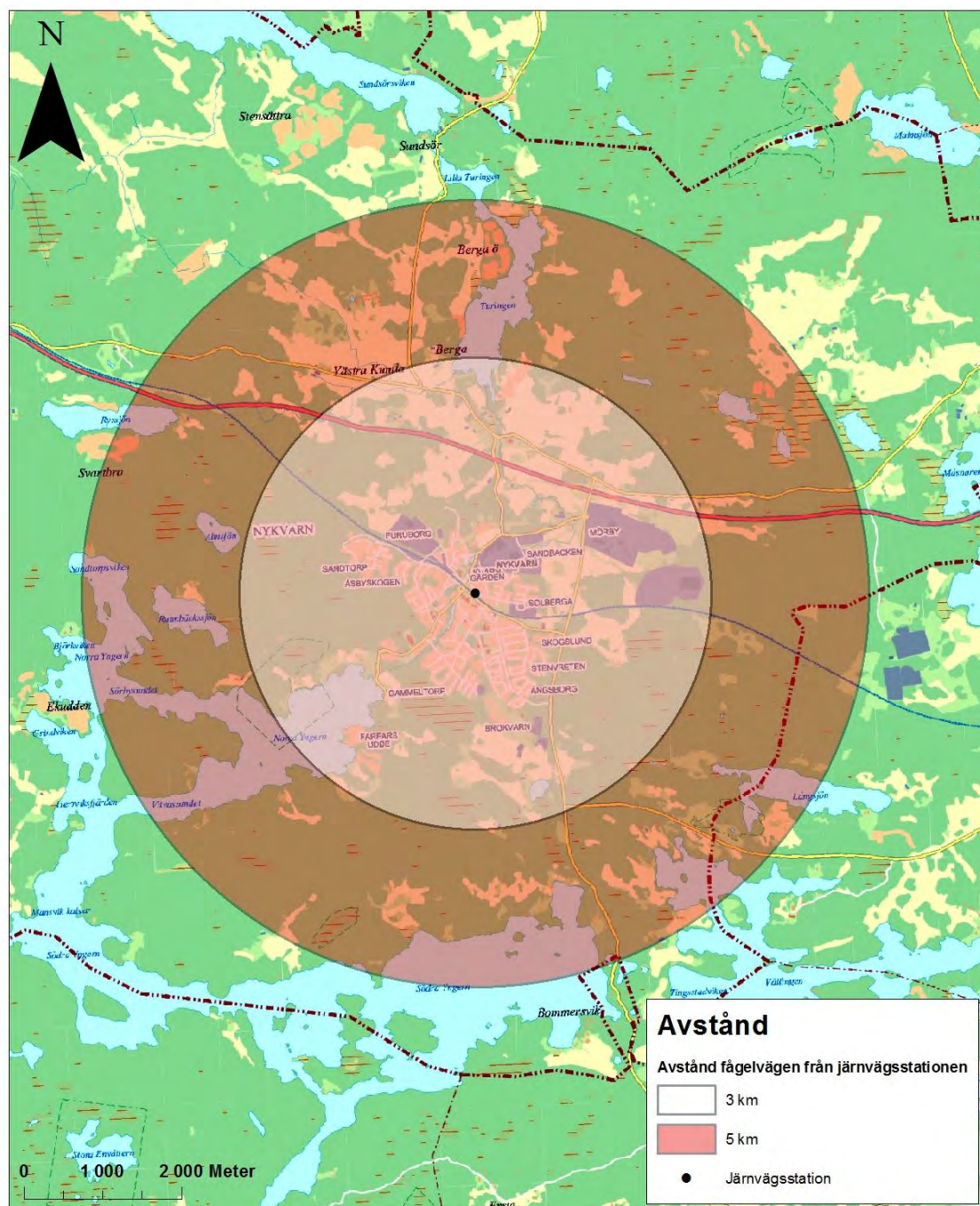
I Nykvarns kommun börjar det regionala cykelstråket i Nykvarns centrum och går norrut och österut längs med Södertäljevägen till väg 509. Här viker stråket norrut och går via väg 509 och 576 mot Södertälje. Nykvarnsstråket planeras istället att vika söderut längs med väg 509 fram till korsningen med Mörbyvägen efter vilken stråket ska följa Mörbyvägen. Stråket följer sedan den gamla banvallen in i Södertälje kommun via Almnäs där det ansluter till Södertäljes gång- och cykelvägnät vid trafikplats Vasa (se figur 3).

²³ Trafikverket, 2007

²⁴ Trafikverket, 2014a

²⁵ Trafikverket, 2011

²⁶ Trafikverket, 2013a



Figur 2. Cirkarna visar ett avstånd på 3 respektive 5 km fågelvägen från Nykvarns station.

2.2 Övriga gång- och cykelvägnätet

Gång- och cykelvägnätet är väl utbyggt i Nykvarns tätort. Exempelvis kan alla skolor nås via separata gång- och cykelvägar. Ett sammanhängande nät av gång- och cykelvägar finns framförallt söder om järnvägen i Nykvarns tätort (se figur 3).

Från Sandtorp via Nykvarns centrum till Skogslundsvägen går det separat gång- och cykelväg längs med Maskinförarevägen och Centrumvägen.

Från Nykvarns centrum går det separat gång- och cykelväg längs med Hökmossvägen fram till Hökmossbadet. På vägen passerar Lillhagaskolan och Turingeskolan.

Från Nykarvans centrum går det separat gång- och cykelväg till Brokvarn längs med Järnavägen och Rudkällavägen. Gång- och cykelvägen passerar Björkestaskolan.

Från Sandtorp och Åsbyskogen går det separat gång- och cykelväg mot Turingeskolan. Gång- och cykelvägen ansluter även till en gång- och cykelväg mot Centrumvägen längs med Holländarevägen, vilken passerar Lillhagaskolan.

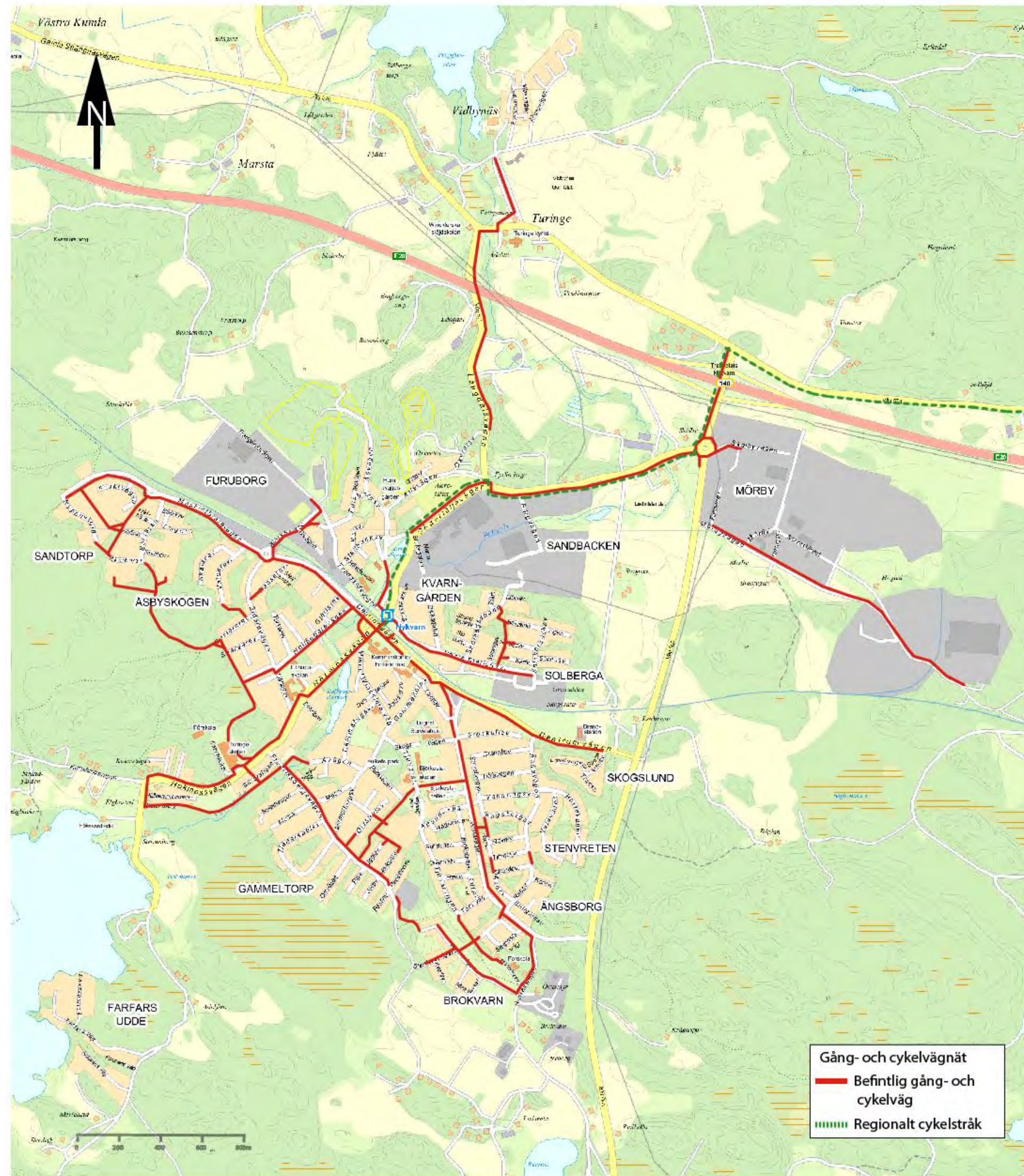
Längs Fredriksbergsvägen och Turingeån går det separat gång- och cykelväg vilken ansluter till Turingeskolan och Hökmossvägen.

Längs Södertäljevägen går det separat gång- och cykelväg från Stallbacksvägen till Mörby verksamhetsområde. Sträckan är en del av det regionala cykelstråket Nykarvansstråket.

Längs Mörbyvägen går det separat gång- och cykelväg genom Mörby verksamhetsområde. Sträckan är en del av det regionala cykelstråket Nykarvansstråket.

Längs Långdalsvägen går det separat gång- och cykelväg från korsningen med Oxvretsvägen till Turinge kyrka och Vidbynäs golfklubb.

Dessa gång- och cykelvägar kompletteras dessutom med kortare sträckor i och mellan olika bostadsområden. Utanför tätorten finns endast ett fåtal sträckor med separat gång- och cykelväg.



Figur 3. Befintligt gång- och cykelvägnät i Nykvarns tätort.

2.3 Gång- och cykelvägnätets utveckling

Även om gång- och cykelvägnätet är väl utbyggt i Nykarvans tätort saknas fortfarande ett antal länkar för att skapa ett mer sammanhängande gång- och cykelvägnät i kommunen. Framförallt saknas gång- och cykelvägar mellan tätorten och de övriga kommundelarna. Därför bör följande sträckor kompletteras med separat gång- och cykelväg.

Längs väg 509 mellan cirkulationsplatsen vid Södertäljevägen/Skälbyvägen och korsningen med Centrumvägen (se figur 4). Trafikverket är väghållare för väg 509. Trafikverket arbetar i skrivande stund med att ta fram en vägplan för sträckan med en möjlig byggstart under år 2016.²⁷ Sträckan mellan Södertäljevägen och Mörbyvägen ingår i det regionala cykelstråket Nykarvansstråket. Nykarvans kommun ska samtidigt bygga ut delen som fattas längs Centrumvägen, från Skogslundsvägen fram till väg 509.



En utbyggnad av separat gång- och cykelväg längs med Södertäljevägen från korsningen med Norra Stationsvägen till korsningen med Stallbacksvägen (se figur 4). Sträckan är en del av det regionala cykelstråket Nykarvansstråket och knyter samman Nykarvans centrum med Mörby verksamhetsområde och i förlängningen med Södertälje.

En utbyggnad av separat gång- och cykelväg längs Långdalsvägen mellan korsningen med Södertäljevägen och korsningen med Oxvretsvägen (se figur 4). Utbyggnaden skapar en sammanhängande separat gång- och cykelväg mellan Vidbynäs golfklubb via Turinge kyrka och Nykarvans tätort.

En utbyggnad av gång- och cykelväg från Mörby verksamhetsområde mot Södertälje på den gamla banvallen (se figur 4 och 5). Sträckan är en del av det regionala cykelstråket Nykarvansstråket och ansluter till Södertäljes gång- och cykelvägnät vid trafikplats Vasa. Endast en del av Nykarvansstråket ligger inom

Nykarvans kommun, resterande del ligger i Södertälje kommun.

En utbyggnad av separat gång- och cykelväg längs Trädgårdsvägen för att skapa anslutning till den nya Furuborgsskolan som planeras (se figur 4). Gång- och cykelvägen kan även förlängas till de områden som planeras för exploatering nordost om tätorten.

En utbyggnad av separat gång- och cykelväg längs väg 576 och sjön Turingen från Värsta backe via Turinge och Berga Ö till Sundsvik och Stensättra (se figur 4 och 5). Trafikverket är väghållare för väg 576. Gång- och cykelvägen knyter samman orterna i kommunens norra

²⁷ Trafikverket, 2014b

delar med tätorten samt med Mörby verksamhetsområde. Gång- och cykeltrafiken separeras även från biltrafiken på väg 576, där trafiksituationen inte lämpar sig för gång- och cykeltrafik.

En utbyggnad av gång- och cykelväg längs med Rudkällavägen mot Rimsjön och korsningen med väg 509 (se figur 4 och 5). Gång- och cykelvägen ansluter till de områden som är under exploatering i tätortens södra delar. I exploateringsavtalet för Rimsjön ingår att exploatören ska bygga en separat gång- och cykelväg längs Rudkällavägen. Översiktsplan 2014 pekar även ut att det finns möjlighet att fortsätta gång- och cykelvägen söderut mot Bommersvik för att ansluta till Sörmlandsleden.²⁸

En utbyggnad av gång- och cykelväg mot Taxinge via Ryssjön och Finkarby (se figur 5). Gång- och cykelvägen föreslås gå på den gamla banvallen mot Taxinge och är utpekad i översiktsplanen. Översiktsplan 2014 pekar även ut att gång- och cykelvägen kan fortsätta in i Strängnäs kommun.²⁹

En utbyggnad av gång- och cykelväg längs Skälbyvägens förlängning mot Almnäs trafikplats (se figur 4 och 5).

En utbyggnad av separat gång- och cykelväg från Hökmossavägen längs med Karlslundsvägen mot Jägarskogens naturreservat (se figur 4 och 5).

En utbyggnad av separat gång- och cykelväg söderut längs Hökmossavägen (se figur 4) för att ansluta till de områden som planeras för utbyggnad i Hökmossen.

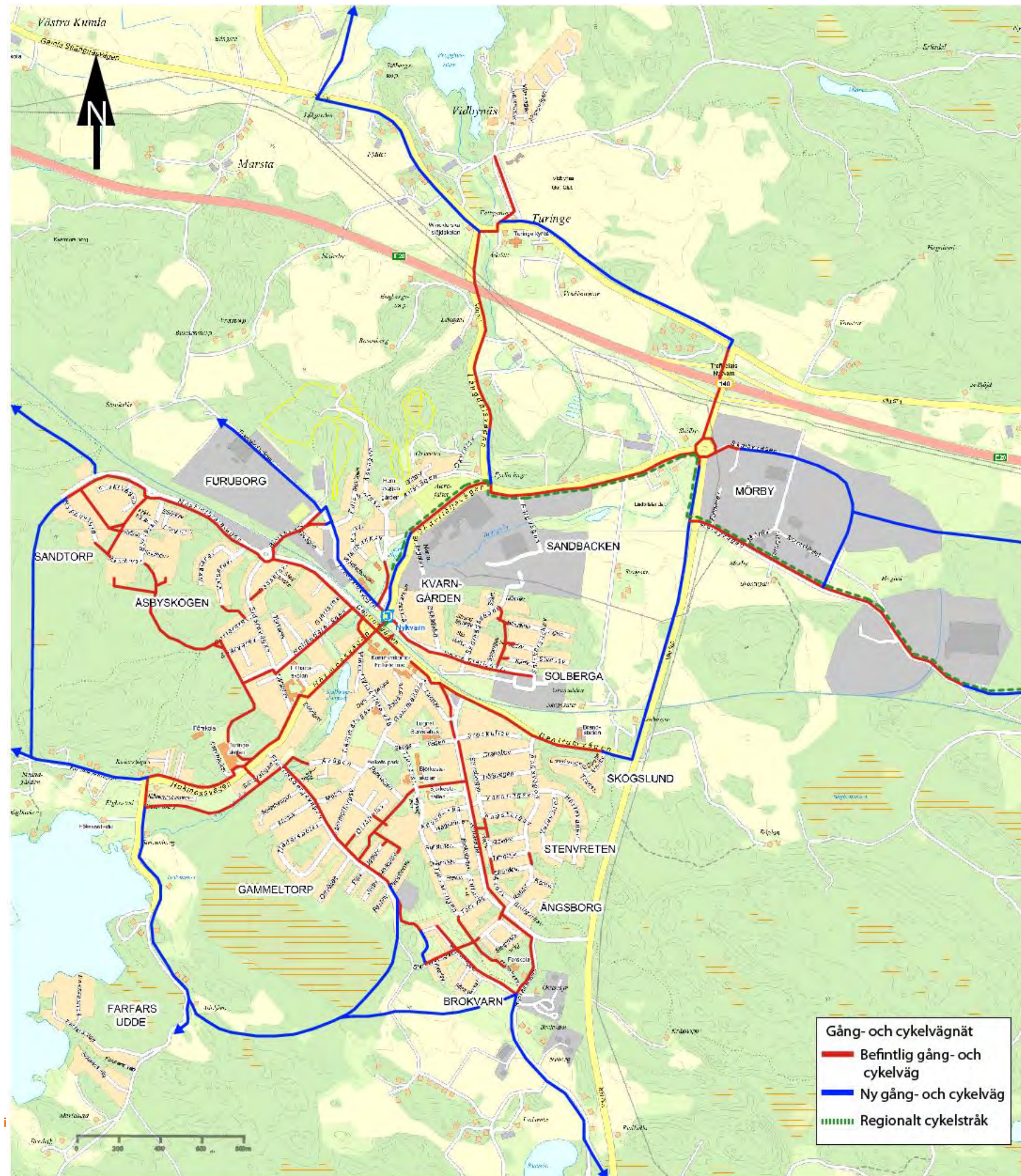
Två nya väganslutningar planeras i tätortens västra delar. Från Maskinförarevägen i Sandtorp och söderut (se figur 10) samt från Hökmossen mot Brokvarn (se figur 4 och 5). Ifall dessa byggs bör de förses med separat gång- och cykelväg längs hela sträckan för att på så sätt skapa en sammanhängande gång- och cykelväg väster och söder om tätorten.

Utbyggnaden av gång- och cykelvägar kan med fördel sammankopplas med utbyggnaden av kommunalt vatten och avlopp samt med ridleder på landsbygden. Förutom de sträckor som pekats ut ovan bör en utbyggnad av gång- och cykelvägar ingå vid varje ny exploatering i kommunen. Detta för att redan från början skapa förutsättningar för cykeltrafik till och från de nya områdena.

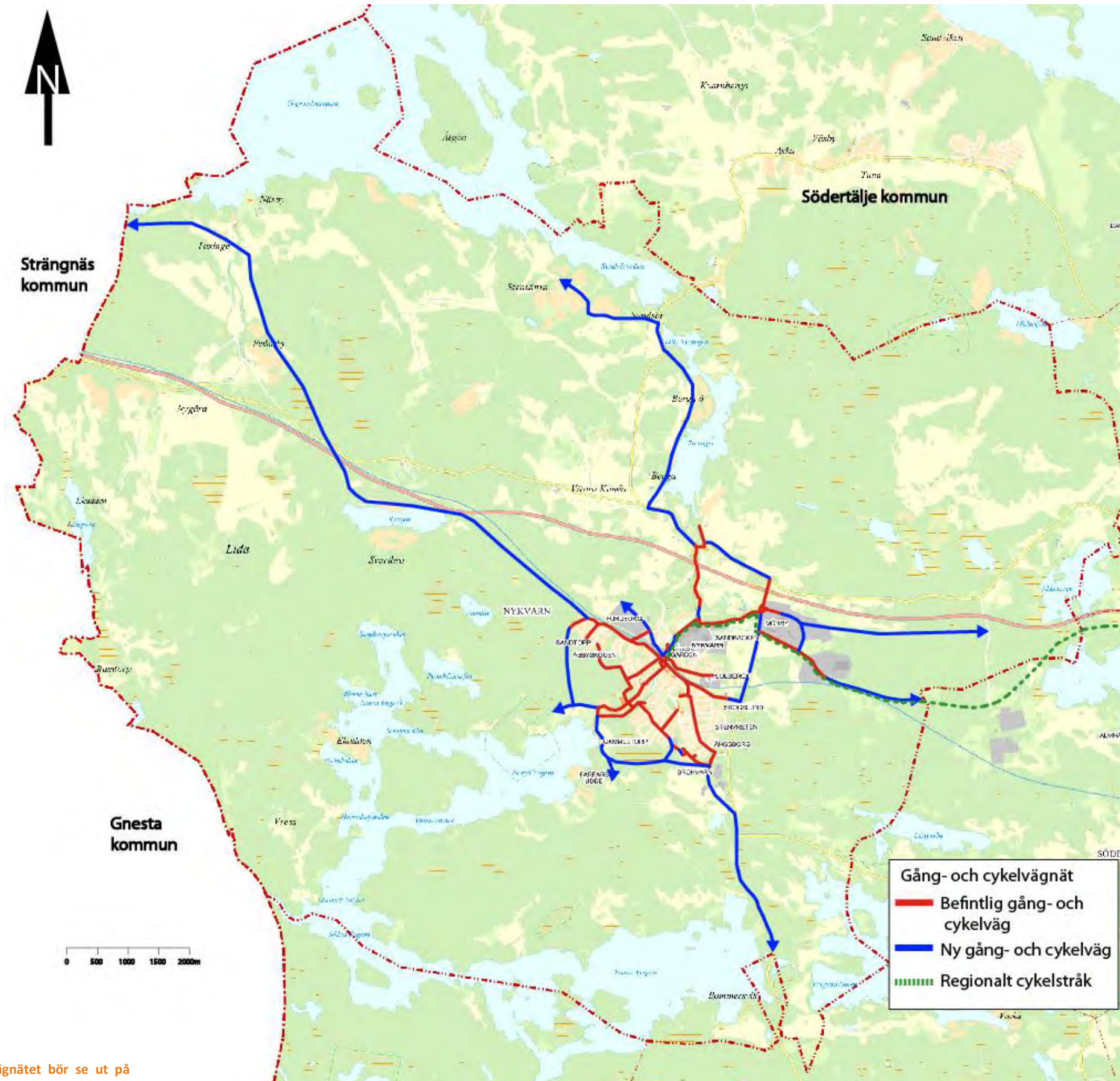
Nykarvans kommun ska även arbeta för en samordning av regionala cykelstråk mellan Stockholms län och Södermanlands län så att de regionala cykelstråken blir länsöverskridande. På så sätt kan exempelvis det regionala cykelstråket Nykarvansstråket fortsätta från Nykarvans tätort mot Strängnäs kommun och Gnesta kommun.

²⁸ Nykarvans kommun, 2014

²⁹ Nykarvans kommun, 2014



Figur 4. Förslag på hur gång- och cykelvägnätet bör se ut i Nykvarns tätort.



Figur 5. Förslag på hur gång- och cykelvägnätet bör se ut på kommunnivå.

2.4 Cykelparkeringar

Cyklister är inte enbart beroende av säkra, trygga och bekväma gång- och cykelvägar. De behöver även säkra platser där de enkelt och stöldsäkert kan parkera sin cykel. Säkra parkeringar ökar benägenheten att använda nya, säkrare och bekvämare cyklar då stöldrisken minskar. Cykelns anseende som färdmedel kan då öka. Dessutom minskar problemen med informellt parkerade cyklar, vilka kan vara hinder för personer med rörelsehinder, personer med synnedsättning, räddningstjänst och distributionsfordon.³⁰

Figur 7 redovisar befintliga cykelparkeringar i närhet till viktiga målpunkter i Nykvarns tätort. Cykelparkeringar vid bostäder och på arbetsplatsområden redovisas inte. I Nykvarns tätort består de flesta cykelparkeringarna av enbart hjulhållande cykelställ. Endast vid järnvägsstationen finns cykelparkeringar med både väderskydd och ramlåsbara cykelställ (se figur 6).

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) och Trafikverket menar att dagparkeringar vid exempelvis skolor, arbetsplatser och kollektivtrafikknutpunkter bör utformas med möjlighet till ramlås och med väderskydd. Om cykeln ska parkeras upp till 4 timmar bör det vara möjligt att låsa fast den i ramen.³¹

Cykelparkeringarnas utveckling

För att öka cykelns attraktionskraft som transportmedel bör cykelparkeringarna i kommunen utvecklas. Fler cykelparkeringar behöver utrustas med ramlåsbara cykelställ och väderskydd.



Figur 6. Ramlåsbara cykelställ med och utan väderskydd vid Nykvarns station.

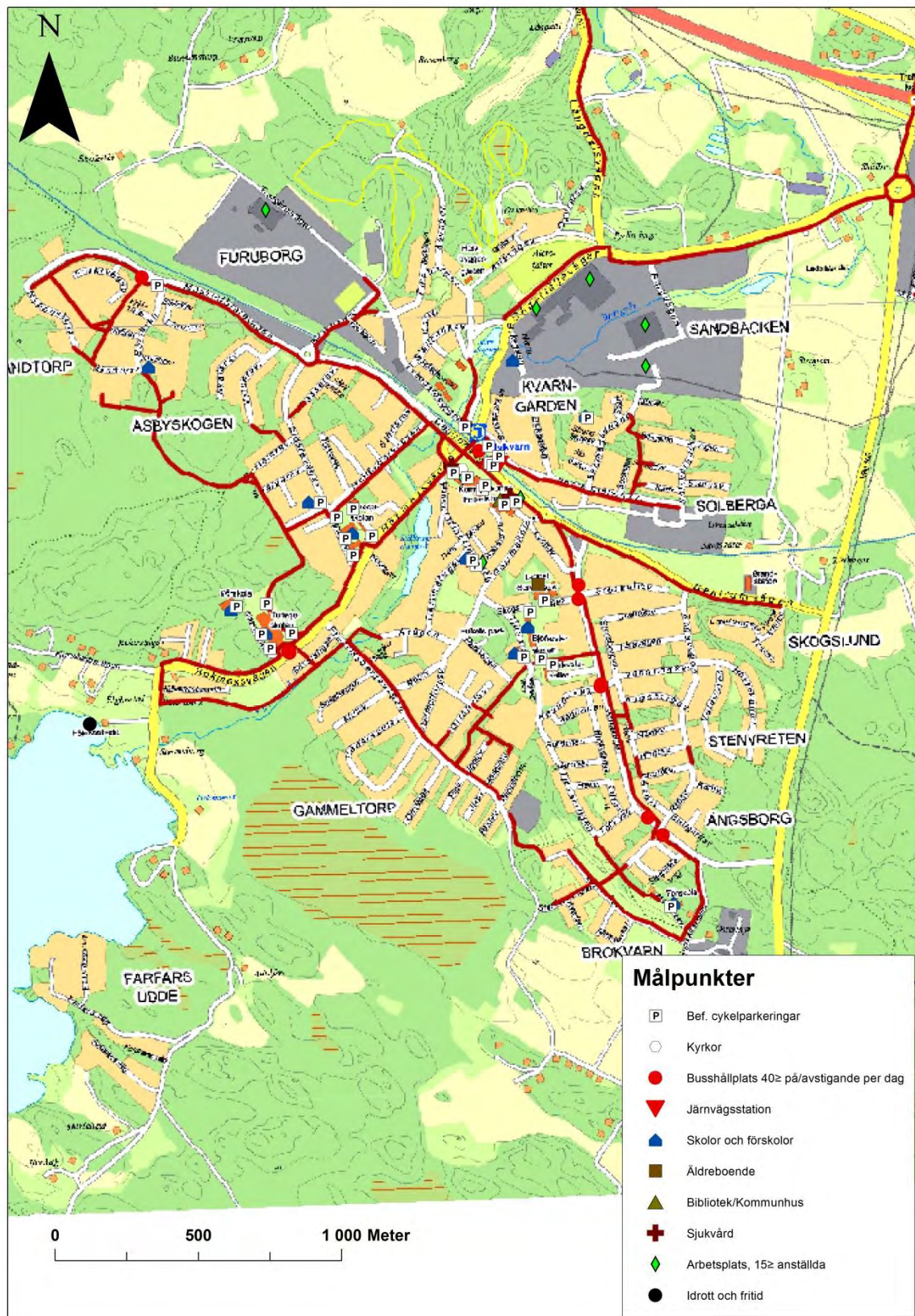
Cykelparkeringarna i kommunen bör även vara utformade för att kunna ta emot om en ökad cykeltrafik och utformas efter framtida behov.

I figur 8 redovisas de busshållplatser i kommunen som har mer än 40 på- och/eller avstigande per dygn. Dessa bör förses med cykelparkeringar med ramlåsbara cykelställ och väderskydd för att öka kombinationsresandet mellan kollektivtrafik och cykel i kommunen. Idag finns cykelparkeringar av detta slag enbart vid Nykvarns station.

Även cykelparkeringar vid andra målpunkter som exempelvis kommunens skolor och Nykvarns centrum bör förses med ramlåsbara cykelställ. För att cykeln ska ses som ett alternativ för arbetspendling bör även säkra cykelparkeringar och möjligheter till dusch och omklädning finnas på arbetsplatsen. Det krävs därför ett samarbete mellan kommunen och det lokala näringslivet om cykelparkeringsfrågor och andra frågor rörande cykelpendling.

³⁰ Sveriges Kommuner och Landsting och Trafikverket, 2010

³¹ Sveriges Kommuner och Landsting och Trafikverket, 2010



Figur 7. Befintliga cykelparkeringar vid utpekade viktiga målpunkter i tätorten samt befintligt gång- och cykelvägnät.



Figur 8. Busshållplatser med mer än 40 på- och/eller avstigande per dygn i Nykvarns kommun.

3. HANDLINGSPLAN

3.1 Genomförande

Cykelplanen är en plan för investeringar i gång- och cykelvägnätet i kommunen. Planen ska därför ses som ett underlag för prioriteringar i kommunens årliga ekonomiska planering och som ett verktyg i planerings- och prioriteringsprocessen inför varje budgetår.

De föreslagna gång- och cykelvägarna har sammanställts i en handlingsplan där den första delen handlar om genomförande av utbyggnad av de utpekade sträckorna. Genomförandetiden utgår från cykelplanens antagande.

- För grupp A gäller en genomförandetid på 1-5 år.
- För grupp B gäller en genomförandetid på 5-10 år.
- För grupp C gäller en genomförandetid på 10-25 år.

Huvudansvar för utbyggnaden redovisas och genomförandeplanen redovisas på karta i figur 9. Även investeringar för säkrare och tryggare cykelparkering redovisas i handlingsplanen.

Grup p	Nr.	Sträcka	Del	Huvudansvar
A	1.	Väg 509	Södertäljevägen – Centrumvägen	Trafikverket
	2.	Centrumvägen	Skogslundsvägen – väg 509	Nykvarn
	3.	Södertäljevägen	Norra Stationsvägen – Stallbacksvägen	Nykvarn
	4.	Långdalsvägen	Södertäljevägen – Oxvretsvägen	Nykvarn
	5.	Södertälje - Nykvarnstråket	Mörby verksamhetsområde – trafikplats Vasa	Nykvarn/Södertälje
	6.	Trädgårdsvägen	Södertäljevägen - Furuborg	Nykvarn
	7.	Sundsvik/Stensättra - Nykvarn	Väg 576 - Stensättra	Nykvarn
	8.	Rudkällavägen	Mejselvägen – Rimsjön	Nykvarn
	9.	Högleddsvägen	Skälbyvägen - Mörbyvägen	Nykvarn
	10.	Brokvarn	Mejselvägen - Fredriksbergsvägen	Nykvarn
	11.	Väg 576	Värsta backe – Turinge kyrka	Trafikverket
	12.	Väg 576	Turinge kyrka – Lillgården	Trafikverket
		Cykelparkeringar	<ul style="list-style-type: none"> • Nya cykelparkeringar anläggs vid viktiga målpunkter där dessa saknas. • Samtliga cykelparkeringar vid viktiga målpunkter förses med ramlåsbara cykelställ. • Hållplatser med mer än 40 på- och/eller avstigande per dag förses med cykelparkeringar med ramlåsbara cykelställ. De med flest resenärer förses även med väderskydd. 	Nykvarn
B	13.	Bommersvik - Nykvarn	Rimsjön – Bommersvik	Nykvarn
	14.	Taxinge - Nykvarn	Längs banvallen via Ryssjön och Finkarby	Nykvarn
	15.	Skälbyvägen	Förlängningen mot trafikplats Almnäs	Nykvarn
	16.	Karlslundsvägen	Hökmossvägen – Jägarskogens naturreservat	Nykvarn
C	17.	Hökmossvägen	Mot Farfars udde	Nykvarn
	18.	Ny väg väster om tätorten	Maskinförarevägen - Karlslundsvägen	Nykvarn
	19.	Ny väg söder om tätorten	Hökmossen – Brokvarn	Nykvarn

3.2 Uppföljning

Handlingsplanens uppföljning utgår från de olika målen för cykelplanen.

Övergripande mål

- Cyklandet i kommunen ska öka.
- Säkerheten för oskyddade trafikanter ska förbättras.

Delmål tillgänglighet

- Gång- och cykelvägnätet ska vara gent och sammanhängande utan avbrott och felande länkar.
- Det ska finnas god tillgång till trygga och säkra cykelparkeringar vid viktiga målpunkter.

För att öka cyklandet i kommunen är tillgängligheten viktig. Ifall gång- och cykelvägnätet ska ses som tillgängligt ska det vara gent och sammanhängande och sakna avbrott och felande länkar. Detta kan endast uppnås genom nyinvesteringar vilka sammankopplar de existerande gång- och cykelvägarna till ett sammanhängande system. Ett tillgängligt gång- och cykelvägnät har även en god tillgång till säkra och trygga cykelparkeringar. Cykelparkering är framförallt viktigt vid kollektivtrafikhållplatser.³²

För att öka cyklandet krävs även informations- och beteendepåverkande åtgärder.³³ Exempelvis bör kommunen tydligt informera och kommunicera förbättringar i gång- och cykelvägnätet när exempelvis en ny stäcka invigs.

Uppföljning

Antal meter ny separerad gång- och cykelväg.	Inventering
Restids- och genhetskvot för gång- och cykelvägar.	Inventering
Antal cykelparkeringsplatser och beläggningsgrad.	Inventering
Andel ramlåsbara och väderskyddade cykelparkeringsplatser.	Inventering
Avsatta medel för marknadsföring och beteendepåverkan.	Uppföljning

Delmål säkerhet

- Inga cyklister ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.
- Utformningen av trafikmiljön ska anpassas med fokus på oskyddade trafikanter.
- Drift och underhåll ska prioriteras högt. Beläggningen ska ses över kontinuerligt och hålla en god standard året runt.

För cyklister är de största trafiksäkerhetsproblemen singelolyckor och den omgivande motortrafikens hastigheter.³⁴ Att separera biltrafiken och cykeltrafiken samt att säkerställa att gång- och cykelvägnätet håller en hög standard och är välunderhållet är därför effektiva sätt att öka trafiksäkerheten för cyklister.

³² Sveriges Kommuner och Landsting och Trafikverket, 2010

³³ Sveriges Kommuner och Landsting, 2012

³⁴ Trafikverket m.fl., 2014

Användning av cykelhjälm har potentialen att minska antalet allvarligt skadade och dödade cyklister med 25-35%.³⁵ Även användande av cykellysen och reflexer är viktigt ur trafiksäkerhetssynpunkt. En viktig del i att öka trafiksäkerheten är information och beteendepåverkan.³⁶ Kommunen bör därför informera om betydelsen av hjälmanvändning och vikten av att synas, exempelvis genom kommunens skolor.

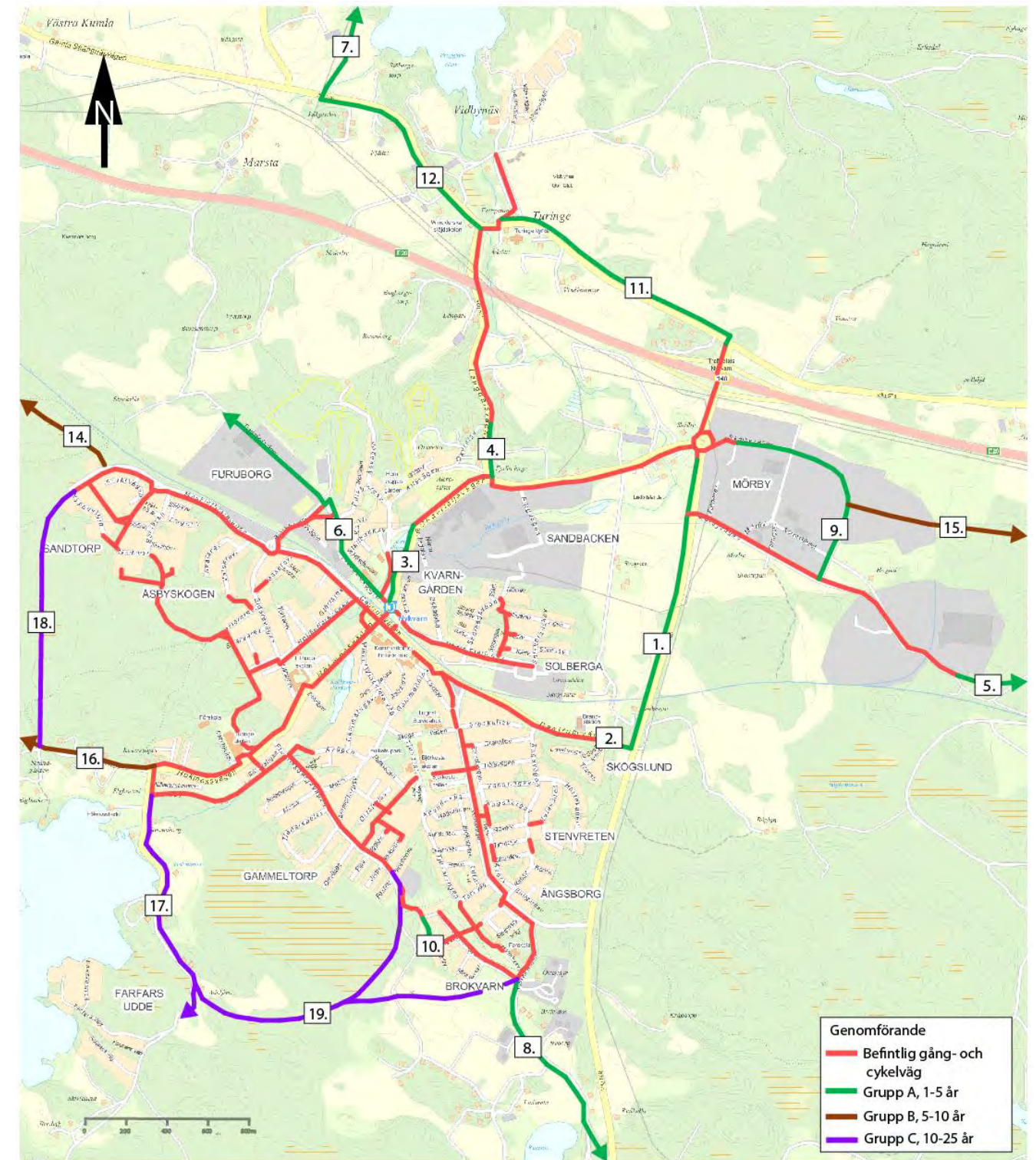
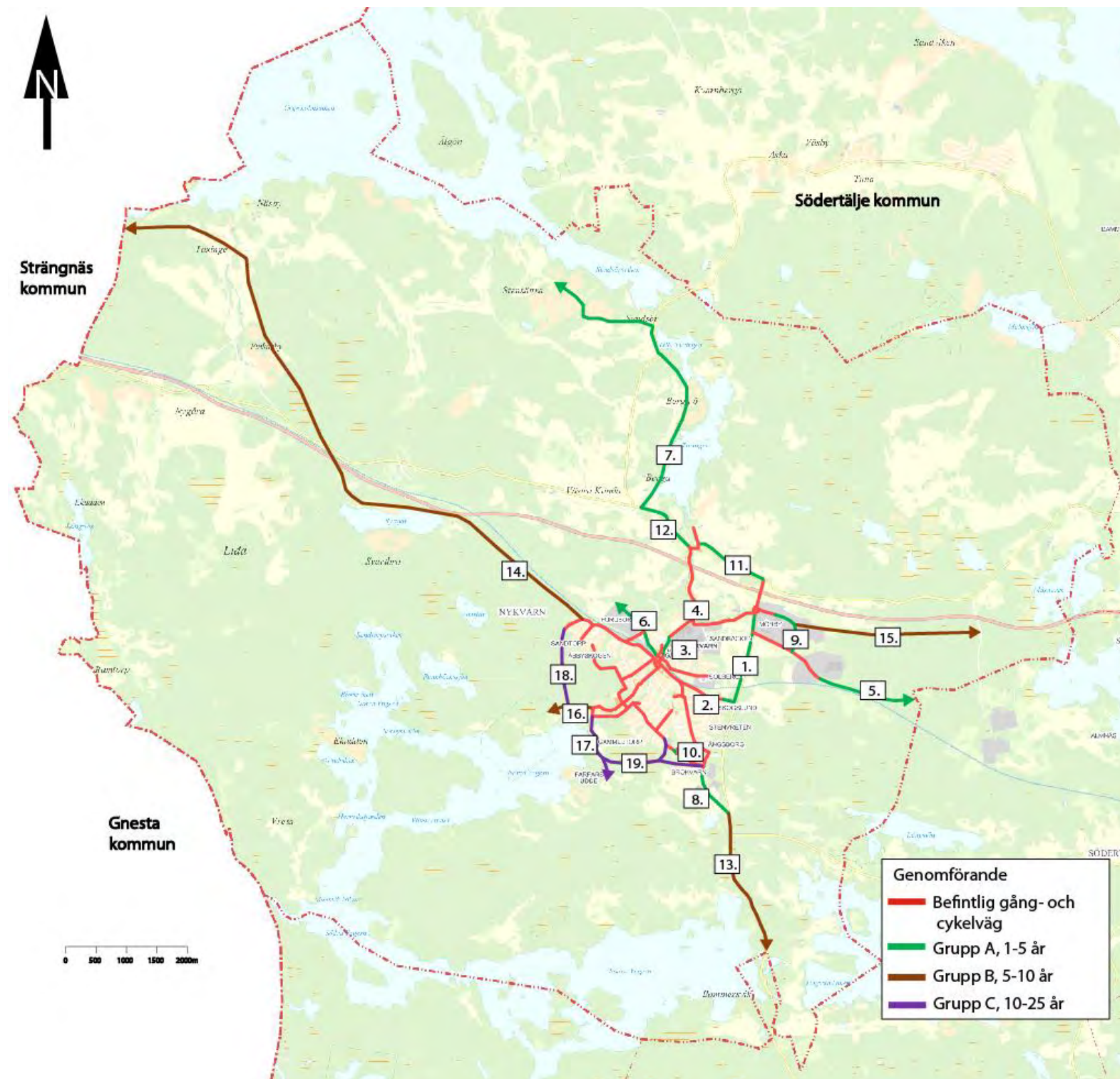
Uppföljning

Antal dödade och allvarligt skadade cyklister.	Statistik från STRADA
Antal meter ny separerad gång- och cykelväg.	Inventering
Antal säkra cykelöverfarter.	Inventering
Andel cyklister som använder cykelhjälm	Inventering
Avsatta medel för marknadsföring och beteendepåverkan.	Uppföljning

Uppföljning av cykelplanen bör ske två gånger under tiden för handlingsplanens grupp A och B samt fyra gånger för grupp C.

³⁵ Trafikverket m.fl., 2014

³⁶ Strängnäs kommun, 2014



Figur 9. Genomförande av utbyggnad av ny gång- och cykelväg på tätortsnivå och kommunnivå.

4. KOMMUNENS BEBYGGELSE OCH DESS UTVECKLING

4.1 Tätorten

I Nykarvans tätort bodde det 6525 personer den 31 december 2013.³⁷ I centrum ligger Nykarvans station med anslutning mot Stockholm, Eskilstuna och Strängnäs med regionaltåg. Här ligger även affärer och annan service, vårdcentral, Nykarvanskyrkan och kommunens bibliotek och kommunhus.

Kommunens tre grundskolor och det privata Praktiska Gymnasiet är alla placerade i Nykarvans tätort. Grundskolorna består av F-5 skolorna Turingeskolan och Björkestaskolan samt 6-9 skolan Lillhagaskolan. De två F-5 skolornas upptagningsområde i tätorten kan grovt delas in med hjälp av Turingean, där områdena väster om ån hamnar under Turingeskolan och områdena öster om Turingean hamnar under Björkestaskolan.



De centrala delarna av tätorten domineras av flerfamiljshus samtidigt som övriga bostadsområden domineras av enfamiljshus. Tätortens verksamhetsområden är mestadels koncentrerade norr om järnvägen, vid Furuborg och längs Södertäljevägens östra och södra sida.

I figur 11 visas viktiga målpunkter i tätorten och tätortens närområde.

I Nykarvans centrum planeras för en förtätning och utveckling (se figur 12). Ett nytt centrum är tänkt att byggas under den närmaste 10-årsperioden. Sammanlagt kommer utvecklingen av centrala Nykarvans innebära ett tillskott av drygt 500 nya lägenheter.

I de nordvästra delarna av tätorten kommer ett tillskott av främst bostäder ske, exempelvis i Sandtorp. En ny vägförbindelse

planeras mellan Maskinförarevägen och Karlslundsvägen, längs vilken sedan ny exploatering kan ske. En ny skola, Furuborgsskolan, planeras även till området. Området domineras av villa- och småhusbebyggelse i Sandtorp och Åsbyskogen samt av industrimark på den norra sidan av järnvägen, i Furuborg.

Norr och nordost om centrum planeras för ett visst tillskott av bostäder och verksamheter. Bland annat pekar Översiktsplan 2014 ut att det finns möjligheter till förtätning längs med Södertäljevägen samt att Alcrofältet tillsammans med Oxvretens rekreationsområde kan utvecklas för sport och fritid. Väster om Södertäljevägen dominerar Alcrofältet och villabebyggelse. Längs Södertäljevägens östra och södra sida dominerar industrimark och delarna närmast järnvägen domineras av bostadsbebyggelse, både villor och flerbostadshus.

³⁷ SCB, 2014

Hökmossen planeras att byggas ut med bostäder i olika etapper. En möjlig väganslutning planeras också mellan Hökmossen och Brokvarn (se figur 10). Området består idag av småhusbebyggelse och fritidshusbebyggelse samt naturområden. I området ligger även Hökmossbadet och Strömsborgs båtklubb.

Tätortens södra delar domineras idag nästan uteslutande av enfamiljshus. Brokvarns bostadsområde är under utbyggnad. I Ladvreta, Rimsjön och Ströpsta-skogen finns önskemål om planläggning, främst för bostäder. Översiktsplan 2014 pekar även ut att en gång- och cykelväg kan byggas ut söderut via Bommersvik för att ansluta till Sörmlandsleden.



Figur 10. Möjlig framtida förbindelse mellan Hökmossen och Brokvarn.

I Stockholm Syd/Mörby verksamhetsområde planeras och byggs Stockholms läns största verksamhetsområde. Området ska växa kraftigt i enlighet med den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län. I området ska Skälbyvägen anläggas som huvudgata. Redan idag finns ett flertal stora och små arbetsplatser i området.

4.2 Övriga kommunen

Turinge – Vidbynäs

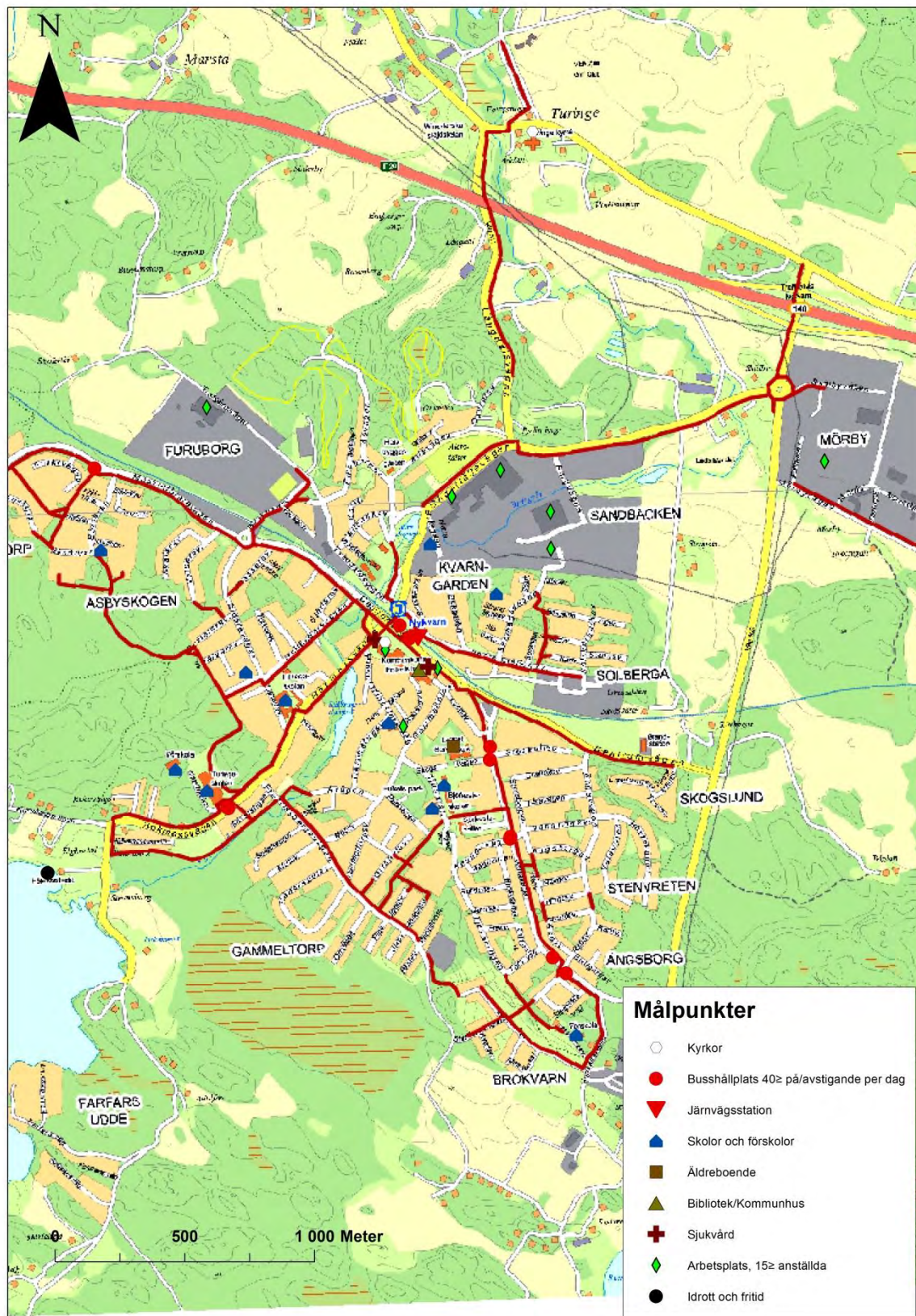
Området är ett regionalt värdefullt kulturområde med åtskilliga kulturhistoriskt värdefulla byggnader som Vidbynäs gård och Turinge kyrka samt fornlämningar och en värdefull landskapsbild. Bostadsbebyggelsen i området består av enfamiljshus. I området ligger även Vidbynäs golfklubb och området har blivit ett kluster för restauranger, Bed and Breakfast, hotell och konferens.

I anslutning till befintlig bebyggelse vid Vidbynäs finns ett planerat område med 30 villatomter. Översiktsplan 2014 framhåller att ytterligare bebyggelse är möjlig att pröva i Vidbynäs. Vid Turinge kyrka finns potential för utveckling av ny bebyggelse och nya bostäder kan ge underlag för utvecklad service i området.

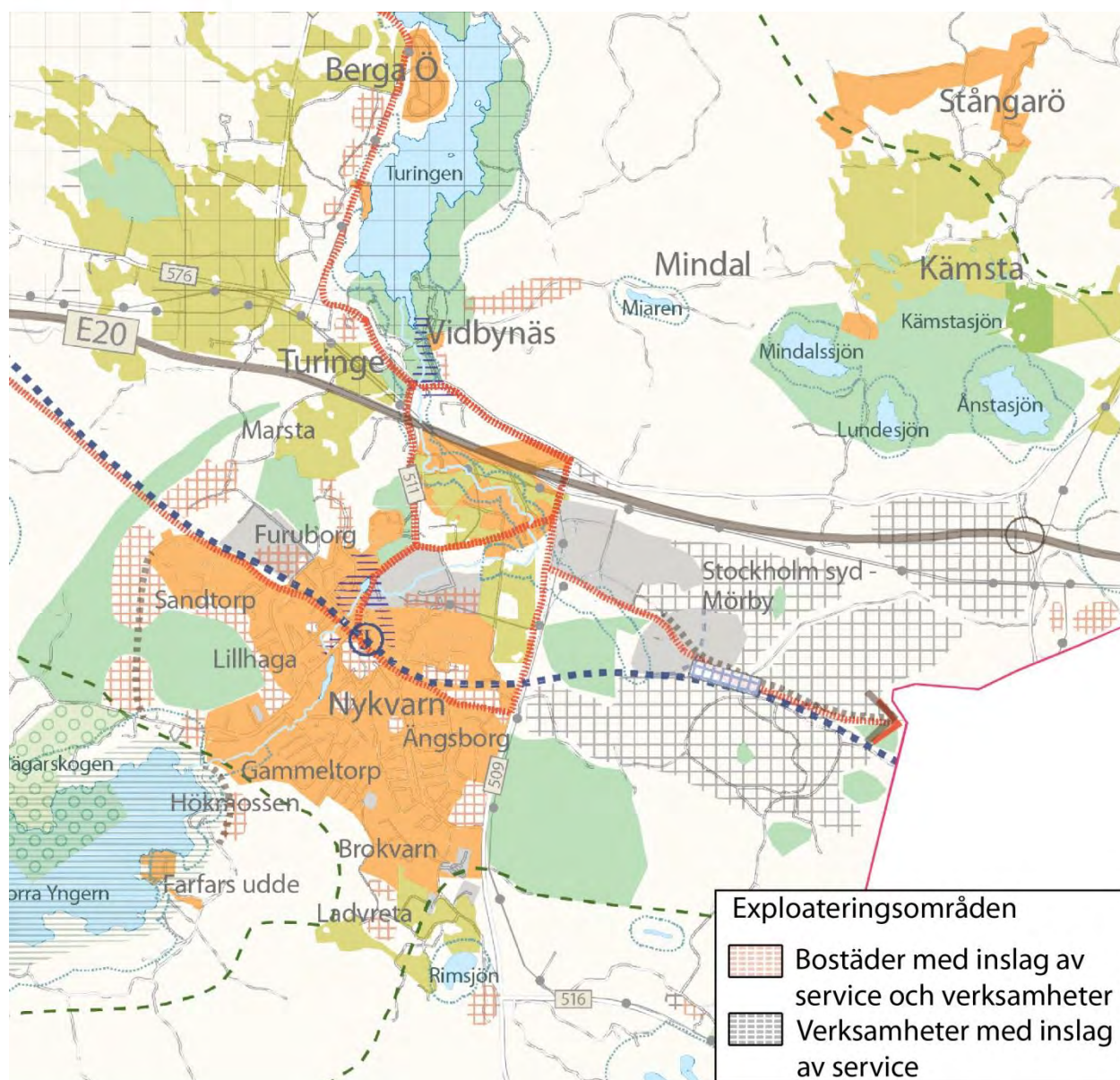
Berga Ö – Sundsvik – Stensättra

Berga Ö är ett fritidshusområde som består av cirka 65 fastigheter uppdelade på tre områden. Framförallt i de södra delarna av Berga Ö sker en permanentning av fritidshusområdet med allt fler åretruntboende. Sundsvik består av spridd bebyggelse av mestadels enfamiljshus. Området runt Stensättra består av fritidshus- och villabebyggelse med sammanlagt 180 fastigheter.

Berga Ö pekas ut som ett område som kan utvecklas med fler permanentboende vid en utbyggnad av vatten- och avloppsnätet samt gång- och cykelväg. Även området runt Sundsvik utpekas som möjligt för viss exploatering. I Stensättra sker en permanentning av fritidshusbebyggelsen och området förtätas med bostäder.



Figur 11. Viktiga målplatser i tätorten och tätortens närområde samt befintligt gång- och cykelvägnät.



Figur 12. Exploateringsområden i tätorten och dess närområde utpekade i Översiktsplan 2014.³⁸

Taxinge-Näsby

I Taxinge-Näsby finns förslag på tillkommande bebyggelse samt utveckling av besöksnäringen. Exempelvis framhålls en utveckling av "slottsboende" som något som kan attrahera nya boende. I området finns idag 150 bostäder samt en förskola. Taxinge slott är Nykvarns största besöksmål.

Finkarby – Nygård

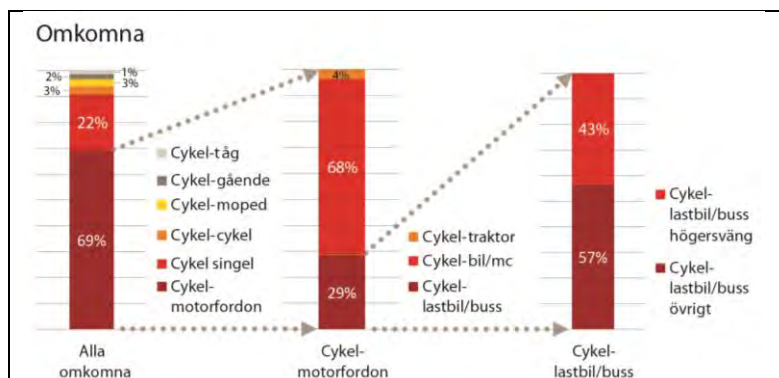
Finkarby består dels av ett fritidshusområde med cirka 90 fastigheter av vilka stora delar används året om samt av friliggande villor och små gårdar. I Finkarby finns förslag på viss tillkommande bebyggelse. I Nygård finns drygt 100 bostäder för permanentboende och det finns förslag på en utbyggnad av bostäder och verksamheter. I Svartbro pekas ett område vid Ryssjön ut för ny bebyggelse i stråket från tätorten ut mot Taxinge via Nygård och Finkarby.

³⁸ Nykvarns kommun, 2014

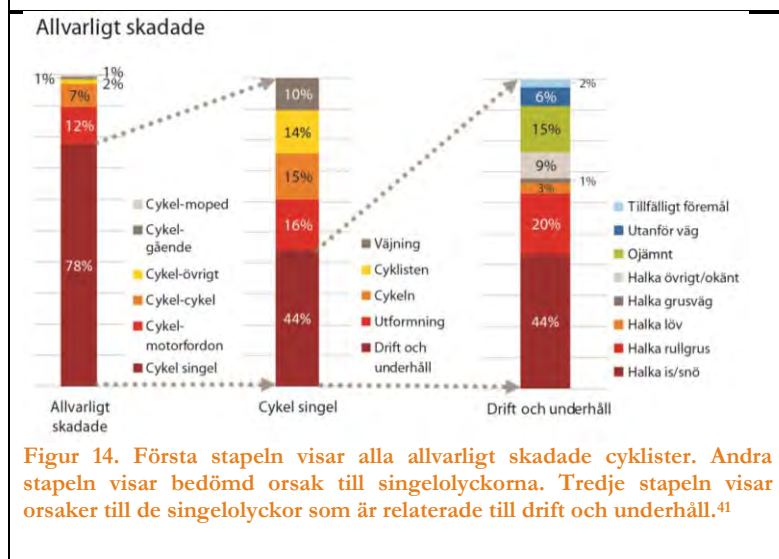
5. TRAFIKSÄKERHET

Olyckor på nationell nivå

Att öka cykelns andel av resandet är viktigt ur ett hållbarhetsperspektiv. Dock har bilismens behov varit det som under flera decennier utformat infrastrukturen. Trafikverket m.fl. menar att en av vår tids största utmaningar inom trafiksäkerhetsområdet är säkerhetsnivån för cyklister. Cyklister är idag den grupp som står för allra flest allvarligt skadade i trafiken i Sverige. Nästan 2000 av totalt cirka 4500 allvarligt skadade i trafiken år 2012 var cyklister. Med allvarligt skadad menas den som i samband med en vägtrafikolycka fått en skada som ger minst en procents medicinsk invaliditet.³⁹



Figur 13. Fördelning av antalet omkomna cyklister i Sverige uppdelade på olyckstyp åren 2007-2012.⁴⁰



Figur 14. Första stapeln visar alla allvarligt skadade cyklister. Andra stapeln visar bedömd orsak till singelolyckorna. Tredje stapeln visar orsaker till de singelolyckor som är relaterade till drift och underhåll.⁴¹

Säkerheten vid cykling är en viktig faktor för att få cyklingen attraktiv.

Hastigheten i vägtransport-systemet har en avgörande roll för hur många som skadas och dödas i trafiken och därför en avgörande roll i utgången av en kollision mellan en cyklist och en bil. Kollision med motorfordon är även den vanligaste dödsorsaken bland cyklister i Sverige (se figur 13).

Flest allvarliga skador bland cyklister i Sverige sker däremot i singelolyckor, varav cirka 60 procent av olyckorna orsakas av vägrelaterade faktorer som exempelvis drift och underhåll samt väg-utformning (se figur 14). Olyckor orsakade av drift och underhåll kan oftast relateras till någon form av halka, dels från snö och is men även från löv och grus.⁴²

³⁹ Trafikverket m.fl., 2014

⁴⁰ Trafikverket m.fl., 2014 sid 8

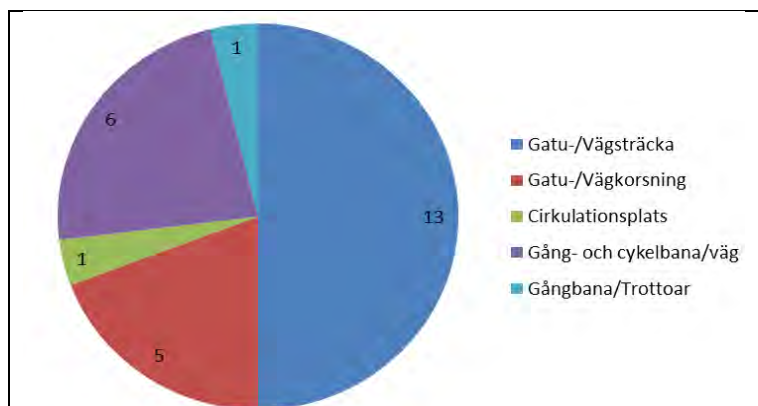
⁴¹ Trafikverket m.fl., 2014 sid. 8

⁴² Trafikverket m.fl., 2014

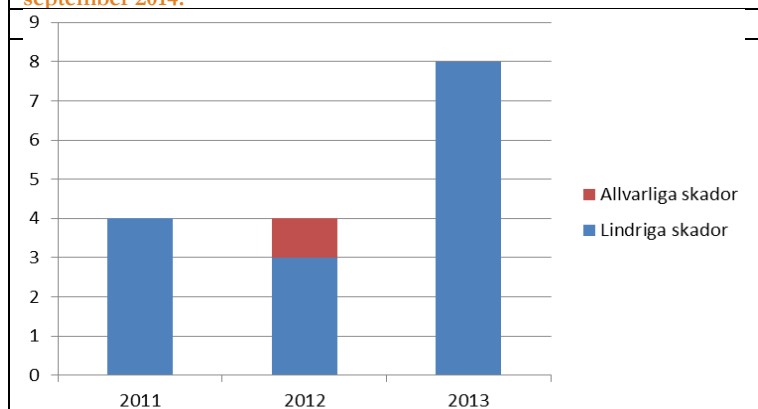
Trafikverket m.fl. pekar ut fem prioriterade insatsområden när det handlar om att öka trafiksäkerheten för cyklister:

1. Förbättra drift- och underhåll både vinter och sommar.
2. Utforma cykelinfrastrukturen utifrån cyklisternas behov.
3. Starta utvecklingsprocesser för säkrare cyklar och bättre skydd.
4. Verka för säkrare beteenden och öka användningen av hjälm och dubbdäck.
5. Utveckla kunskapen om främst olycksrisker och effektsamband.⁴³

Olyckor i Nykvarns kommun



Figur 15. Antal olyckor med minst en cykel inblandad i Nykvarns kommun efter platstyp för åren 2003-2005, 2007-2009 samt 2011-september 2014.⁴⁴



Figur 16. Antal olyckor med minst en cykel inblandad i Nykvarns kommun efter svårhetsgrad åren 2011-2013.⁴⁶

Under åren 2011-2013 inträffade 16 inrapporterade olyckor med minst en cykel inblandad i Nykvarns kommun.

Officiell statistik för olyckor i Nykvarns kommun finns i STRADA för åren 2003-2005, 2007-2009, samt 2011-september 2014. Under de perioderna inträffade sammanlagt 26 olyckor med minst en cykel inblandad. Hälften av dessa olyckor inträffade på sträckor där cyklar går i blandtrafik med bilar (se figur 14).⁴⁵

I de siffrorna som redovisats ovan kan finnas ett mörkertal. Före år 2011 bygger statistiken i STRADA enbart på rapporter från Polisen. Transportstyrelsen menar att det då finns ett mörkertal eftersom Polisen inte känner till alla trafikolyckor som sker. Framförallt gäller detta oskyddade trafikanter. Sedan 2011 bygger därför statistiken i Strada även på rapporter från sjukvården, för att minska detta mörkertal.⁴⁷

⁴³ Trafikverket m.fl., 2014

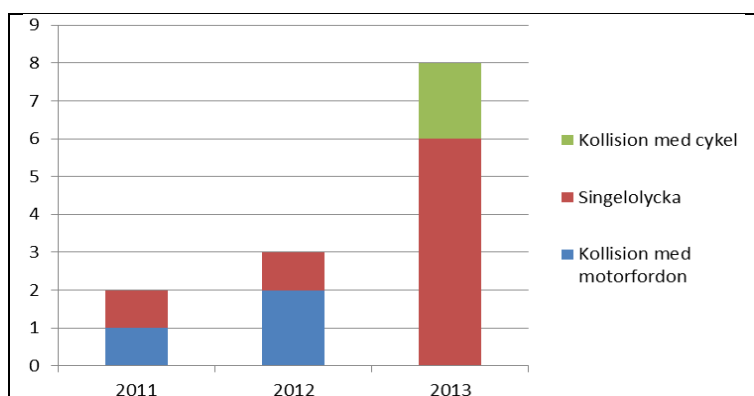
⁴⁴ STRADA, 2014

⁴⁵ STRADA, 2014

⁴⁶ STRADA, 2014

⁴⁷ Transportstyrelsen, 2012

Av dessa resulterade en olycka i allvarliga skador (se figur 16). Hälften av olyckorna var singelolyckor, två var kollisioner mellan cyklister och tre kollisioner mellan cyklister och motorfordon (se figur 17).⁴⁸



Figur 17. Antal olyckor med minst en cykel inblandad i Nykvarns kommun efter olyckstyp för åren 2011-2013.⁴⁹

Cykelhjälm användning

Ifall alla cyklister i Sverige använde cykelhjälm skulle antalet allvarligt skadade cyklister minska med 10 %. Antalet mycket allvarligt skadade skulle samtidigt minska med 35 % och antalet omkomna cyklister med 25 %. Tillsammans med halkbekämpning är användande av cykelhjälm de åtgärder som har de enskilt största

säkerhetspotentialerna. Vad gäller antalet omkomna cyklister är cykelhjälm den viktigaste åtgärden.⁵⁰

Det är i Sverige lag på att barn under 15 år ska använda cykelhjälm eller annat lämpligt huvudskydd när de cyklar.⁵¹ Vid en mätning utförd av NTF i Nykvarns centrum år 2012 visade det sig att sammanlagt 39 % av cyklisterna använde cykelhjälm. Av cyklisterna yngre än 15 år var samma siffra 64 % samtidigt som hjälm användningen för cyklister mellan 16-64 år endast var 27 %.⁵²

⁴⁸ STRADA, 2014

⁴⁹ STRADA, 2014

⁵⁰ Trafikverket m.fl., 2014

⁵¹ SFS 1998:1276 6kap. 4a§

⁵² NTF, 2012

6. RIKTLINJER FÖR GÅNG- OCH CYKELVÄGAR

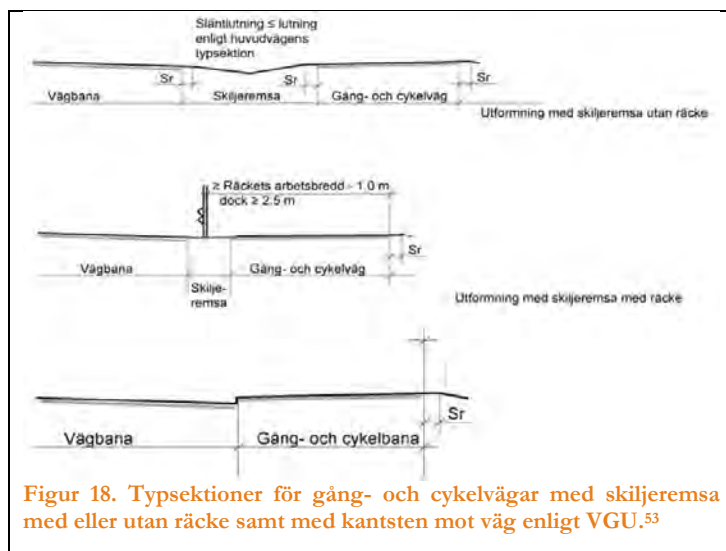
6.1 Gång- och cykelvägarnas utformning

Utformning av gång- och cykelvägar i Nykvarns kommun

- Gång- och cykelvägarna ska vara 3 meter breda så en cyklist kan möta två fotgängare i bredd.
- Korsningar ska utformas så att de är tydliga för alla trafikanter och med särskild hänsyn till personer med nedsatt syn samt barn, äldre och funktionshindrade.
- Belysningsstolpar ska placeras med ett avstånd av omkring 25 meter mellan stolparna.
- Belysning av belysningsklass P2 och P3 ska användas på kommunens gång- och cykelvägnät.

Skiljeremsa mellan väg och gång- och cykelväg

I Trafikverkets *Krav för vägars och gators utformning* (VGU 2012:179) anges att skiljeremsa mellan



Figur 18. Typsektioner för gång- och cykelvägar med skiljeremsa med eller utan räcke samt med kantsten mot väg enligt VGU.⁵³

18).⁵⁴

Bredd på gång- och cykelväg

Nykvarns kommun antog år 2010 egna riktlinjer för hur gaturummet ska utformas. I Nykvarns kommun dimensioneras gång- och cykelvägar så att en cyklist kan möta två fotgängare i bredd. Gång- och cykelvägar i kommunen byggs 3 meter breda, oavsett om de är friliggande eller går längs vägar med kantstensavgränsning (se figur 19).⁵⁵

Trafikverket och Sveriges Kommuner och Landsting anser att dubbelriktade gång- och cykelvägar bör vara minst 4 meter breda.⁵⁶ I *Regional Cykelplan för Stockholms Län* anges bredden på en dubbelriktad gång- och cykelväg till minst 4,3 meter. Detta för att fyra cyklar ska kunna

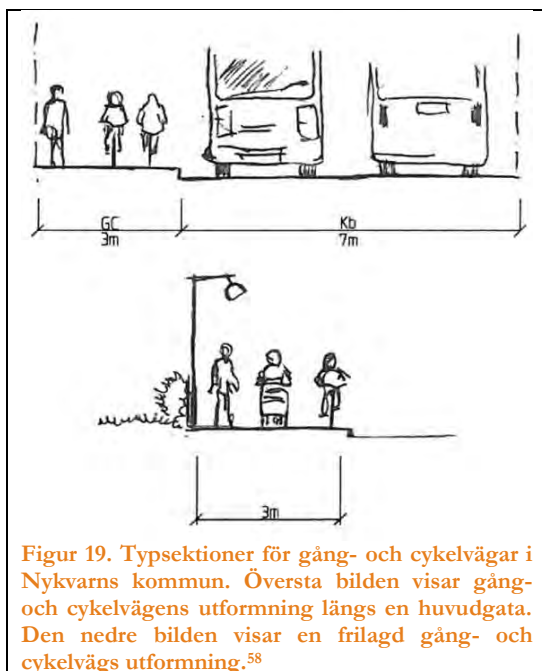
⁵³ Trafikverket, 2012a sid. 38-39

⁵⁴ Trafikverket, 2012a

⁵⁵ Nykvarns kommun, 2010

⁵⁶ Sveriges Kommuner och Landsting & Trafikverket, 2010

mötas i bredd.⁵⁷ Trafikintensiteten i Nykvarns kommun bedöms däremot inte så hög att en 4 meter bred gång- och cykelväg är befogad utan att 3 meter är tillräckligt brett för gång- och cykelvägar inom kommunen.



Korsningar

Enligt VGU behövs tydliga gränser mot de banor som korsas i en gång- och cykelkorsning. Det behövs även en tydligt kännbar gräns mellan gångytta, körbana och cykelbana för att underlätta orienteringen för blinda och personer med nedsatt syn. Gångytorna ska vara tydligt skilda från cykelbanan och körbanan och det ska vara tydligt för alla trafikanter. Gång- och cykelkorsningarna ska vara lätta att förstå för alla inklusive äldre, barn och funktionshindrade.⁵⁹

Belysning

Enligt VGU ska belysningen på en gång- och cykelväg vara utformad så att miljön känns trygg. Det är främst vägens karaktär och trafikmiljön som avgör om det behövs belysning.⁶⁰ Det finns inga lagar som kräver att det ska finnas belysning på gång- och cykelvägar eller hur den ska vara

utformad. Det är upp till kommunerna själva att bestämma. Praxis är att belysa gator och vägar i tätorter.⁶¹ Belysningen bör enligt VGU vara särskilt god vid olika typer av hinder och där vägens karaktär ändras, exempelvis vid korsningar och vid buskage.⁶²

Belysning av gång- och cykelvägar fyller flera behov. Införandet av belysning minskar antalet mörkerolyckor bland gång- och cykeltrafikanter med cirka 60 procent. Dessutom ökar tryggheten ifall belysning införs vid exempelvis en cykelöverfart eller vid annars mörka partier med dålig sikt.⁶³ Nyttan med belysning är ofta större på gång- och cykelvägar än på vägar för motorfordon samtidigt som bra belysning uppmuntrar till ökad gång- och cykeltrafik.⁶⁴

Ett lagom avstånd mellan belysningsstolpar på en gång- och cykelväg är omkring 25 meter och de bör vara mellan 4-6 meter höga. Stolparna bör placeras omkring 0,5 meter från asfaltskanten.⁶⁵

Trafikverket rekommenderar P2 och P3 som lämpliga belysningsklasser för gång- och cykelvägar. P2 främst för gång- och cykelvägar med mycket trafik, i områden som upplevs

⁵⁷ Trafikverket, 2014a

⁵⁸ Nykvarns kommun, 2010 sid. 6-7

⁵⁹ Trafikverket, 2012a

⁶⁰ Trafikverket, 2012a

⁶¹ Niska, 2011

⁶² Trafikverket, 2012a

⁶³ Niska, 2011

⁶⁴ Trafikverket, 2012b

⁶⁵ Trafikverket, 2012b

otrygga samt vid trappor och ramper. P3 används lämpligen på gång- och cykelvägar i nära anslutning till bostadsbebyggelse eller där vegetationen är minst 4 meter från vägen.⁶⁶

6.2 Drift och underhåll

Flest cyklister skadas i singelolyckor, varav cirka 60 procent orsakas av vägrelaterade faktorer som exempelvis bristande underhåll.⁶⁷ För att uppfylla kraven på säkerhet, komfort och framkomlighet samt att upprätthålla konstruktionens värde utförs drift och underhåll av en gång- och cykelväg.⁶⁸

Det är minst lika viktigt att sköta om de gång- och cykelvägar som redan finns i kommunen som att investera i nya. Varje investering i nya gång- och cykelvägar bör därför följas av en ökning av driftbudgeten i samma takt.⁶⁹

Som regel bryts inte en gång- och cykelväg ned av slitage utan det är främst tjäle och belastning av tunga fordon som skadar gång- och cykelvägar. Ifall utryckningsfordon, spolbilar med flera ska använda gång- och cykelvägen bör den också dimensioneras för det.⁷⁰

Pothål och sprickor utgör säkerhetsrisker för gång- och cykeltrafikanter.⁷¹ I Nykvarns kommun finns ingen generell policy för när eller vid vilken storlek pothål och sprickor ska åtgärdas. Det sker en bedömning från fall till fall. Om skadan exempelvis finns utanför ett äldreboende prioriteras den högre än om skadan ligger i ytterkanten på en gång- och cykelväg och är väl upplyst. Det är situationen vid och runt skadan som avgör hur akut den åtgärdas. I övrigt åtgärdas skador på gång- och cykelvägarna vid de stora underhållsrundorna i kommunen.⁷²

Halkbekämpning och snöröjning är viktigt för att både förebygga olyckor men även för att gång- och cykeltrafikanter ska känna sig säkra. Framförallt är det kombinationen av halka och mörker som upplevs som en säkerhetsrisk. Snöröjningen skapar även ojämnt underlag och höga snövallar försämrar sikten.⁷³ Redan vid ett snödjup av 3 cm börjar det bli svårt att ta sig fram med cykel.⁷⁴

I Nykvarns kommun gäller generellt att snöröjning ska ske vid ett snödjup av 5 cm, både på vägar och gång- och cykelvägar. Gång- och cykelvägar prioriteras högt i kommunen på grund av skaderisken för gång- och cykeltrafikanterna. Snöröjningen av gång- och cykelvägar startar därför samtidigt som snöröjningen av kommunens övriga vägnät.⁷⁵ Tätortens centrala delar, gång- och cykelvägar till kommunens skolor samt de gång- och cykelvägar som äldre i kommunen använder mest prioriteras högst vid snöfall.⁷⁶

⁶⁶ Trafikverket, 2012b

⁶⁷ Trafikverket m.fl., 2014

⁶⁸ Niska, 2011

⁶⁹ Sveriges Kommuner och Landsting, 2012

⁷⁰ Niska, 2011

⁷¹ Niska, 2011

⁷² Nybo, 2014

⁷³ Niska, 2011

⁷⁴ Vallentuna kommun, 2014

⁷⁵ Nybo, 2014

⁷⁶ Nybo, u.å.

7. REFERENSER

- Niska, Anna (2011) *Cykelvägars standard – En kunskapssammanställning med fokus på drift och underhåll*, VTI Rapport 726
- NTF (2012) *Stickeprovskontroll av cykelhjälmanvändningen i Nykarvans centrum*, NTF Stockholm - Gotland
- Nybo (2014) *Information om underhåll och snöröjning av Nykarvans kommuns gång- och cykelnät från Kjell Åström, teknisk driftchef på Nybo*, 2014-09-18
- Nybo (u.å) *Snöplogning & Halka*,
<http://www.nykarvansbostader.se/varaverksamheter/gataparkvattenochavlopp/vintervaghallning.4.6fb8dc2b13c90864ef3528.html>, hämtad 2014-09-18
- Nykarvans kommun (2010) *Typsektioner för gaturum – Riktlinjer för utformning i Nykarvans kommun*, Antagen av Kommunfullmäktige 2010-02-02, Dnr: KS/2009:262, Nykarvans kommun
- Nykarvans kommun (2014) *Översiktsplan 2014 – 2014-05-20*, Antagen av kommunfullmäktige 2014-06-18, Nykarvans kommun
- Regeringen (2009) *Mål för framtidens resor och transporter – Proposition 2008/09:93*, Näringsdepartementet
- Regionförbundet Sörmland (2012) *Regional cykelstrategi för Sörmland – Komplet version med fördjupade analyser*, Nyköping: Regionförbundet Sörmland
- SCB (2014) *Nykarvan – Kommunfakta – tätort*, Statistiska Centralbyrån
- SFS (1998:1276) *Trafikförordning*
- SFS (2001:651) *Förordning om vägtrafikdefinitioner*
- SFS (2007:90) *Vägmärkesförordningen*
- STRADA (2014) *Uttag ur STRADA av olycksstatistik med minst en cykel inblandad perioden 2003-2014*, Transportstyrelsen
- Strängnäs kommun (2014) *Cykelplan*, Strängnäs kommun
- Sveriges Kommuner och Landsting & Trafikverket (2010) *GCM-Handbok – Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus*, Solna: Åtta45
- Sveriges Kommuner och Landsting (2012) *Vägen till ett cyklande samhälle – Goda exempel på kommunal cykelplanering*, LTAB
- Trafikkontoret (2005) *Cykeln i staden – Utformning av cykelstråk i Stockholms innerstad*, publikation 2005:4, Stockholm stad
- Trafikverket (2007) *Trafik för en Attraktiv Stad*, utgåva 2, Trafikverket, Sveriges Kommuner och Landsting, Boverket

Trafikverket (2011) *Ökad och säker cykling – Redovisning av regeringsuppdrag*, Ärendenummer: TRV 2011/19633

Trafikverket (2012a) *Krav för Vägars och gators utformning*, Trafikverkets publikation 2012:179

Trafikverket (2012b) *Vägbehyningshandboken*, Trafikverket

Trafikverket (2013a) *Bilaga 4. Objektsbeskrivningar – Regionala cykelstråk, Södra delen av Stockholms län samt Stockholms innerstad*, Remissversion 2013-03-25

Trafikverket (2013b) *Trafiksäkerhetsmål*,
[http://www.trafikverket.se/Privat/Trafiksakerhet/Vart-
trafiksakerhetsarbete/Trafiksakerhetsmal/](http://www.trafikverket.se/Privat/Trafiksakerhet/Vart-trafiksakerhetsarbete/Trafiksakerhetsmal/), uppdaterad 2013-06-27, hämtad 2014-08-27

Trafikverket (2014a) *Regional cykelplan för Stockholms län 2014-2030*, Trafikverket Region Stockholm

Trafikverket (2014b) *Väg 509 Nykvarn*,
<http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Stockholm/Vag-509-nykvarn/>, uppdaterad 2014-08-01, hämtad 2014-09-08

Trafikverket, Transportstyrelsen, Sveriges kommuner och landsting, Stockholm stad, Huddinge kommun, Malmö stad, Linköpings kommun, Eskilstuna kommun, Cykelfrämjandet, Svensk cykling, NTF, Cycleurope, Folksam och VTI (2014) *Säkrare cykling – Gemensam strategi för år 2014-2020, version 1.0*, Trafikverket

Transportstyrelsen (2012) *STRADA – Informationssystem för olyckor och skador i trafiken*,
<http://www.transportstyrelsen.se/sv/vag/strada-informationssystem-for-olyckor-skador/>, uppdaterad 2012-06-01, hämtad 2014-09-15

Vallentuna kommun (2014) *Cykelplan*, Vallentuna kommun, Samrådshandling Februari 2014

Vägverket (2004) *Vägar och gators utformning*, Vägverkets publikation 2004:80

NYKVARNNS KOMMUN
155 80 Nykvarn

Besöksadress: Centrumvägen 26

Telefon: 08-555 010 00
Fax: 08-555 014 99

www.nykvarn.se

