

## Bjuda in Miljö- och Stadsbyggnadsprocessen till NTN för redogörelse hur stadsplaneringen inom "Nacka bygger stad" säkerställer att en god standard på cykelinfrastrukturen

Jag önskar att vi får en redogörelse från Miljö- och Stadsbyggnadsprocessen för hur man inom "Nacka bygger stad" säkerställer att stadsplaneringen tar höjd för en god standard på cykelinfrastrukturen. Inte minst med tanke på kommunens miljömål om andelen cykelresor, vilket sorterar under NTN.

Min fråga avser främst de två regionala cykelstråk som är centrala för cykelpendlingen, nämligen Boo/Saltsjöbaden-Stockholm och Älta-Stockholm. Det är centralt för trafikplaneringen/framkomligheten att dessa håller en standard som är i linje med gällande styrdokument (Nackas cykelstrategi, Regionala cykelplanen, Nackas tekniska handbok).

Peter Zethraeus (M)

---

Ur Nackas cykelstrategi antagen i KF 2014-10-27

### *Cykelstrategi sid 10*

Regionala cykelstråk I Nacka finns fyra utpekade regionala cykelstråk. Stråken är en del av den regionala cykelplanen och är av särskild betydelse för arbetspendling. Ansatsen är att dessa stråk ska ha en högre standard än det övriga cykelvägnätet och stora krav ställs på framkomlighet och trafiksäkerhet. Utformningen ska medföra att en hastighet på 30 kilometer i timmen ska kunna hållas (läs mer om detaljutformning i kapitel 6). Längs de regionala stråken ställs även högre krav på drift och underhållsinsatser. De regionala cykelstråken ska vara ett övergripande nät för alla typer av cyklister. 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. Det är av vikt att stråken är gena och därför följer de ofta de större vägarna. De regionala stråken har idag blandad standard. Värmdöstråket (Slussen-Gustavsberg) och Ältastråket (Sickla-Älta) är till stora delar utbyggda men standarden är varierande. Kraftfulla åtgärder krävs för att dessa stråk ska spegla den standardnivå som föreslås i den regionala cykelplanen. Saltsjöbadsstråket (Centrala Nacka – Saltsjö baden) går idag i blandtrafik och saknar till stora delar separat cykelinfrastruktur. Den del av Tyresöstråket som går igenom Nacka längs med Ältabergsvägen saknar även den separerad cykelinfrastruktur. Längs dessa två sistnämnda stråk behövs således än större insatser för att uppnå önskvärd standard

### *Cykelstrategi sid 11*

#### Regionala cykelstråk

Längs de regionala cykelstråken ska standarden vara god och målet är att uppnå en enhetlig utformning i hela länet. Cyklister ska mötas av god framkomlighet och hög trafiksäkerhet längs de regionala cykelstråken. För att nå detta mål har regionala utformningsprinciper för dessa stråk tagits fram. De regionala utformningsprinciperna kan till stora delar användas även på det övriga cykelvägnätet i Nacka. Hög säkerhet och god framkomlighet är alltid eftersträvarvärt. De regionala cykelstråken ska emellertid vara dimensionerande för en hastighet på 30 km/t. Detta ställer särskilda krav på utformningen, exempelvis en minsta kurvradie på 40 meter och tilltagna bredder så att omkörning alltid kan ske. Utformningen av de regionala cykelstråken bygger på att två fotgängare ska kunna gå i bredd samtidigt som cyklister ska kunna mötas och omkörning kunna ske samtidigt.

#### Breddmått

Smala gång- och cykelbanor är en av de största bristerna i dagens cykelvägnät. Framkomligheten, säkerheten och tryggheten påverkas negativt av dåligt tilltagna bredder. Den konflikt som idag uppstår när gående och cyklister ska dela på samma smala yta kan i stort lösas genom ökade bredder.

I tabell breddmått sid 12 redovisas breddmått för olika delar av cykelvägnätet. För de regionala cykelstråken är 4,3 meter minsta godkända breddmått för en dubbelriktad gång- och cykelbana. Där det är motiverat kan god standard användas, det vill säga 5,3 meters breddmått. Till de regionala cykelstråken tillkommer även ett sidoområde på en meter för ökad trafiksäkerhet (läs mer om detta i avsnitt Säkra sidoområden och skiljeremsa). I exempelvis uppförsbackar, kurvor och i anslutning till passager och överfarter är det eftersträvarvärt att öka breddmåten något eftersom både höga och låga hastigheter tenderar att öka vingelrisken för cyklister.