

NYKÖPINGS KOMMUNS

CYKELPLAN 2025-2035



STYRANDE DOKUMENT

Dokumenttitel	Nyköpings kommuns cykelplan 2025-2035
Diarienummer	MSN25/44
Kategori av styrdokument	Aktiverande
Fastställd av	Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden
Beslutsdatum	2025-10-07
Giltighetstid	2025-11-01 – 2036-12-31
Omfattar	Cykelplan för Nyköpings kommun
Dokumentansvarig	På politisk nivå: Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden På tjänstenivå: Tekniska divisionen, Gata, Park, Hamn
Uppföljning och aktualitetsprövning	Uppföljning gällande funktion och aktualitet ska ske minst en gång per mandatperiod

KATEGOERIER AV STYRDOKUMENT

Organiserande	Förklarar, tydliggör och reglerar kommunens roll- och ansvarsfördelning samt vem som har rätt att fatta beslut.
Normerande	Beskriver kommunens förhållningssätt i en viss fråga eller ger direktiv för hur något ska utföras och syftar till att styra beteenden utifrån en gemensam värdegrund.
Aktiverande	Beskriver vad kommunen vill förändra eller uppnå inom specifika områden och syftar till att ge ett uppdrag att handla på ett visst sätt.
Reglerande	Anger villkoren för kommunal service och vilka krav kommunen ställer på de som lever, verkar och vistas i Nyköping.

INNEHÅLL

1	INLEDNING	3
2	SYFTE	3
3	MÅL	3
4	NULÄGE	4
4.1	Potential	4
4.2	Målpunkter	4
4.3	Resvanor	5
4.4	Nyköpingsbornas åsikter om cykling	6
4.5	Trafiksäkerhet	7
4.6	Cykelvägnätet	9
4.7	Drift och underhåll	11
4.8	Mobilitetsåtgärder – kommunikation och kampanjer	11
4.8.1	Vintercyklistkampanjen	11
4.8.2	Mobilitetsveckan	11
4.8.3	Aktiva skoltransporter	12
4.8.4	Gå och cykla till skolan	12
4.8.5	Hjälmen femman	12
4.8.6	Mobility management (MM) och information i byggskede	12
5	VÄGEN TILL MÅLET – ÅTGÄRDSPLAN	12
5.1	Funktionsklassning av cykelvägnätet	13
5.2	Cykelvänliga miljöer	17
5.2.1	Riktlinjer	17
5.2.2	Teknisk standard	21
5.3	Drift och underhåll	24
5.4	Infrastrukturåtgärder	26
5.4.1	Åtgärdslista	28
5.4.2	Cykelvägvisning	37
5.5	Beteendepåverkan, stöd och tjänster	38
5.6	Genomförande, uppföljning och utvärdering	38

1 INLEDNING

Regional cykelstrategi, Regional cykelplan, ÖP 2040 samt Transportstrategin visar vägen till ett hållbart resande. I Nyköping ska det vara hög tillgänglighet för gående och cyklister där tydliga och trygga stråk knyter ihop målpunkter. Knutpunkter för byte mellan samtliga trafikslag ska utvecklas på strategiska platser. Kortare resor, mindre än fem kilometer, ska i större utsträckning än idag göras gåendes eller cyklandes.

Fokus ska ligga på barns förutsättningar till ökad rörelse. Detta fokus ska finnas med såväl för utformning av fysiska åtgärder, drift och underhåll och val av aktiviteter och kampanjer. I handlingsplanen för Transportstrategins genomförande anges att en cykelplan ska tas fram. Framtagande av en cykelplan finns också med i det Stadsmiljöavtal Nyköpings kommun har med anledning av nytt Resecentrum. I Miljö och samhällsbyggnadsnämndens uppdrag till tjänsteorganisationen finns den också med under särskilda uppdrag till Gata, Park, Hamn för 2024.

Eftersom de flesta korta resor görs i och kring centralorten Nyköping och det är här den största potentialen för ökad cykling finns är cykelplanen främst fokuserad kring detta område. Det är också här kommunen som väghållare har störst rådighet över åtgärderna. Framtagna riktlinjer ska dock gälla för hela kommunen.

Funktionsklassning av cykelnätet är framtaget för hela kommunen och förslag till åtgärder finns också för vissa närliggande kransorter.

2 SYFTE

Syftet med detta uppdrag är att ta fram en cykelplan med en kostnadsbedömd och tidsatt åtgärdslista. Cykelplanen ska ligga till grund för och vara underlag för kommunens långsiktiga arbete med cykelplanering, från beteendepåverkan till fysisk planering och byggnation. Cykelplanen ska ersätta nuvarande handlingsplan för utbyggnad av cykelvägnätet för ökat cyklande som togs fram 2010 (BTN10/37).

3 MÅL

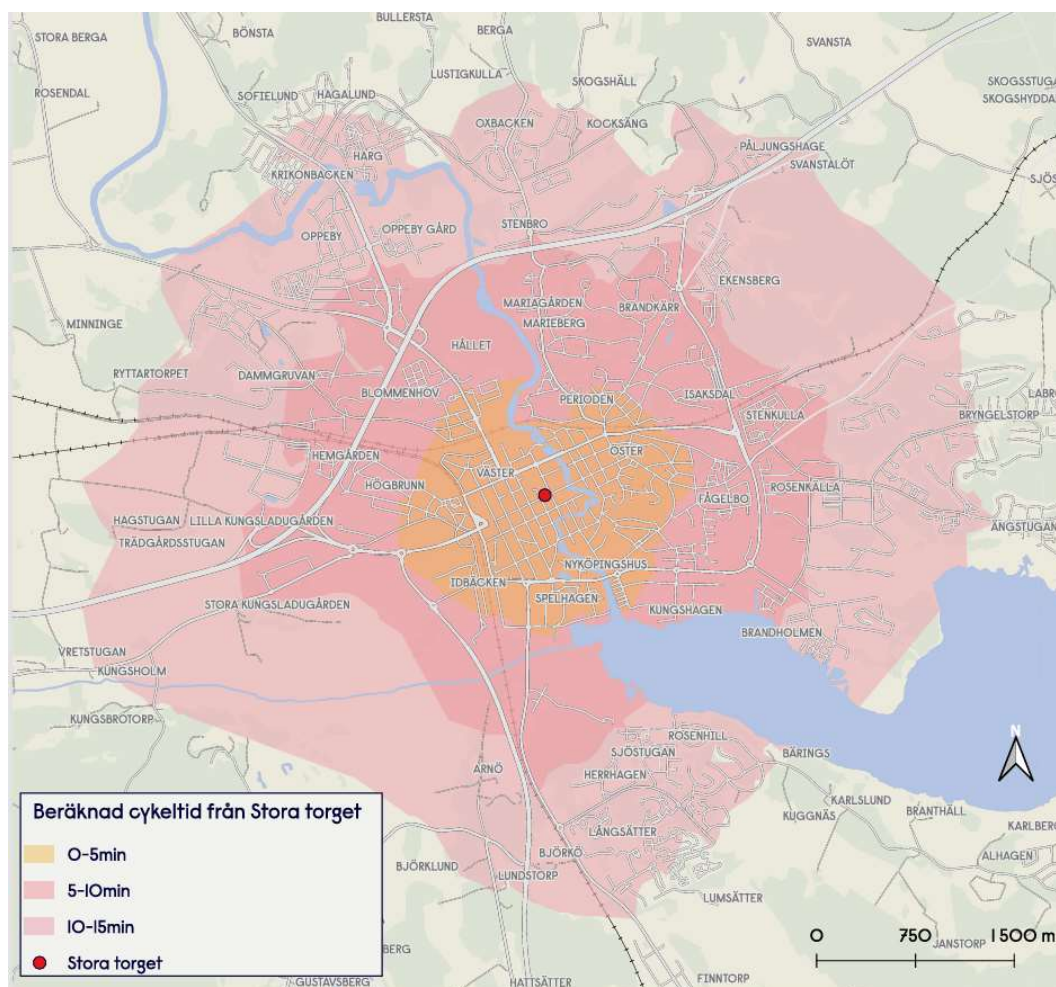
Målet med cykelplanen, som sträcker sig från 2025 till 2035 är ökad cykling. Andelen av Nyköpingsbornas resor i centralorten som sker med cykel ska vara minst 25% år 2035 utan att andelen gång- eller kollektivtrafikresande minskar. Barns cyklande ska öka, antalet som cyklar på vintern ska öka, cykelpassager och cykelöverfarter ska upplevas trygga och vara säkra. Såväl den faktiska som upplevelsen av trafiksäkerheten för cyklister ska öka.

Effekten som uppnås är att cykeln har en självklar plats i staden och Nyköping är välkänt för cyklisterna och de fina cykelstråken. Ung som gammal kan lätt ta sig fram i trafiksäkra och trygga miljöer. Tillgängligheten med cykel till stadens olika målpunkter är hög och det finns funktionella och tillförlitliga cykelparkeringar.

4 NULÄGE

4.1 Potential

Cykeln är som mest konkurrenskraftig för resor inom centralorten och för de resor som är kortare än fem kilometer. Medianresan i Nyköping är strax under fem kilometer (RVU 2024). Enligt statistiska centralbyrån (SCB) har 40 procent av andelen anställda i Nyköping möjlighet att cykla mellan bostad och arbete inom 15 minuter. 46 procent av kvinnorna och 33 procent av männen har cykelavstånd inom 15 min mellan bostad och arbetet (statistiken är från 2022). Arbetsplatser inom vård och omsorg ligger ofta i centralorter, vilket bidrar till att fler kvinnor än män har nära att cykla till jobbet.

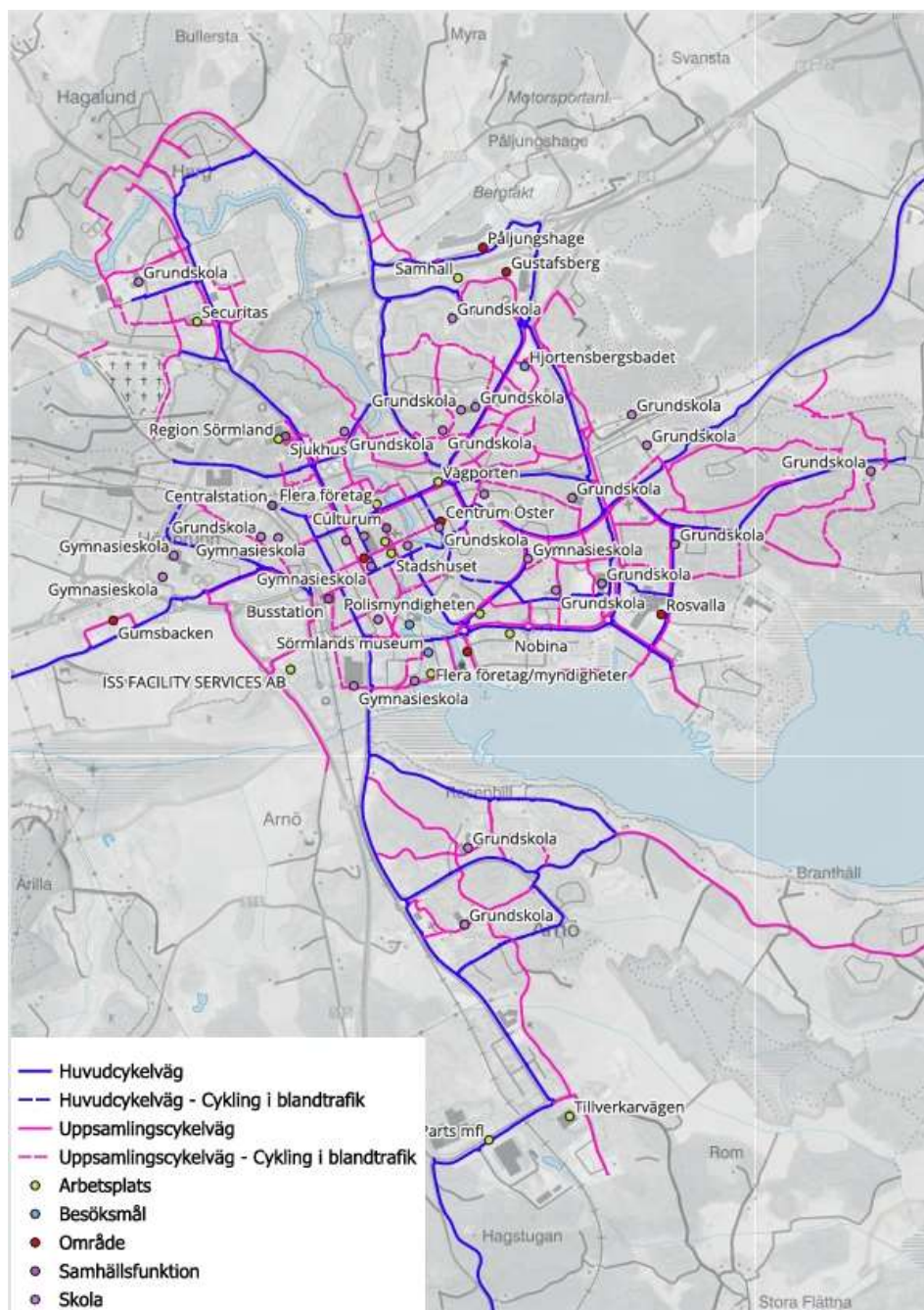


Figur 1: Hur långt man kommer i Nyköping från Stora Torget på en vanlig cykel med medelhastighet ca 1fem kilometer/h.

4.2 Målpunkter

Förutom att många har nära mellan bostad och arbete finns många andra allmänna målpunkter inom cykelavstånd. Även om dagens cykelvägnät redan erbjuder

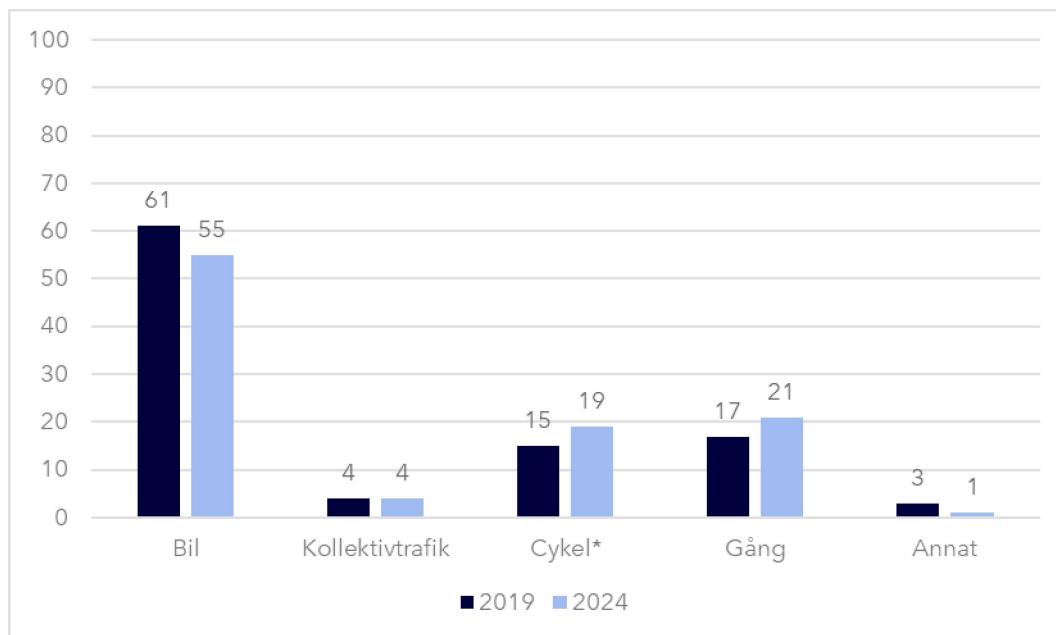
acceptabel tillgänglighet till flera av dessa målpunkter, visar våra analyser att det finns betydande utrymme för förbättringar i både direkthet, säkerhet och framkomlighet. Detta inkluderar bland annat att åtgärda felande länkar, förbättra korsningar och öka tryggheten vid passager, särskilt i centrala områden där separerade cykelstråk delvis saknas.



Figur 2: Större allmänna målpunkter längs utpekade huvudcykelnät och uppsamlingsnät nuläge (se funktionsklassning av cykelnätet under Vägen till målet – Åtgärdsplan)

4.3 Resvanor

I resvaneundersökningen (RVU) som genomfördes 2024 av Nyköpings kommun framgår att cykel är huvudfärdsätt i 19 procent av samtliga resor i centralorten inklusive elcykel. Det är en ökning med ca fyra procent jämfört med 2019. Inom hela kommunen ligger cyklingens andel på 14 procent.



Figur 3 Resornas fördelning mellan olika huvudfärdsätt i centralorten

RVU 2024 visar en könsfördelning av cykelresorna i Nyköpings kommun på 11 procent män och 16 procent kvinnor. De som cyklar mest, 16 procent av cykelresorna, är 25 - 44-åringar.

Den resvaneundersökning som genomfördes 2024 visar också ett resultat som är tydligt påverkat av pandemin. Det generella resandet bland befolkningen är lägre med färre antal resor per person och dag. Färdmedelsfördelningen har förändrats och visar en ökad cykelandel.

Fakta om resvanor och cyklingens potential:

- 54 procent av alla resor i Nyköpings kommun är kortare än fem kilometer.
- 61 procent av alla inköpsresor är under fem kilometer.
- 59 procent av alla fritidsresor är under fem kilometer.
- 47 procent av alla arbetsresor är under fem kilometer och 17 procent av dessa görs med cykel.
- 83 procent av hushållet har tillgång till minst en cykel och 16 procent en elcykel.
- Det finns olika resmönster beroende på bostadstyp. Boende i hyresrätt gör 22 procent av sina resor med cykel medan boende i radhus/kedjehus gör nio procent av sina resor med cykel.
- Avstånd till närmast bilparkering påverkar färdmedelsval, fler väljer att resa hållbart om avstånden till bilparkering är längre.

4.4 Nyköpingsbornas åsikter om cykling

Nyköpings kommun deltar och genomför mer eller mindre regelbundet medborgarenkäter som mäter människors uppfattning i olika frågor, bland annat trafikrelaterade. Engagemanget och svarsfrekvensen när det gäller cykling är stort i Nyköping i förhållande till andra kommuner.

Enligt cykelfrämjandes nöjdhetsundersökning från 2024 där 555 Nyköpingsbor svarade fick kommunen bra betyg i alla sex kategorier men det finns förbättringsområden. Nedan listas förbättringsområden och önskemål från undersökningen.

Prioriteringar	Nyköpings kommun	Mellanstora kommuner	Nationellt
Bygg ut sammanhängande cykelvägar där det idag saknas	51%	63%	67%
Förbättrad våghållning av cykelvägar året runt	48%	44%	40%
Prioritera cykeltrafik i korsningar	47%	36%	33%
Förbättrad kvalitet på existerande cykelvägnät	25%	29%	31%
Fler säkra cykelparkeringar	16%	20%	19%
Åtgärder för minskad biltrafik	17%	17%	19%
Förbättrad belysning på cykelvägar	21%	16%	14%
Förbättrad skyltning	12%	11%	11%
Informationskampanjer för att få fler att cykla	9%	9%	10%
Sänkta hastighetsgränser	6%	5%	6%
Förbättrade möjligheter att hyra cyklar	4%	3%	3%
Antal svar:	576	7289	28914

Figur 4: Förbättringsområden och önskemål från Cykelfrämjandets nöjdhetsundersökning 2024.

4.5 Trafiksäkerhet

Cyklister är en utsatt grupp i trafiken. Trafikolyckor med en cykel inblandad utgör över 30 procent av alla rapporterade olyckor som inträffade mellan 2020–2024, vilket gör cyklister överrepresenterade i olycksstatistiken i förhållande till cykelns färdmedelsandel. Där cyklister och gående ska samsas om samma yta uppstår konflikter men det sker relativt få olyckor där cyklister och fotgängare kolliderar, det utgör knappt en procent av alla olyckor.

Under perioden 2020 till 2024 finns 212 olyckor med cyklister inblandade i Nyköpings kommun registrerade i STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition, Transportstyrelsen). En av dessa med dödlig utgång på väg 771 efter att ha blivit påkörd av bil. De flesta olyckorna, 68%, resulterade i lindriga skador.

Generellt är det låga skadegrader hos inblandade cyklister. De tre olyckor som inträffat på kommunalt vägnät som medfört allvarliga skador är samtliga singelolyckor med skador på benen (knä och lår). Singelolyckor är annars den vanligaste olyckstypen vilket pekar på att drift och underhåll är viktiga områden för säker cykling.

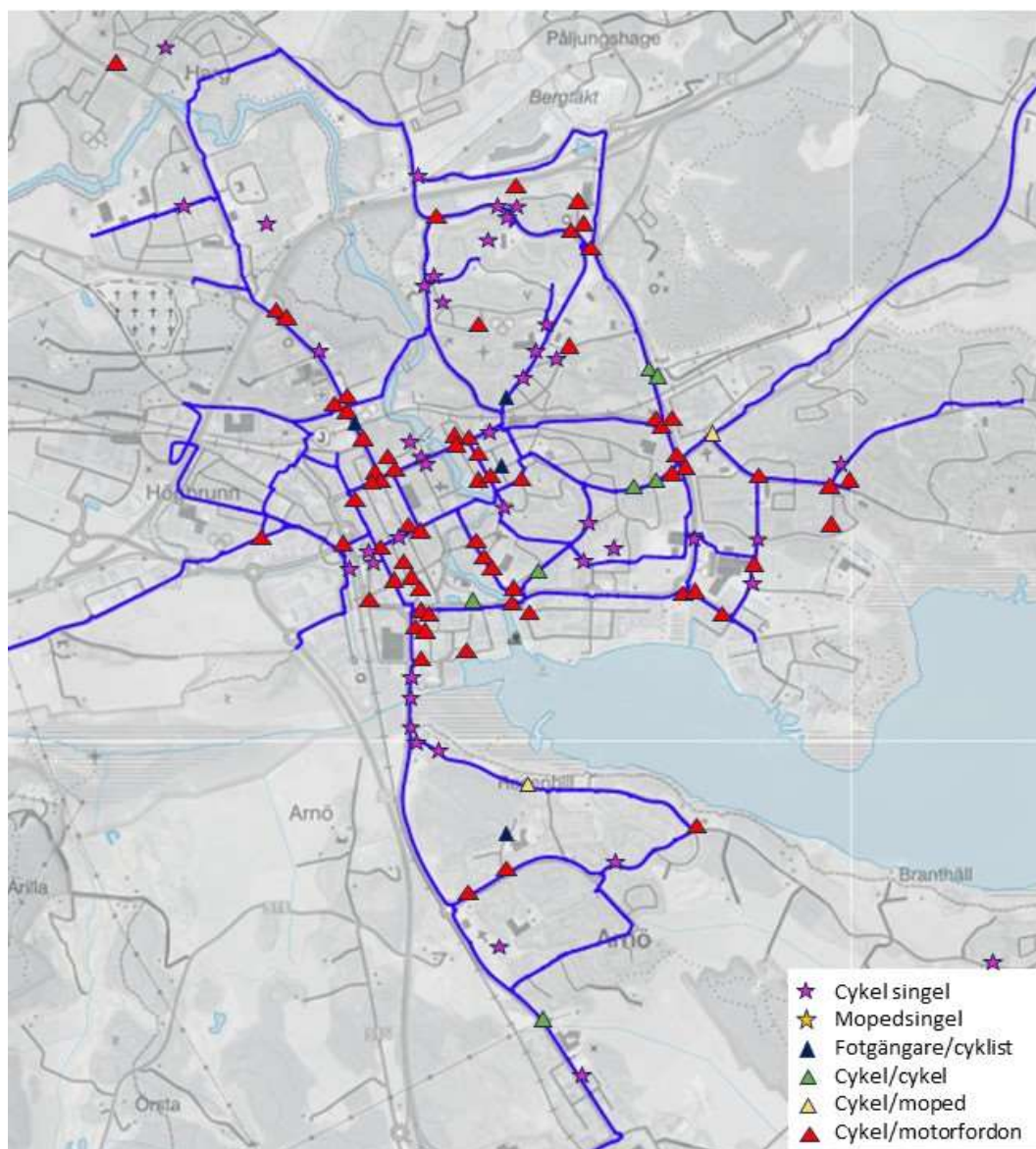
Kollisioner mellan cykel- och motorfordon sker ofta på cykelpassager i korsningar med mycket både cykel- och motorfordonstrafik samt på väg in och ut från fastighet som passerar över GC-väg. Bristande samspel och ”hög hastighet” på inkommande motorfordon är troliga orsaker. Korsningar där flera kollisioner mellan cykel och motorfordon inträffat är Brunnsgatan/Repslagaregatan, Brunnsgatan/Blommenhovsvägen/Visornas väg, Lennings väg/Östra Rundgatan och Lennings väg/Fågelbovägen/Trosavägen.

Tabell 1: Antal cykelolyckor fördelade på skadegrad registrerade i STRADA 2020 - 2024

Skadegrad	Allvarlig	Måttlig	Lindrig	Totalt
Kommunalt vägnät	3	35	105	143
Totalt	12	51	149	212

Tabell 2: Antal cykelolyckor fördelade på trafiksituation registrerade i STRADA 2020 - 2024

Trafiksituation	Antal
På GC-väg	46
I vägkorsning	34
I cirkulationsplats	15
På sträcka i samband med passage	7
Övrigt ospecificerat	41
Totalt kommunalt vägnät	143



Figur 5: Platser där olyckor med cyklister inblandade har skett. (STRADA 2020 - 2024).

4.6 Cykelvägnätet

Nyköping har ett huvudsakligen väl utbyggt cykelvägnät från yttre områdena in mot centrum, vilka följer huvudgatorna. Många bostadsgator lämpar sig väl utifrån trafikmängd för cykling i blandtrafik, medan uppsamlingsgator med större fordonsmängder delvis saknar separat infrastruktur för cykel. Genom de mest centrala delarna saknas ofta också separerade cykelstråk. Utrymmet är begränsat där kantstensparkering, många korsningar samt en komplicerad trafikmiljö gör centrum särskilt svårt för unga cyklister. Längs Västra och Östra Storgatan blandas fotgängare och cyklister, vilket till stora delar fungerar väl, men fotgängare upplever här cyklister som en otrygghetsfaktor samtidigt som cyklister behöver cykla sakta.

Längs huvudstråken mot respektive stadsdel är kapaciteten begränsad vid korsningspunkter med bilvägnätet och andra barriärer såsom järnvägar och vattendrag. Cykelvägnätets geometri är längs sträckor av nätet förhållandevis god,

men vid passager av bilvägnätet finns ofta geometriska och trafikmässiga begränsningar.

Idag saknas i princip prioritering av cykeltrafik i korsningar och vid passager. Det finns till exempel inga cykelöverfarter där biltrafik har väjningsplikt gentemot cyklister på överfarten. Det finns också risk för att flera korsningar blockeras av köande biltrafik som hindrar cykeltrafikens framkomlighet till exempel längs Lennings väg och Arnöleden.

Potentialen hos planskilda passager under vägar nyttjas inte till fullo på grund av mindre god koppling till matande cykelnät och/eller dess läge och utformning.

Belysningen längs cykelnätet är förhållandevis väl utbyggt, men ljusbilden uppfattas av många cyklister som otillräcklig.

Hinder för att förhindra biltrafik i gång- och cykelnätet ger minskad framkomlighet och utgör en säkerhetsrisk för cyklister.

Centralt och vid vissa större allmänna målpunkter finns rikligt med cykelställ med tak och för fastlåsning av ram. Flera relevanta målpunkter såsom låg- och mellanstadieskolor, badhuset och Rosvalla erbjuder dock endast äldre cykelställ, med dålig kvalitet och säkerhet.

Under de senaste åren har investeringar kring mindre kostsamma förbättringar i cykelinfrastrukturen, särskilt i form av cykelställ och belysning genomförts längs utvalda större stråk.

På strategiska platser i Nyköpings centralort finns ett flertal automatiska cykelpumpar.

Andra hjälpmedel som underlättar cykling såsom cykelräcken placeras oftast vid signalreglerade korsningar och finns på ett ställe i Nyköping idag vid korsningen Lennings väg/Fågelbovägen. Cykelräcken tillåter cyklisterna att sitta kvar på cykeln för att snabbt komma i väg när signalen slår om till grönt.

Cykelvägvisning ökar orienterbarheten och tillgängligheten till cyklingen, vilket fungerar som ett stöd för såväl vana som nya cyklister att välja den mest lämpliga vägen. Vägvisningen är även en effektiv marknadsföring som betonar att cykeln är ett prioriterat trafikslag i kommunen. Sedan år 2020 finns cykelvägvisning till större målpunkter och bostadsområden i Nyköping. För att tydliggöra huvudcykelvägnätet och för att påvisa att det finns ett kontinuerligt cykelstråk har skyltarna för vägvisningen placerats längs det huvudvägnät som finns utpekad för cykel idag.

Figur 6: Cykelvägvisning med avstånd i kilometer



4.7 Drift och underhåll

Gång- och cykelvägar prioriteras högt vid snöröjning och halkbekämpning. På de mest trafikerade gång- och cykelvägarna används metoden sopsaltning. Att sopsalta innebär att snön sopas bort i stället för att plogas bort. Därefter används en mild saltlösning som förhindrar halka. Syftet är att skapa barmarksunderlag på vissa cykelvägar i Nyköping. Det cykelvägnät som sopsaltas under vintern är det som idag kallas huvudvägnätet för cykel. Det övriga cykelvägnätet plogas och sandas.

Sandupptagning och lövsopning görs vår och höst och är två andra faktorer som är extra viktiga för cyklister.

Beskärning av växtlighet och slåtter utförs två gånger per år och vid behov.

Underhållssopning utförs vid behov och glaskross tas bort skyndsamt.

Belysning ses över kontinuerligt och uppdateras till modern armatur och ljuskälla (LED).

En mindre andel av den årliga asfaltförnyelsen satsas på underhåll och förnyelse av cykelvägnätet.

4.8 Mobilitetsåtgärder – kommunikation och kampanjer

Nyköpings kommun arbetar med beteendepåverkande kampanjer för att påverka fler att cykla. Generellt har beteendepåverkande kampanjer en hög kostnadsnyttokvot i jämförelse med infrastrukturåtgärder. Störst förändring uppnås om förbättringar av infrastruktur och beteendepåverkande kampanjer genomförs samtidigt.

Kombinationer av åtgärder, med mjuka och hårda åtgärder inom hållbart resande har visats kunna ge önskat effekt.

Det finns flera exempel på beteendepåverkande kampanjer, nedan beskrivs de åtgärder som genomförs idag.

4.8.1 Vintercyklistkampanjen

Vintercyklistkampanjen är en årlig kampanj som vänder sig till vanebilister. Det finns goda förutsättningar att öka andelen vintercyklister. Inte minst i Nyköpings kommun där arbetet med vinterväghållning har förbättrats väsentligt genom sopsaltning av prioriterade gång- och cykelstråk. För att öka nyttan av genomförd sopsaltning behöver dock fler cyklister bli medvetna om hur enkelt och smidigt det är att cykla även på vintern. Många väljer att ersätta vissa bilresor med cykel under sommarhalvåret. En utmaning är därför att få de som inte cyklar alls eller som cyklar under sommaren att fortsätta med detta även under den kallare delen av året.

4.8.2 Mobilitetsveckan

Mobilitetsveckan är en årlig aktivitet som Nyköpings kommun har genomfört under flera år. Europeiska mobilitetsveckan ([European Mobility Week](#)) är ett europeiskt initiativ för att underlätta och uppmuntra till hållbara resor och transporter.

Trafikverket ansvarar för arrangerandet av Trafikantveckan i Sverige och ger stöd,

inspiration och riktlinjer för det aktuella årets tema. Varje kommun utformar sina egna aktiviteter.

4.8.3 Aktiva skoltransporter

Aktiva skoltransporter är ett pilotprojekt som kommer pågå under 2025 - 2026 för att testa och utveckla ett arbetssätt och en slutgiltig plan för aktiva skoltransporter. Uppdragets långsiktiga syfte är att öka andelen som går och cyklar till skolan genom samverkan mellan olika divisioner. Arbetet kommer att identifiera, prioritera och genomföra en rad insatser och aktiviteter på en utvald skola i Nyköpings kommun. Aktiviteterna ska bestå både av fysiska åtgärder, information och beteendepåverkande åtgärder.

4.8.4 Gå och cykla till skolan

Kampanjen Gå och cykla till skolan är en tävling som vänder sig till alla F-6 skolor. Tävlingen pågår under två valfria veckor i september-oktober. Tävlingen går ut på att samla så många resepoäng som möjligt genom att elever och lärare tar sig till och från skolan på ett aktivt sätt, eller åker kollektivt. Syftet är att främja barnens hälsa, bidra till en bättre närmiljö och öka medvetenheten om aktiva skoltransporter.

4.8.5 Hjälpm femman

Hjälpm femman är en informativ och tävlingskampanj som genomförs av NTF på uppdrag av Nyköpings kommun. Kampanjen vänder sig till årskurs fem eller sex där de under en lektion får lära sig mer om trafikregler, cykelsäkerhet och vikten av cykelhjälm, trafikvett och empati i trafiken.

4.8.6 Mobility management (MM) och information i byggskede

Mobility management (MM) är en möjlighet att påverka människors vanor och informera. När störningar uppkommer och framkomligheten med ordinarie färdslag påverkas negativt är det särskilt effektivt att arbeta med beteendepåverkan i syfte att skapa nya resvanor. MM i byggskedet kan i ett sådant läge förstärka en positiv överflyttning till hållbara transporter genom att resenärerna erbjuds nya perspektiv.

5 VÄGEN TILL MÅLET – ÅTGÄRDSPLAN

Målet att trafiksäkert öka andelen resor med cykel i Nyköping uppnås genom en kombination av åtgärder. Valet av målpunkter som sammankopplas, vilken standard cykeltillgängligheten har, trygghetsaspekter, lägre restidskvoter med genhet och god framkomlighet, barnperspektiv och ett cykelnät som fungerar för en bredd av olika behov är alla byggstenar som gör att attraktiviteten ökar och fler väljer cykel som färdmedel.

För att prioritera mellan alla potentiella åtgärder som erbjuder ett mer attraktivt och väl använt cykelnät har vi sammanställt en Nyköpingsanpassad målbild och en

bristbeskrivningslista. Vad som saknas, kan förbättras och bör prioriteras från nuläget för att uppnå målbilden beskrivs i denna åtgärdsplan – vägen till målet.

5.1 Funktionsklassning av cykelvägnätet

Cykelvägnätet delas upp i huvudnät, uppsamlingsnät och lokalnät med olika standardnivåer för både utformning och förvaltning. Standardnivåerna beskrivs under rubriken "Cykelvänliga miljöer" nedan.

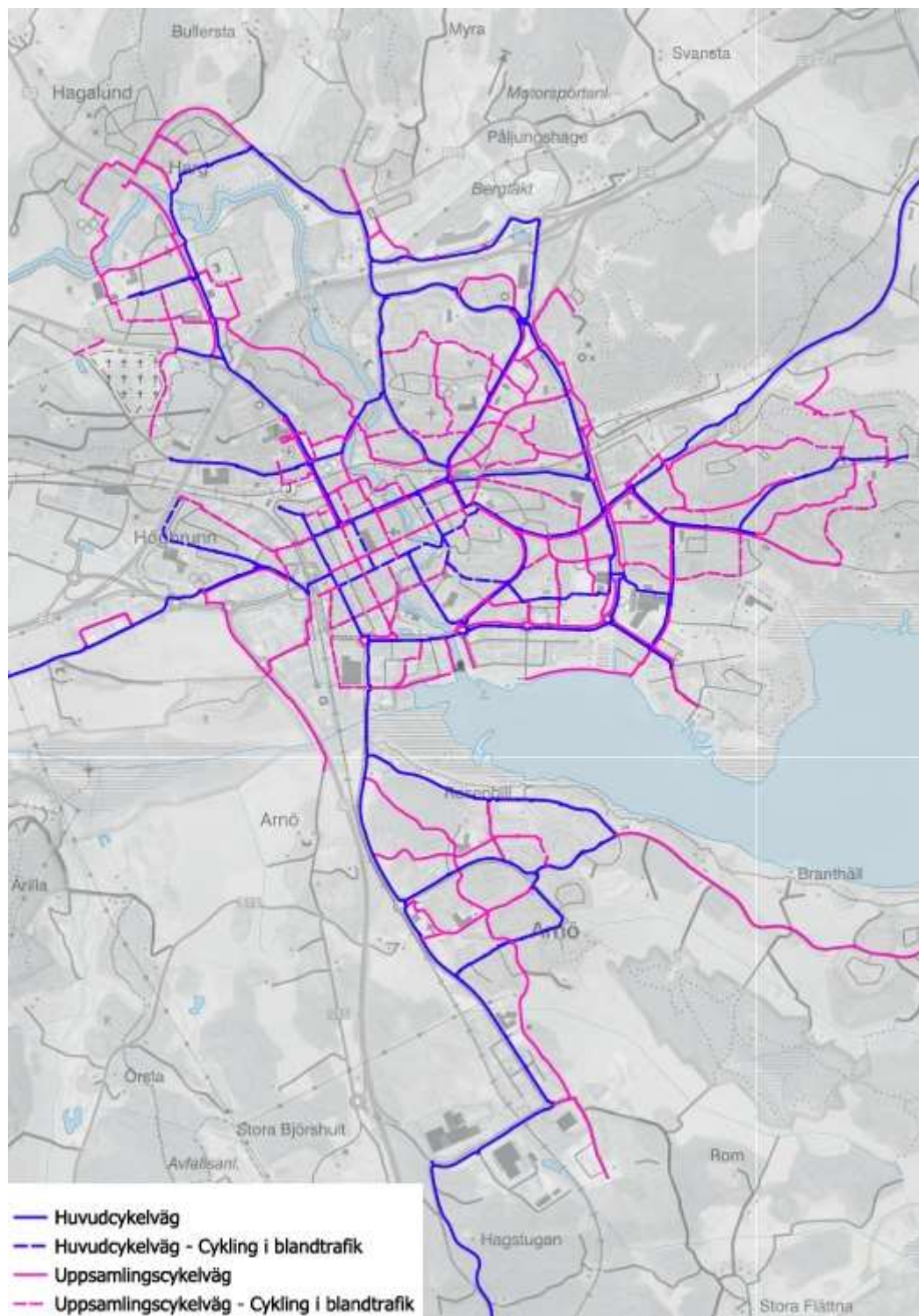
Huvudnätet och uppsamlingsnätet utgör stommen i cykelvägnätet och ger tillsammans ett sammanhängande nät där cyklister når de allra flesta större allmänna målpunkterna. Lokalnätet utgör ett komplement till dessa. Fokus i denna cykelplan ligger därför i huvudsak på huvudnät och uppsamlingsnät. Åtgärder på lokalnätet är endast aktuellt där det berör större allmänna målpunkter.

En viktig aspekt att beakta för ett sammanhängande nät är maskvidden (avståndet mellan parallella länkar, definierar nätets täthet). Maskvidden i huvudcykelnätet bör inte vara större än 500 meter och hälften så stor i de centrala delarna av en stad vilket i Nyköping uppnås med det framtagna huvudnätet och uppsamlingsnätet tillsammans.

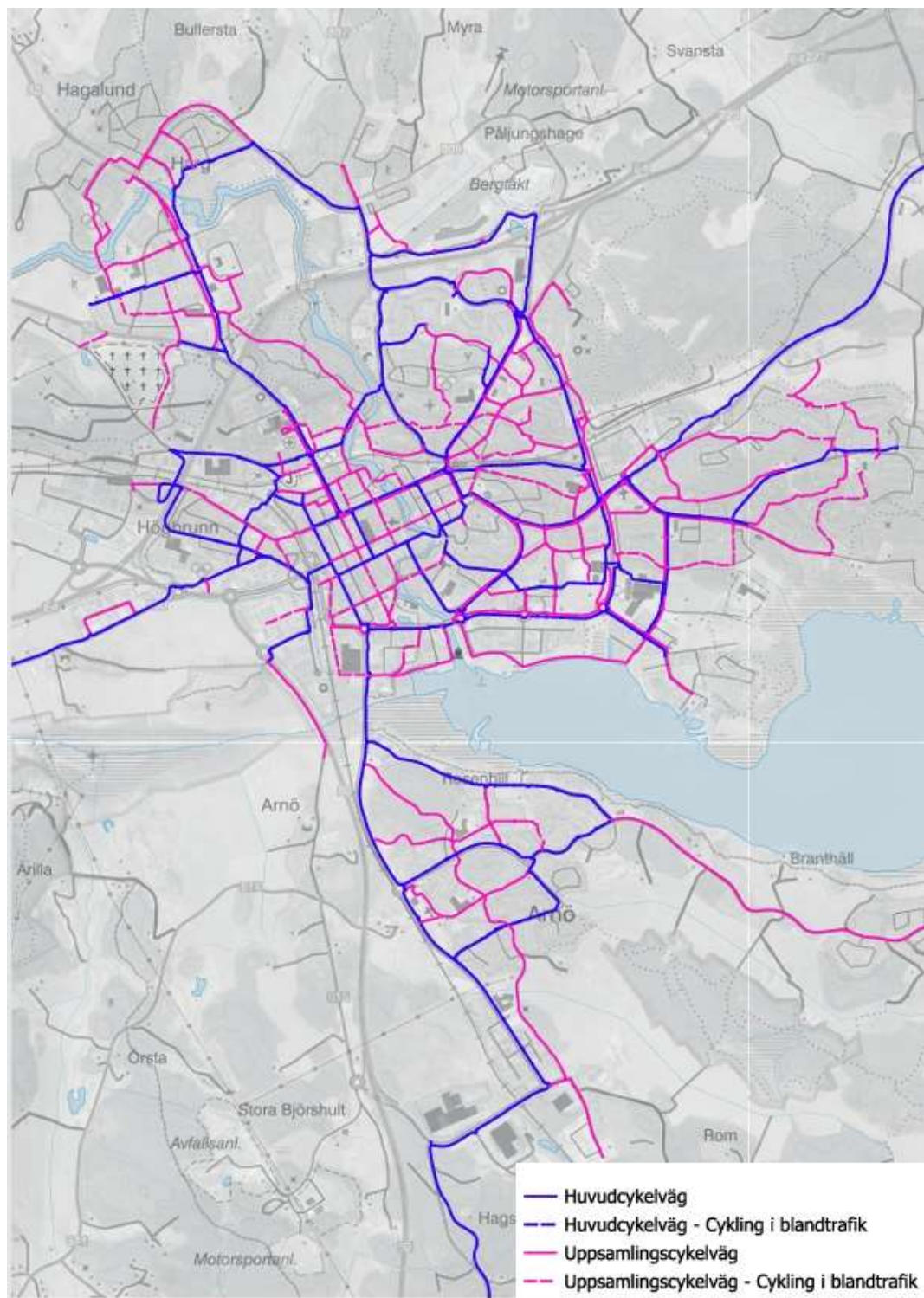
Restidskvot är en annan viktig aspekt för att välja cykeln som färdmedel. Den bör vara maximalt 1,5, alltså maximalt 50% längre restid med cykel än med bil. Med det sammanhängande cykelnät som presenteras i denna cykelplan tillsammans med tid för parkering av bilen och hur mycket närmare målet det går att komma med cykel uppnås godkänd restidskvot i de centrala delarna av Nyköping.

Cykelvägnätet beskrivs i tre olika tidsperspektiv. Nuläge, framtid och vision där framtidsbilden matchar denna cykelplans tidsperiod och beskriver målbilden för 2035. Visionsbilden är mer schematisk och beskriver en möjlig utveckling efter 2035.

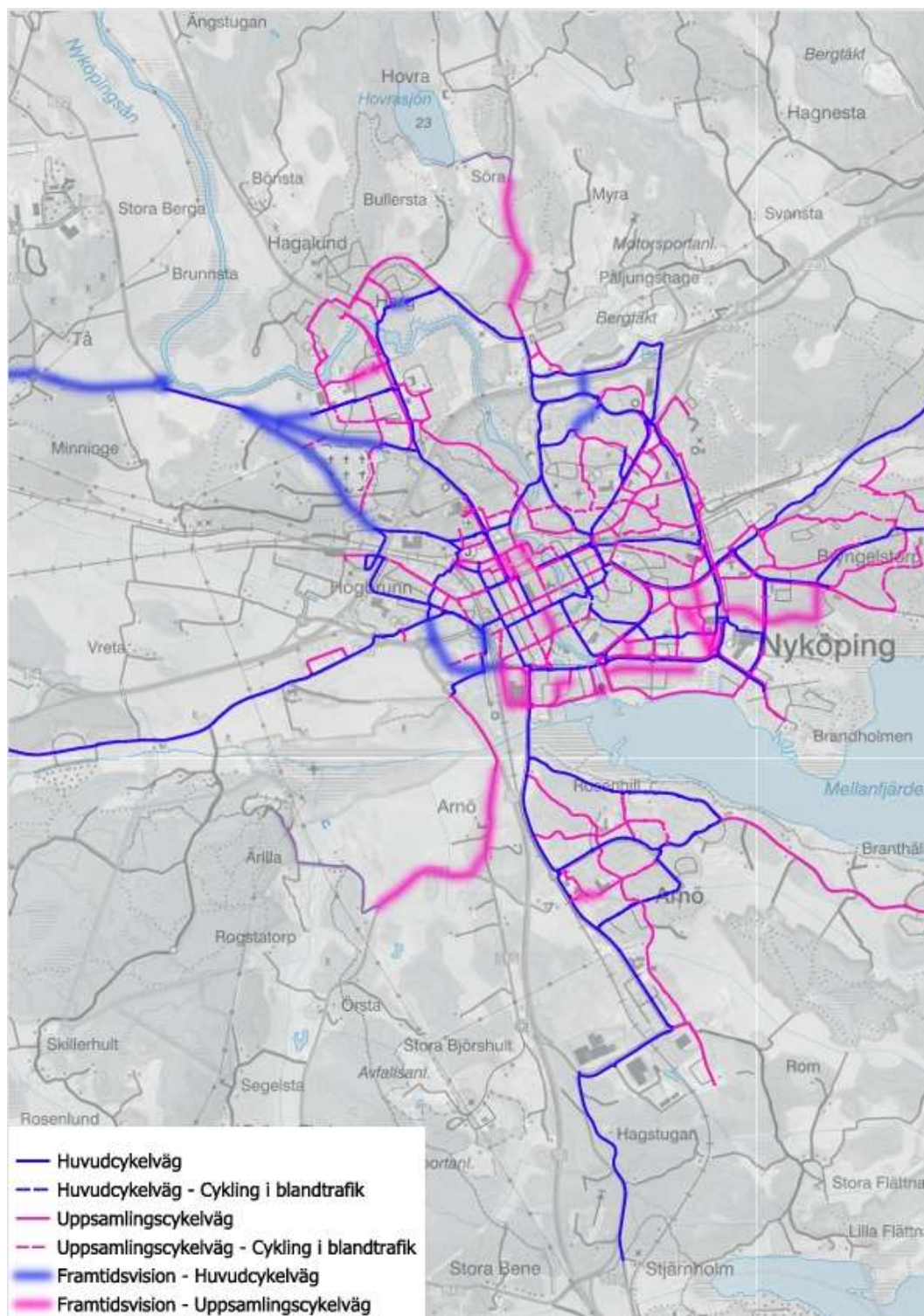
Vad som krävs för att nå målbilden för ökad cykling till 2035 beskrivs i kommande kapitel.



Figur 7: Utpekat huvudcykelnät och uppsamlingscykelnät, nuläge.



Figur 8: Målbild för huvudcykelnät och uppsamlingscykelnät vid fullt utbyggt cykelplan 2035.



Figur 9: Visionsbild för huvudcykelnät och uppsamlingsnät för vidare utveckling efter 2035

5.2 Cykelvänliga miljöer

För att nå målbilden för ökad cykling till 2035 krävs bland annat att trafikmiljön i Nyköping blir mer cykelvänlig för alla åldrar med fokus på barn och unga. Cykling ska känna tryggt och säkert alla tider på dygnet.

Lokalisering, utformning, hjälpmedel och kringtjänster samt underhåll är alla delar som skapar en cykelvänlig miljö. Detta avsnitt rör den standard och de riktlinjer som de olika nivåerna av cykelnät ska uppvisa. Vid planering av nya bebyggelsemiljöer, nyanläggning, reinvestering, återställning samt drift och underhåll ska standarden och riktlinjerna följas och vid bedömning av befintlig cykelinfrastrukturens status och behov ska nedan parametrar tas hänsyn till.

5.2.1 Riktlinjer

Vid utformning ska utöver minsta bredd vingelmån beaktas i huvudcykelnätet och uppsamlingsnätet.

God sikt är avgörande för trafiksäkerheten särskilt vid korsningar men också längs sträckor. Ju högre hastighet cykelstråket uppmuntrar till desto längre siktsträckor behövs. Detta är viktigt att beakta såväl vid nybyggnation som ombyggnation av befintliga anläggningar samt i underhållsplaner.

Motsvarande resonemang gäller även radier och breddning i kurvor på sträckor och där cykelbanor möter korsningspunkter. Vid både höga som låga hastigheter är det viktigt att inga skarpa svängar behöver utföras eller att det blir trångt vid mötande trafik i kurvor.

Drift- och underhållsplan, uppdelat efter typ av nät (huvudnät, uppsamlingsnät, lokalnät) ska finnas.

Allmänna målpunkter såsom skolor/förskolor, centrumbildningar/torg, kultur- och fritidsanläggningar, vårdinrättningar ska alltid ha cykelparkering som är tillgänglig året runt. Cykelparkering ska också finnas vid strategiska platser som till exempel vid hållplatser med stort upptagningsområde. Cykelparkeringar utformas enligt anvisningar i "Teknisk standard avseende anläggning på allmän platsmark" (TS) och Parkeringsstrategin.

Huvudnätet ska kunna användas året runt. Vintertid ska huvudcykelvägnätet sopsaltas.

Cykelbanor i huvudcykelnätet ska alltid separeras från biltrafik med kantsten eller skiljeremsa. Där många oskyddade trafikanter rör sig ska även gående och cyklister separeras med egna banor. Inför passager i större korsningar eller till stora målpunkter kan separering av gående och cyklister också behövas som en punktinsats för att öka trafiksäkerheten.

Cykelöverfart kan anläggas längs huvudstråk för cykel där framkomligheten för cyklister motiverar väjningsplikt för motorfordon enligt Transportstrategin och trafikflöden på platsen. Hänsyn måste dock tas till hur hastighetssäkringen påverkar till exempel busstrafik. Där det inte finns behov av särskilt väjningsplikt för motorfordon för cyklister men hastighetssäkring ska cykelpassager hastighetssäkras

genom upphöjd tillfart. Cykelpassager eller cykelöverfarter ska placeras så att risken att dessa blockeras av biltrafik minimeras.

Cykelbana i huvudnätet bör utformas som genomgående vid passage av in- och utfart eller lokalgata 3 (se kommunal gatutyp i Teknisk standard) och också övervägas vid passage av lokalgata 2 (se kommunal gatutyp i Teknisk standard).

Vid platser där cyklister måste stanna för att invänta till exempel grönt ljus i trafiksignal ska "Stop and go-räcken" eller liknande hjälpmedel övervägas.

Möjlighet till prioritering för cyklister ska finnas i trafiksignalanläggningar där behov finns enligt Transportstrategins prioriterings principer. Där cyklister kan köra genom trafiksignalen utan konflikter med biltrafik ska grönt ljus även för cyklister ges med automatik så kallat "medlöpande grönt".

I huvudvägnätet ska vägvisning till stora allmänna målpunkter finnas.

Huvudcykelnätet ska alltid vara på allmän platsmark.

Uppsamlingsnätet ska kunna användas större delen av året. säkerhet alla tider
Sopsaltning på vissa starka stråk till stora målpunkter och där många barn rör sig är önskvärt.

Cykelbanor i uppsamlingsnätet bör vara separerade från biltrafik med kantsten eller skiljeremsa. Kan dock förekomma i blandtrafik kortare sträckor (dock ej vid grundskola). På sträckorna i blandtrafik bör prioritering för cykeltrafik gälla i drift och underhållsplaner. Separering mellan gående och cyklister behövs normalt inte. Undantag kan förekomma vid till exempel anslutningar till större korsningar eller vid anslutning till centrumområde, äldreboenden, vårdcentraler och skola.

I uppsamlingsnätet finns generellt inga behov av cykelöverfarter. Dock kan undantag göras i samband med hastighetssäkring och tillgänglighet vid skolor och större kultur- och fritidsanläggningar där många barn rör sig. Hastighetssäkring görs i övrigt genom anläggande av upphöjd tillfart. Cykelpassager ska placeras så att risken att dessa blockeras av biltrafik minimeras.

Cykelbana i uppsamlingsnätet kan med fördel utformas som genomgående vid passage av in- och utfart eller lokalgata 3 (se kommunal gatutyp i Teknisk standard).

Vid platser där cyklister måste stanna för att invänta till exempel grönt ljus i trafiksignal ska "Stop and go-räcken" eller liknande hjälpmedel övervägas.

Möjlighet till prioritering för cyklister ska finnas i trafiksignalanläggningar där behov finns enligt Transportstrategins prioriterings principer. Där cyklister kan köra genom trafiksignalen utan konflikter med biltrafik ska grönt ljus även för cyklister ges med automatik så kallat "medlöpande grönt".

Vägvisning endast till stora målpunkter vid behov.

Alla nya gång- och cykelvägar bör förläggas på allmän platsmark, i befintliga miljöer kan de anläggas på kvartersmark. Om kvartersmarken är kommunal bör samma riktlinjer gälla som för allmän platsmark.

Lokalnätet ska kunna användas större delen av året. I lokalnätet behövs normalt inte separering från andra trafikslag. Dock kan det bli aktuellt till exempel vid skolor om trafikmiljön kräver det ur ett trafiksäkerhetsperspektiv.

I lokalnätet finns inga behov av cykelöverfarter. Eventuell hastighetssäkring av passager görs genom upphöjd tillfart.

Vägvisning endast till stora målpunkter vid behov.

Alla nya gång- och cykelvägar bör förläggas på allmän platsmark, i befintliga miljöer kan de anläggas på kvartersmark. Om kvartersmarken är kommunal bör samma riktlinjer gälla som för allmän platsmark.

Tabell 3: Riktlinjer för utformning av cykelnätet i tre nivåer i tabellform.

	Huvudnät	Uppsamlingsnät	Lokalnät
Separering	Alltid från biltrafik med kantsten eller skiljeremsa. Separering av cykel från gångtrafik där många rör sig samt vid stora korsningar och/eller passager	Bör vara separerade från biltrafik. Normalt ingen separation mellan gång- och cykeltrafik utom i anslutning till skola eller vid anslutning till större korsningar. Kortare sträckor kan förekomma i blandtrafik, dock ej vid skola	Kan vara i blandtrafik. Dock ej i anslutning till skola
Passager	Cykelöverfart där motorfordon har väjningsplikt för cyklister enligt Transportstrategin. I övrigt cykelpassage. Hastighetssäkring görs, vid behov, genom upphöjd tillfart	Ingen cykelöverfart. Undantag kan göras i anslutning till skola. I övrigt cykelpassage. Hastighetssäkring görs, vid behov, genom upphöjd tillfart	Ingen cykelöverfart
Genomgående GC-väg	Utformas som genomgående GC-väg vid passage av in- och utfarter till och från fastigheter samt lokalgata 3 Övervägas även vid passage av lokalgata 2	Utformas som genomgående GC-väg vid passage av in- och utfarter till och från fastigheter samt lokalgata 3	
Drift och underhåll	Ska kunna användas året om vilket förutsätter sopsaltning eller motsvarande	Ska kunna användas större delen av året. Prioriteras som cykelbana vid blandtrafik	Ska kunna användas större delen av året
Hjälpmedel	Överväg hjälpmedel där cyklister måste stanna. Till exempel räcke att hålla sig vid trafiksignal.		
Prioritering i trafiksignaler	Möjlighet till prioritering enligt Transportstrategins principer. Medlöpande grönt.		
Vägvisning	Vägvisning till större allmänna målpunkter	Vägvisning till större allmänna målpunkter kan finnas vid behov.	
Allmän platsmark	Alltid på allmän platsmark.	Alla nya GC-banor på allmän platsmark.	Alla nya GC-banor på allmän platsmark.

5.2.2 Teknisk standard

Utöver dessa riktlinjer ska Teknisk standard (TS) avseende anläggning av allmän platsmark (TS) kompletteras med en uppdelning i tre olika nivåer av cykelbanor (1.2.8 Cykelbanor) med beskrivning av nedanstående specifika egenskaper för respektive nivå.

För samtliga nivåer gäller att:

Lägsta standard enligt TS för uppbyggnad/överbyggnad, fri höjd över, fri bredd, minsta avstånd till fasta föremål, lutningar på längden och tvären och placering av brunnar, stolpar med mera gäller fortsatt.

Stödremsa mot grönyta ska finnas för gångbana, cykelbana och GC-banor.

Anslutningar från cyklingsbara gator eller annat cykelnät ska alltid vara utan nivåskillnad.

Om cykelbanor kombineras med gångbanor ska den högsta nivån på antingen cykelbanan eller gångbanan avgöra standarden på den kombinerade GC-vägn.

Huvudnätet ska alltid ha asfalt som slitlager.

Utöver lägsta standard ska bredden på kombinerade gång-och cykelvägar i huvudcykelnätet utökas där många cyklister rör sig. Där målbilden är fler än 500 cyklister/maxtimme ska delen som är avsedd för cykling vara minst 3 meter bred exklusive kantstöd och stödremsa.

I huvudcykelnätet eftersträvas breddökning i kurvor och en kurvradie på minst 40 meter.

Vid utformning ska utöver minsta bredd vingelmån beaktas. I normala fall är ett extra utrymme om 0,5 meter att rekommendera. Där cyklister tvingas cykla långsammare än 12 km/h behövs mer utrymme för vingelrörelser. Detta kan exempelvis gälla vid trafiksignaler eller i uppförsbackar. I sådana situationer kan 0,8 meters vingelmån behövas.

Cykelvägar i huvudnätet ska ha god belysning som förstärks vid passager över huvud- och uppsamlingsvägnät för biltrafik samt vid passager i närheten av skola.

Grundprincipen är att hinder för cyklister ska undvikas helt på huvudcykelnätet. Varje stopp som en cyklist tvingas till motsvarar en förlängning av den upplevda resvägen med 100 meter om cyklisten färdas i 20 km/h.



Uppsamlingsnätet bör alltid ha asfalt som slitlager. Kan inkludera grussträckor (grusvägar, stenmjölsyta) och gatsten i befintlig miljö när det är i blandtrafik. Gatsten accepteras bara i befintlig miljö där detta ingår i kulturmiljö.

I uppsamlingsnätet rekommenderas breddökning i kurvor och en kurvradie på minst 30 meter.

Vid utformning ska, utöver minsta bredd vingelmån beaktas. I normala fall är ett extra utrymme om 0,5 meter att rekommendera. Där cyklister tvingas cykla långsammare än 12 km/tim behövs mer utrymme för vingelrörelser. Detta kan exempelvis gälla vid trafiksignaler eller i uppførsbackar. I sådana situationer kan 0,8 meters vingelmån behövas.

Cykelbanor i uppsamlingsnätet ska ha god belysning som förstärks vid passager över huvudvägnät för biltrafik samt vid passager i närheten av skola.

Lokalnätet bör alltid ha asfalt som slitlager. Kan inkludera grussträckor (grusvägar, stenmjölsyta) och gatsten när det är i blandtrafik eller park/kulturmiljö. Gatsten accepteras bara i befintlig miljö där detta ingår i kulturmiljö.

I lokalnätet rekommenderas en kurvradie på minst 20 meter.

Cykelbanor i lokalnätet ska ha belysning om ingen annan ljusbild finns.

Tabell 4: Kompletteringar av TS uppdelat på cykelnätets tre nivåer i tabellform.

	Huvudnät	Uppsamlingsnät	Lokalnät
Slitlager	Alltid asfalt	Bör vara asfalt. Undantag grus i befintlig miljö. Gatsten endast i befintlig kulturmiljö	
Breddökning	GC-väg till minst 3 meter (cykeldelen) vid målbild om minst 500 cyklister/maxtimme. Breddökning i kurvor. Beakta vingelmån, 0,5 meter extra respektive 0,8 meter extra vid långsam cykling (under 12 km/h)	Breddökning i kurvor. Beakta vingelmån, 0,5 meter extra respektive 0,8 meter extra vid långsam cykling (under 12 km/h)	
Kurvradier	Rekommenderad kurvradie minst 40 meter.	Rekommenderad kurvradie minst 30 meter.	Rekommenderad kurvradie minst 20 meter
Belysning	God belysning som förstärks vid passager över huvud- och uppsamlingsnät för biltrafik samt i närheten av skola.	God belysning som förstärks vid passager över huvudnät för biltrafik samt i närheten av skola.	Belysning om ingen annan ljusbild finns.
Hinder	Inga hinder för cyklister.		

5.3 Drift och underhåll

För att nå målbilden för 2035 krävs bland annat att trafikmiljön i Nyköping blir mer cykelvänlig för alla åldrar med fokus på barn och unga. Cykling ska känna tryggt och säkert alla tider på dygnet.

Nuläget men framför allt målbilden för ökad cykling till 2035 innebär en utökning av omfattning och ambitionsnivå för främst huvudcykelnätet vilket i sin tur innebär behov av utökade resurser för att hantera drift och underhåll. Till exempel blir det 21 kilometer längre sträcka som sopsaltas vintertid.

Tabell 5: Skillnad i antal kilometer som behöver sopsaltas

Målbild Huvudcykelnätet	km	Skillnad mot idag (km)
Idag (det som sopsaltas)	34,8	
Uppdaterat huvudcykelvägnät (nuläge)	48,7	13,9
Huvudcykelvägnätet (fullt utbyggd cykelplan 2035)	56,0	21,2

För drift och underhåll finns ett årshjul framtaget uppdelat på de tre olika nivåerna huvudnät, uppsamlingsnät och lokalnät vilket visar på skillnaderna främst i intervall för vilka åtgärder som ska utföras på de olika nivåerna. Årshjulet beskriver en höjd ambitionsnivå jämfört med idag. Större hänsyn ska tas till medborgares och cyklisters synpunkter och brister som identifieras vid tillsyn ska åtgärdas snarast möjligt.

Tabell 6: Årshjul för drift och underhåll av cykelvägnätet

Månad	Huvudnät	Uppsamlingsnät	Lokalnät
Jan	Sopsaltning Beskränning av växtlighet	Plogning/Sandning	Plogning/Sandning Beskränning av växtlighet vid behov
Feb		Beskränning av växtlighet	
Mar	Sopsaltning	Plogning/Sandning	
Apr	Sopsaltning/Sopning Tillsyn	Sandupptagning Tillsyn	
Maj	Sopning 1 gång/månad Skräpplockning 1 gång/vecka Åtgärder tillsyn	Sandupptagning Sopning 1 gång/månad Skräpplockning 1 gång/vecka Åtgärder tillsyn	Sandupptagning Sopning vid behov Skräpplockning vid behov Åtgärder tillsyn
Jun	Sopning 1 gång/månad Skräpplockning 1 gång/vecka Slåtter Åtgärder tillsyn		Sopning vid behov Skräpplockning vid behov Slåtter Åtgärder tillsyn
Juli	Sopning 1 gång/månad Skräpplockning 1 gång/vecka Åtgärder tillsyn	Sopning 1 gång/månad Skräpplockning 1 gång/vecka	Sopning vid behov Skräpplockning vid behov
Aug	Sopning 1 gång/månad Skräpplockning 1 gång/vecka Slåtter Åtgärder tillsyn	Sopning 1 gång/månad Skräpplockning 1 gång/vecka Slåtter	Sopning vid behov Skräpplockning vid behov Slåtter
Sep	Sopning 1 gång/månad Skräpplockning 1 gång/vecka Tillsyn		Sopning vid behov Skräpplockning vid behov Tillsyn
Okt	Lövsopning löpande Skräpplockning 1 gång/vecka Åtgärder tillsyn		Lövsopning löpande Skräpplockning vid behov Åtgärder tillsyn
Nov	Lövsopning/Sopsaltning efter behov Åtgärder tillsyn	Lövsopning/Plogning/Sandning efter behov Åtgärder tillsyn	
Dec	Sopsaltning Åtgärder tillsyn	Plogning/Sandning	

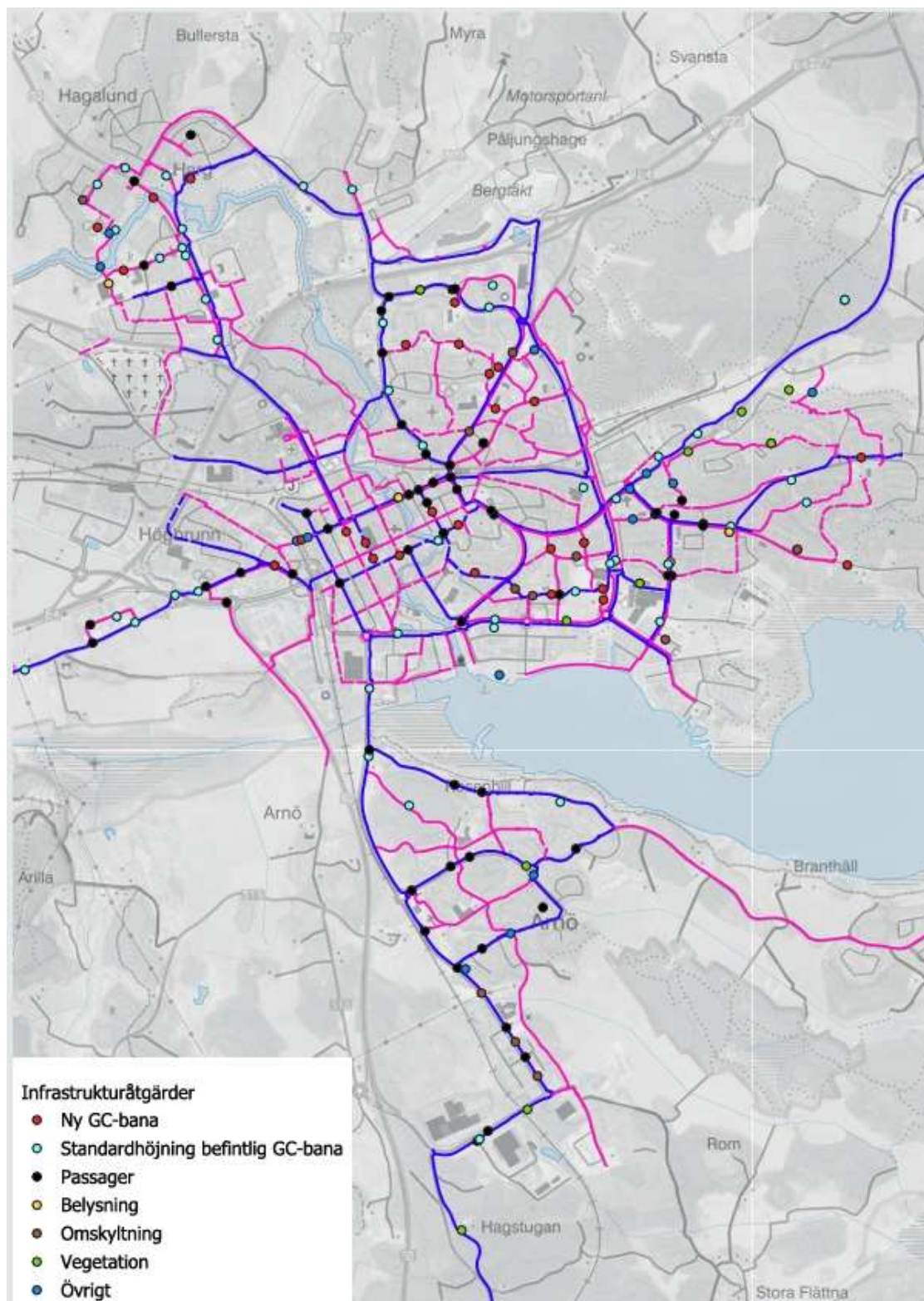
5.4 Infrastrukturåtgärder

Under 2024 filmades hela gång- och cykelnätet från en cykelkorg. Detta underlag har sedan använts för att identifiera brister ur trafiksäkerhets- och kapacitetssynpunkt längs gång- och cykelnätet både på sträcka och vid korsningar samt passager. Felande länkar har också identifierats.

En tätare maskvidd av huvudstråk, högre prioritering av cyklister via bredare och hastighetssäkrade passager och cykelöverfarter, centrala separerade cykelstråk och mer anpassning för att mernyttja befintliga barriärbrytande infrastruktur är några av de insatser där mer kostsamma infrastrukturåtgärder behövs. Planläggning kommer även att behövas för att uppnå målet om att huvudnät ska vara på allmän platsmark.

Brister och behov finns nu sammanställt i en bristlista. Här finns allt från små justeringar kring inväxande vegetation som skickas direkt till driftorganisation för åtgärd till större investeringsobjekt med helt nya länkar som saknas för att få sammanhängande cykelnät. Här finns också åtgärder som behöver hanteras i dialog och samverkan med Trafikverket.

Ur denna har åtgärder sorterats, paketerats och prioriterats till den åtgärdslista och åtgärdslista som presenteras nedan och som ska föra oss närmare målet om ökad cykling 2035. Prioriteringsgrunder har varit potential för ökad cykling, huvudnät, barn och unga, tillgänglighet till allmänna målpunkter och möjlighet till samordning med asfaltsplan och andra projekt såsom pågående detaljplaner och exploateringsprojekt. Redovisade bedömda kostnader är i 2024 års priser.



Figur 10: Infrastrukturåtgärder kategoriserade efter typ av åtgärd totalt för perioden 2026 – 2035 (representerade av centrumpunkter för åtgärder oavsett punkt eller sträcka för åtgärd) på utpekade huvudcykelnät och uppsamlingscykelnät, nuläge

5.4.1 Åtgärdslista

Åtgärdslista 2026

Beskrivning	Kommentar	Kostnad (tkr)	Kostnad inkl SMF tkr)
Ny gång- och cykelväg (GC): -Längs Ortvägen mellan Ortvägen 23 och Stockholmsvägen (Långbergsskolan) -Längs infart till Brandkärrsskolan från Brandkärrsvägen -Längs Allahelgonavägen -Förbi fotbollsplanerna vid Krikonbacken Standardhöjning befintlig gång- och cykelväg (GC): -Breddning av GC-väg längs Brandkärrsvägen mellan Östra Infarten och Gustafsbergsstigen (västra) -Breddning av GC-vägen bakom och cykelparkering vid hållplats Storkvägen på Ängstugevägen -Ny beläggning på GC-väg längs Lennings väg mellan Trosavägen och Alpha -Ny beläggning och justering av GC-vägen längs Stenbrovägen mellan Mariebergsvägen och Spinnarvägen -Ny beläggning och breddning av GC-vägen längs Stenbrovägen mellan Spinnarvägen och Stockholmsvägen -Ny beläggning och belysning (komplettering) längs GC-väg övre Krikonbacken -Ny beläggning på GC-vägen längs Idrottsvägen mellan Rosvalla och Brandholmsvägen (västra sidan) -Ny beläggning på GC-vägen längs Lennings väg mellan Husarvägen och Folkungavägen -Ny beläggning på GC-vägen genom skogen mellan Herrhagsvägen och Arnöleden (Flädervägen) Passager: -Ombyggnation av cykelpassager och övergångsställen samt GC-banor kring korsningen Brandkärrsvägen-Gustafsbergsstigen (västra) -Ombyggnation av cykelpassage och övergångsställe över Mariebergsvägen vid Stenbrovägen -Ombyggnation av passager längs med Arnöleden vid korsningen med Materialvägen och Finntorpsvägen -Utredning av hur cykelpassager och GC-väg ska utformas i korsningen Hamnvägen-Ringvägen-Folkungavägen -Ombyggnation av cykelpassager och övergångsställen över Stenbrovägen vid Spinnarvägen och Kråkbergsvägen -Ombyggnation av cykelpassage och övergångsställe över Östra Villagatan vid Ringvägen	Flera av åtgärderna är redan finansierade av KS och med statlig medfinansiering (SMF) Samordning med asfaltsplanen	8 918	5 095

Åtgärdslista 2027

Beskrivning	Kommentar	Kostnad (tkr)	Kostnad inkl SMF (tkr)
Ny GC-väg: -Ny GC-väg längs Murklevägen och GC-passage över Svampvägen samt justeringar av befintliga GC-banor i skogen längs Svampvägen -Ny GC-väg med belysning mellan Kraftstationen (Harg) och Tygvägen Standardhöjning befintlig GC-väg: -Ny beläggning och belysning längs Lennings väg mellan Brandholmsvägen och Östra Längdgatan samt ombyggnation av cykelpassage och övergångsställe över Husarvägen (södra sidan) -Ny beläggning och breddning av GC-väg längs Eskilstunavägen mellan tunnel under väg 53 och kraftstation (Harg) Passager: -Utredning av hur cykelpassager och GC-väg ska utformas i korsningen Stockholmsvägen-Runebergsgatan-Stenbrovägen -Utredning av hur cykelpassager och GC-väg ska utformas i cirkulationsplats Stockholmsvägen-Östra Rundgatan -Ombyggnation av cykelpassager och övergångsställen längs Regeringsvägen mellan väg 53 och Smålandsvägen -Ombyggnation av GC-anslutning till Erikslundsvägen vid Erikslundsvägen 10-14 Övrigt: -Anlägg cykelparkering vid lekplats och skatepark i Kungshagen	Flera av åtgärderna aktuella för ansökan om SMF 2027 Samordning med asfaltsplanen	7 050	4 900

Åtgärdslista 2028

Beskrivning	Kommentar	Kostnad (tkr)	Kostnad inkl SMF (tkr)
Ny GC-väg: -Ny GC-väg längs Östra Kyrkogatan mellan Östra Rundgatan och Östra Kvarngatan - Ny GC-väg längs Repslagaregatan vid Järnvägsgatan och ombyggnation av cykelpassage och övergångsställe över Järnvägsgatan -Ny GC-väg separerad från biltrafik längs Norrköpingsvägen vid Lillbrogatan Standardhöjning befintlig GC-väg: -Ombyggnation av befintlig GC-väg längs Stockholmsvägen mellan Olof Palmes väg och Brandkärrsvägen och cykelpassager och övergångsställen samt justera anslutningar till Hjortenbergsbadet -Breddning av GC-väg bakom hållplats Teknikgången (Norrköpingsvägen, Gripenskolan) Passager: -Ny cykelpassage och övergångsställe över Tullportsgatan vid Östra Kyrkogatan -Ombyggnation av cykelpassage i korsningen Östra Kyrkogatan Östra Kvarngatan (fyrvägskorsning för huvudcykelnätet) -Ombyggnation av cykelpassage och övergångsställe över Teknikgången, Sliparvägen och Nytorgsgatan/Lundbygatan längs Norrköpingsvägen Övrigt: -Gör befintlig GC-bro över TGOJ-banan vid Järnvägsgatan-Repslagaregatan mer cykelvänlig	Flera av åtgärderna aktuella för ansökan om SMF 2028 Samordning med asfaltsplanen	9 665	5 746

Åtgärdslista 2029

Beskrivning	Kommentar	Kostnad (tkr)	Kostnad inkl SMF (tkr)
Ny GC-väg: -Ny GC-väg längs Brunnsgatan mellan Repslagaregatan och Knipgränd (Västra skolan) Standardhöjning befintlig GC-väg: -Ny beläggning längs Lennings väg mellan Trosavägen och Brandholmsvägen (östra sidan) -Ny beläggning och genare genomgående GC-väg förbi infart till Hemköp längs Arnöleden mellan Hamnvägen och Strandparksvägen -Ny beläggning GC-väg längs Råbyvägen -Ny beläggning och kompletterande belysning på GC-väg mellan tunnel under väg 219 och Jupitervägen -Bredda GC-väg mellan Ängstugevägen och Bryngeltorpsskolan förbi skolan samt hindra biltrafik att komma in på GC-vägn vid Skalbaggestigen och Insektsvägen -Ny beläggning längs väg 53 mellan Smålandsvägen och Regeringsvägen (västra sidan) Passager: -Ombyggnation av cykelpassager och övergångsställen över Annebergsgatan, St Annegatan och Östra Kyrkogatan vid Östra Rundgatan samt över Östra Rundgatan vid St Annegatan och Östra Kyrkogatan -Ombyggnation av GC-passage över infarten till Willys på Gumsbackevägen -Ny cykelöverfart och övergångsställe över Borgaregatan vid Fruängsgatan -Ny cykelöverfart och övergångsställe över Repslagaregatan vid Fruängsgatan och anlägg genomgående GC-väg över Bagaregatan och Fruängsgatan längs Repslagaregatan Belysning: -Kompletterande belysning längs GC-väg på Östra Rundgatan och Repslagaregatan mellan Stockholmsvägen och Brunnsgatan -Ny belysning längs GC-väg på Brandkärrsvägen mellan Runtunavägen och Gustafsbergstigen	Flera av åtgärderna aktuella för ansökan om SMF 2029 Samordning med asfaltsplanen	7 005	5 618

Åtgärdslista 2030

Beskrivning	Kommentar	Kostnad (tkr)	Kostnad inkl SMF (tkr)
Ny GC-väg: -Ny GC-väg med belysning söder om Alpha -Ny GC-väg längs Örnkölds väg mellan Tessins väg och Fågelbovägen med genomgående GC-väg över Gyllenhjells väg -Ny GC-väg längs Aurore Holmbergs väg Standardhöjning befintlig GC-väg: -Ny beläggning längs Idrottsvägen mellan Ängstugevägen och Rosvalla (västra sidan) -Breddning av GC-väg mellan Alpha och Bergholms väg -Ny beläggning på GC-väg mellan tunnel under väg 53 och Håstens väg och vidare mot Hargsvägen Passager: -Ombyggnation och flytt av GC-passager över Svanvägen längs Idrottsvägen -Ombyggnation av cykelpassage och övergångsställe över Herrhagsvägen vid Örstigsleden -Ta bort cykelpassage och övergångsställe över Örstigsleden vid Dillvägen och anlägg cykelöverfart och övergångsställe vid cirkulationsplatsen vid Arnöleden -Ombyggnation till genomgående GC-väg alternativt cykelöverfart och övergångsställe över Bergholms väg mellan Alpha och Vittraskolan -Ombyggnation av GC-passage över Borgdalsgången och Parkvägen längs Hargsvägen och anlägg cykelparkering vid hållplats Diagonalvägen	Flera av åtgärderna aktuella för ansökan om SMF 2030 Möjlighet till exploateringsbidrag vid utveckling av Tessinområdet Samordning med asfaltsplanen	6 625	5 305

Åtgärdslista 2031

Beskrivning	Kommentar	Kostnad (tkr)	Kostnad inkl SMF (tkr)
Ny GC-väg: -Ombyggnation från gågata till GC-väg alternativt cykelgata längs Västra Trädgårdsgatan mellan Västra Kvarngatan och Västra Storgatan -Ny GC-väg längs Västra Trädgårdsgatan mellan Västra Storgatan och Knipgränd (till vändplatsen) och bygg om och ordna cykelparkeringen vid Campus -Ny GC-väg (alternativt cykelgata) längs Västra Kvarngatan mellan Fruängsgatan och hela vägen över kvarnbron till Östra Kyrkogatan och dela upp ytan med gående och cyklister över kvarnbron Standardhöjning befintlig GC-väg: -Breddning av GC-väg bakom hållplats Norra Arnö längs Arnöleden -Ombyggnation till genomgående GC-väg förbi Myntatorget längs Strandparksvägen Passager: -Ny GC-passage över Trollstigen längs Kanntorpvägen och komplettera belysningen -Ny cykelpassage och övergångsställe över Strandparksvägen vid Arnöleden med genare linjeföring för cyklister -Ombyggnation av cykelpassage och övergångsställe över Tullportsgatan vid Stockholmsvägen (östra sidan) -Ny cykelöverfart och övergångsställe på Västra Kvarngatan vid Fruängsgatan -Ombyggnation av korsningen Folkungavägen-Västra Kvarngatan för att underlätta för cyklister Övrigt: -Ombyggnation av anslutning till Hjortensbergsbadet från GC-väg mellan Hjortensbergsbadet och tunnel under Lennings väg	Flera av åtgärderna aktuella för ansökan om SMF 2031 Samordning med asfaltsplanen	11 150	6 688

Åtgärdslista 2032

Beskrivning	Kommentar	Kostnad (tkr)	Kostnad inkl SMF (tkr)
Ny GC-väg: -Ny GC-väg längs Mariebergsvägen från Stenbrovägen till Mariebergsvägen 7-45 (norra sidan) med cykelpassage och övergångsställe över infarten till Mariebergs Centrum samt ta bort gångbanan på södra sidan av Mariebergsvägen -Ny GC-väg längs Östra Kvarngatan mellan Östra Kyrkogatan och Östra Strogatan samt GC-passage över Östra Bergsgatan -Ny GC-väg längs Olof Palmes väg mellan Runebergsgatan och trafiksignalen på Stockholmsvägen samt cykelpassage och övergångsställe över Olof Palmes väg vid Runebergsgatan -Ny GC-väg med belysning mellan Oppeby skola genom parken mot Oppeby Gård och ta bort gammal länk Standardhöjning befintlig GC-väg: -Räta ut kurvan på GC-väg mellan tunnel under Lenningsväg och Rosvalla -Ny beläggning på GC-väg mellan bron över till Harg (Krikonbacken) och tunnel under väg 53 -Ny beläggning och nya passager över Gustav Adolfsvägen, Berzelivägen och Sturevägen på GC-väg mellan Smålandsvägen och tunnel under väg 53 -Ny beläggning och kompletterande belysning på GC-väg mellan Sturevägen och tunnel under väg 53 Passager: -Ombyggnation av cykelpassage och övergångsställe över Smålandsvägen vid "Släbroskolan" -Ombyggnation till genomgående GC-väg längs Ängstugevägen (norra sidan) över Erikslundsvägen (södra) och alla fastighetsutfarter mellan Trillingsbergsvägen och Trosavägen -Ombyggnation av korsningen Ängstugevägen-Erikslundsvägen (norra) med kortare cykelpassage och övergångsställe	Flera av åtgärderna aktuella för ansökan om SMF 2032 Samordning med asfaltsplanen	8 795	6 958

Åtgärdslista 2033

Beskrivning	Kommentar	Kostnad (tkr)	Kostnad inkl SMF (tkr)
Ny GC-väg: -Ny GC-väg längs Sommarvägen söder om Fågelbovägen och gör GC-vägn förbi Bergholms väg genomgående Standardhöjning befintlig GC-väg: -Räta ut GC-väg och komplettera med belysning längs Trosavägen mellan Lennings väg och Ängstugevägen (södra sidan) -Ny beläggning och kompletterande belysning på GC-väg från cirkulationsplats Östra Rundgatan-Lennings väg och upp till Omega och vidare till koppling till Örnskölds väg -Ny beläggning och kompletterande belysning på GC-väg längs väg 219 mellan GC-bro över väg 219 och tunnel under väg 219 (Stenkulla) Passager: -Ombyggnation till genomgående GC-väg över Hägervägen vid Ängstugevägen -Ombyggnation av korsning Vildgåsvägen-Ängstugevägen för kortare cykelpassage och övergångsställe Belysning: -Ny belysning på GC-väg längs Ängstugevägen mellan Bryngeltorpsvägen och Trosavägen (södra sidan) Övrigt: -Sätt upp räcke mellan GC-väg och väg 219 mellan tunnel under väg 219 och korsningen Ängstugevägen-väg 219		5 575	

Åtgärdslista 2034

Beskrivning	Kommentar	Kostnad (tkr)	Kostnad inkl SMF (tkr)
Standardhöjning befintlig GC-väg: -Breddning av GC-väg längs Gustafsbergsstigen och ombyggnation av cykelpassage och övergångsställen vid COOP och ICA MAXI -Ny beläggning och GC-passage över Oxbacksvägen och Bullerstavägen längs Hargsvägen mellan Tygvägen och Runtunavägen -Breddning av GC-väg längs Trillingsbergsvägen mellan Svampvägen och Ängstugevägen och anlägg genomgående GC-väg över infarten till Trillingsberg Passager: -Nya GC-passager över Geijersgatan och Tegnersgatan längs Runebergsgatan	Flera av åtgärderna aktuella för ansökan om SMF 2034 Samordning med asfaltsplanen	7 280	6 090

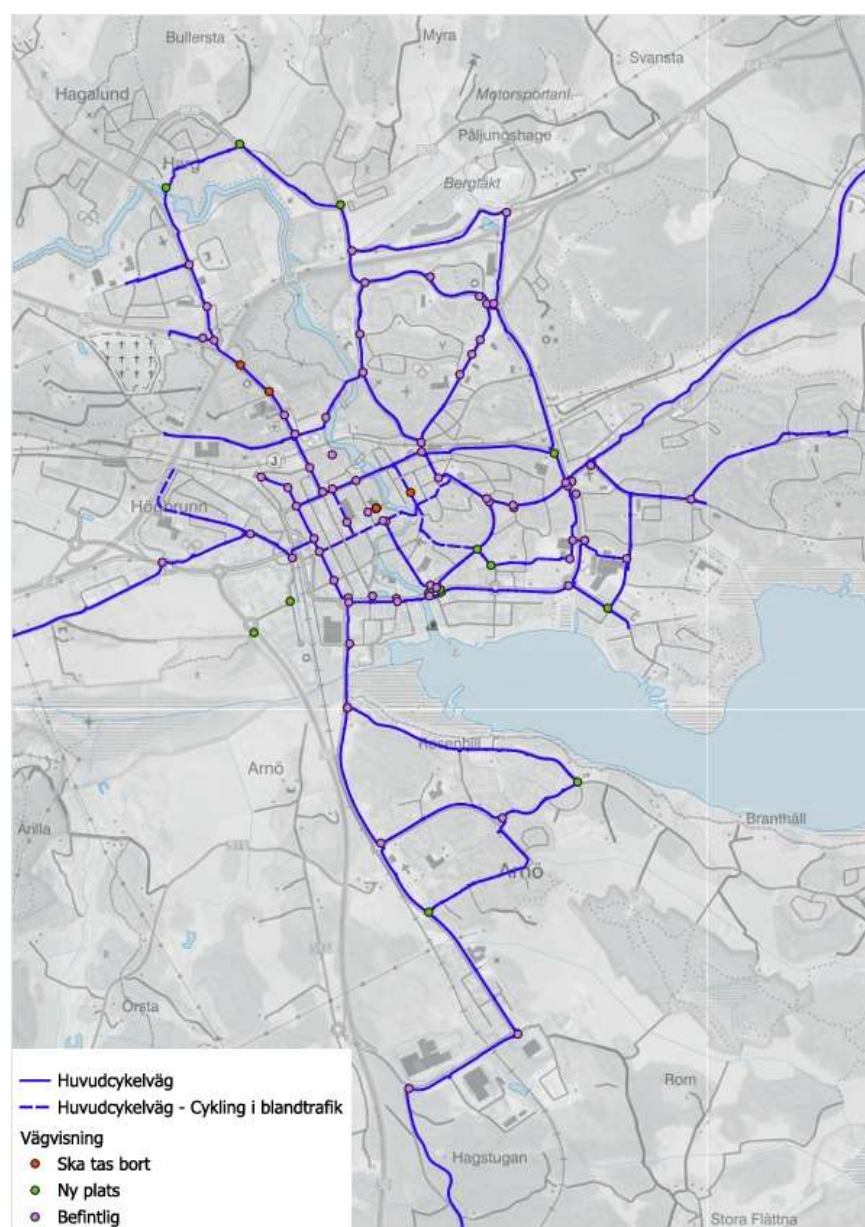
Åtgärdslista 2035

Beskrivning	Kommentar	Kostnad (tkr)	Kostnad inkl SMF (tkr)
Ny GC-väg: -Ny GC-väg mellan Ortvägen och Stockholmsvägen (genom grönområde) -Ny GC-väg längs Mariebergsvägen mellan infart till Mariebergsvägen 7-45 och Ortvägen -Ny GC-väg mellan vändplats och ny bebyggelse Ängstugevägen 40-44 Standardhöjning befintlig GC-väg: -Ombyggnation cykelpassage över Bilvägen vid Flättnaleden för genare cykling -Ny beläggning på GC-väg längs Ängstugevägen mellan Ekbocksrundan bortre del och övergångsstället vid Ängstugans förskola (norra sidan) Passager: -Ombyggnation av cykelpassage över Brandkärrsvägen vid Runtunavägen för genare cykling -Breddning av anslutning av GC-väg till Kremlestigen -Ombyggnation av passage över Arnöleden mot Björkö gård -Ombyggnation av cykelpassage och övergångsställe över Östra Kvarngatan och cykelpassage över Krokvägen vid Ringvägen	Flera av åtgärderna aktuella för ansökan om SMF 2035 Samordning med asfaltsplanen Mariebergsvägen är enskild	8 745	7 520

5.4.2 Cykelvägvisning

I samband med denna cykelplan har en genomgång gjorts av de befintliga målpunkterna och skyltarna för vägvisningen. Det har noterats att det finns en del brister gällande placeringen av stolpar samt att vissa bostadsområden inte finns angivet som en målpunkt idag, vilket behöver kompletteras. Fortsatt gäller att vägvisning huvudsakligen ska följa huvudvägnätet för cykel. I och med att huvudvägnätet kommer att utvidgas har nya platser för cykelväg-visningen identifierats. Vissa av de befintliga skyltarna behöver också få en annan riktning, detta för att följa det nya huvudvägnätet.

När resecentrum står klart behöver cykelvägvisning justeras då stora allmänna målpunkter som Centralstation och Busstation byter både namn och plats.



Figur 11: Cykelvägvisning i huvudcykelvägnätet, nuläget

5.5 Beteendepåverkan, stöd och tjänster

Utöver åtgärdslistan med infrastrukturåtgärder behöver beteendepåverkande åtgärder också genomföras för att målet med ökad cykling ska nås 2035.

Förutom att göra mer av det som redan görs i form av kommunikation och kampanjer behöver arbetet med fler aktiviteter och samverkan med andra kommuner och aktörer utvecklas. Exempel på detta är:

- Aktiva skoltransporter
- Utveckla MM i byggskede
- Utveckla signalprioritering
- Fler fasta mätpunkter vid entréer till stadskärnan
- Förmånscyklar personal
- Hyrcykelsystem Resecentrum
- Prova på el- och lådcykel
- Cykelns dag
- Medlem i Svenska cykelstäder
- Cykelvänlig arbetsgivare
- Information till medborgare om fördelar med cykling
- Samverkan med andra kommuner

5.6 Genomförande, uppföljning och utvärdering

Uppdraget att genomföra cykelplanen ges till planerings- och utredningsenheten Gata, Park, Hamn, Tekniska divisionen. Genomförandet ska ske inom ordinarie linjeorganisation och processer i samverkan med andra berörda enheter inom Tekniska divisionen och division Samhällsbyggnad.

Andelen som cyklar följs upp genom den resvaneundersökning kommunen genomför var fjärde eller femte år.

Utbyggnadsbehov och utbyggnadstakt matchas mot kommunens transportinfrastrukturinvesteringsplan på sex år och den årliga investeringsbudgeten. Finansiering av åtgärderna ska ske genom framskrivning av medel ur investeringsbudgeten med möjlighet att söka statsbidrag ur Länstransportplanen med upp till 50% av kostnaderna. Där det går ska åtgärder samordnas i tid med bland annat asfaltsplanen och belysningsplaneringen. Möjlighet till exploateringsbidrag vid ny bebyggelse ska också vägas in.

Åtgärdslistan ska uppdateras varje år vad det gäller prioritering i tid och kostnad med rapportering till Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden om förändringar och framdrift.

Mobilitetsbokslutet som beskriver genomförda åtgärder, satsningar samt sammanställer fakta, statistik och trender ska också beskriva cykelplanens status. Här ska antalet cyklister följas upp genom kontinuerlig mätning i fasta mätpunkter på strategiska platser. I dagsläget har Nyköpings kommun en fast cykelräknare på Västra viadukten. Antalet fasta mätpunkter som mäter kontinuerligt behöver utökas för att täcka in flera entrépunkter till den centrala staden.