



Transportstrategi för Nyköpings tätort och Skavsta

Dnr SHB14/58
KK15/477

Information och beställning

Beställning av dokument kan göras via e-post
kommun@nykoping.se

Adress:

Nyköpings kommun
Samhällsbyggnad, Strategienheten
611 83 Nyköping

Foto och illustrationer: Nyköpings kommun och WSP 2015.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	4
1. Inledning	5
1.1 Bakgrund	5
1.2 Vägledande visioner och mål	5
1.3 Målbild för transportstrategin	6
1.4 Målgrupp	6
1.5 Syfte	6
1.6 Avgränsning	6
2. Ställningstaganden	7
2.1 Helhetssyn	7
2.2 Prioritering av trafikslagen	7
2.3 Fyrstegsprincipen	8
2.4 Tillgänglighet för alla	8
2.5 Struktur för gator och vägar	9
2.6 Drift och underhåll	9
3. Strategier för trafikslagen	10
3.1 Gångtrafik	10
3.2 Cykeltrafik	11
3.2 Kollektivtrafik	11
3.3 Godstrafik	12
3.4 Biltrafik och andra individuella fordon	13
4. Fördjupning	14
4.1 Nuläge	14
4.2 Utgångspunkter	17
4.3 Utmaningar	18
4.4 Miljöanalys av Transportstrategi	20
4.5 Styrning	21
4.6 Dialog och kunskapsuppbyggnad	21
4.7 Framgångsfaktorer	21

Sammanfattning

Transportstrategin för Nyköpings tätort och Skavsta är ett verktyg för att skapa den hållbara staden med attraktiva och tillgängliga miljöer för alla. Nyköping växer och utrymmet minskar. Allt fler ska få plats, framför allt i de centrala delarna av staden, vilket kräver en långsiktig planering och en helhetssyn på stadsutveckling och transportfrågor.

Transportstrategin

- Prioritering av trafikslagen i följande ordning: gång, cykel, kollektivtrafik och bil
- Helhetssyn med fyrstegsprincipen* som grund vid all planering
- Strategier för varje trafikslag
- Prioritering av tillgänglighet



* resurseffektiva åtgärder som beteendeförändringar, effektivisering av befintlig transportinfrastruktur och enkla ombyggnationer ska föregå större ingrepp som nybyggnation av infrastruktur



1. Inledning

1.1 Bakgrund

Kommunstyrelsen i Nyköping har gett Samhällsbyggnad i uppdrag att ta fram en transportstrategi. Strategin ska användas som underlag vid kommunens utveckling av ett hållbart transportsystem i staden. Transportstrategin ersätter infrastrukturplanen från 2010 och omfattar tidsperioden 2016-2030 och omfattar samma geografiska område som den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta från 2013.

Nyköpings tätort är Nyköpings kommuns centralort. I detta dokument omnämns Nyköpings centralort även som begreppet stad. Nyköping är en kommun med stark tillväxt avseende antalet invånare. Under de senaste fem åren har befolkningen ökat med i snitt 500 invånare per år. Det kommer att leda till ett ökat transportbehov både lokalt, regionalt och nationellt.

I Nyköping planeras det för anläggning av två nya resecentrum, ett centralt i staden och ett beläget vid Skavsta flygplats, kopplat till snabbjärnvägen Ostlänken. Den nya järnvägen kommer att medföra förkortade restider till såväl Stockholm som Norrköping och Linköping. Med kortare restider öppnas möjligheter till fler regionala samarbeten, företags-etableringar och nya invånare. Nyköping och dess

transportsystem påverkas även i kortare perspektiv av samhälleliga förändringar som omlokalisering av kommunens verksamheter, bostadsbyggande och nya företags- och handelsetableringar.

1.2 Vägledande visioner och mål

1.2.1 Transportpolitiska målen

De nationella transportpolitiska målen vägleder Sveriges utveckling av transportsystemet. De består av ett funktionsmål, vilket i korthet innebär att Sverige ska sträva efter ett jämställt och tillgängligt transportsystem. Därtill ett hänsynsmål innefattande god säkerhet, miljö och hälsa. Hänsynsmålet anger att en säker trafiksituation ska eftersträvas där ingen förolyckas eller skadas allvarligt i trafiken, samtidigt som miljö kvalitetsmålen uppnås.

1.2.2 Miljömålen

Sverige har ett övergripande generationsmål som säger att vi till nästa generation ska lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Till det är 16 miljö kvalitetsmål kopplade. De som berör Transportstrategin i första hand är God bebyggd miljö, Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Giftfri miljö, Bara naturlig försurning och Ingen övergödning.

1.2.3 Regionala mål

Regionförbundet Sörmland har i Sörmlandsstrategin uttryckt fyra mål varav ett handlar om transporter. Det målet behandlar betydelsen av tillgänglighet och en fungerande infrastruktur och kollektivtrafik för regionens utveckling. Målen för den regionala kollektivtrafiken i Sörmland knyter an till de nationella transportpolitiska målen, de regionala målen och "En bättre sats", som är Stockholm-Mälardalenregionens samverkansprocess för infrastruktur och transporter.

1.2.4 Kommunala mål

Kommunen har flera mål och styrdokument som kopplar till transportstrategin till exempel vision 2030, energiplanen och miljöpolicyen.

1.3 Målbild för transportstrategin

"År 2030 är Nyköping en attraktiv stad med puls där hållbart resande är en naturlig del av invånarnas vardag. Staden har ett rikt stadsliv med en mängd olika kvalitéer, verksamheter och handel som lockar till besök från när och fjärran. Den trevliga stadskärnan inbjuder till spontana möten och delaktighet. Oavsett val av färdssätt är tillgängligheten god för alla. En stor del av Nyköpingsborna går eller cyklar till både sysselsättning och fritidsaktiviteter, vilket bidrar till en social och hälsosam vardag. Kollektivtrafiken är populär genom frekventa och pålitliga turer med korta restider. Stadsdelarna knyts ihop genom sammanhängande bebyggelse och tillgänglighetsanpassade vägar. Utvecklingen av staden och transportsystemet sker i samförstånd med invånarna."

Transportstrategin är ett verktyg som ska bidra till att skapa den hållbara staden med attraktiva och tillgängliga miljöer för alla.

1.4 Målgrupp

Den huvudsakliga målgruppen för styrdokumentet Transportstrategin är förtroendevalda och tjänstemän i Nyköpings kommun. Samtliga verksamheter och nämnder berörs av transportstrategin. Transportstrategin ska utgöra ett stöd för kommunen i kontakt med externa aktörer, samarbetspartners och medborgare.

1.5 Syfte

Transportstrategins målbild, ställningstaganden och strategier ska utgöra ramen för kommunens strategiska arbete med att utveckla ett hållbart transportsystem inom det geografiska området för den Fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta. Transporter som börjar eller slutar utanför detta geografiska område omfattas också av Transportstrategins ställningstaganden och strategier. Transportstrategin kan även användas i tätorterna i Nyköpings kommun.



1.6 Avgränsning

I Transportstrategin behandlas gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik samt godstransporter. Tåg-, båt- och flygtrafik behandlas inte i dokumentet, eftersom huvudansvaret för dessa transportslag ligger hos andra myndigheter och organisationer. Däremot är kopplingspunkter till dessa trafikslag viktiga att knyta an till transportstrategin.



2. Ställningstaganden

Vid stads- och samhällplanering är hållbar utveckling ett grundläggande förhållningssätt. För att Nyköpings framtida transportsystem ska svara mot Vision 2030 ska planeringsarbetet, genomförandet samt drift och underhåll utgå från följande ställningstaganden.

2.1 Helhetssyn

Ansvaret för transportsystemets funktion delas mellan samtliga som utformar, bygger, underhåller och använder transportsystemet. Åtgärder inom trafik- och transportområdet kan inte bara lösas inom transportsektorn utan har behov av helhetssyn. Trafikplaneringen ska därför vara en del av samhälls- och stadsplanering samt balanseras mot hållbarhetsperspektivet. Transportsystemets samlade tillgänglighet och funktion prioriteras före de enskilda trafikslagens.

2.2 Prioritering av trafikslagen

I den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta prioriteras färdslagen utifrån ett tillgänglighetsperspektiv. Det innebär att gångtrafik prioriteras före cykel-, kollektiv- och biltrafik i fallande ordning. Prioriteringen förklaras genom att gång är människans mest naturliga färdssätt. Gång ger

upphov till möten, bättre hälsa och kräver små ytor och lite energi samt är dessutom en förutsättning för en levande stad. Prioriteringen är även viktig utifrån jämlikhetsperspektivet. De följande färdssätten kräver generellt större ytor, energibehov och investeringar.



Bild 1: Prioriteringsmodell mellan trafikslagen

Trafikslagens prioritering gäller över allt, men blir mest framträdande där vägnät för olika trafikslag korsar varandra eller konkurrerar om samma yta. Där ett huvudnät möter ett lokalnät för ett annat trafikslag ska huvudnätet prioriteras högst. Undantag för ovanstående principer kan göras när trafik-

mängderna för ett trafikslag ger staden negativa effekter, som till exempel om prioriteringen ger oönskade spridningseffekter, när trafikreglering gör det olämpligt eller när det ger negativ inverkan på kollektivtrafikens framkomlighet på stomlinjerna. Genom att jobba med prioritering av trafikslagen ökar tydligheten och ger möjlighet att bidra till hållbarare färdmedelsval.

2.3 Fyrstegsprincipen

I Nyköping sker trafikplanering utifrån fyrstegsprincipen. Syftet med fyrstegsprincipen är att arbeta med resurseffektiva åtgärder i det befintliga transportsystemet. Principen bygger på att arbete med beteendeförändringar, effektivisering av befintlig transportinfrastruktur och enkla ombyggnationer ska föregå större ingrepp som nybyggnation

av infrastruktur. Genom att om- och nybyggnation av infrastruktur föregås av översyn av de faktiska resbehoven, beteendeförändringar och åtgärder för effektivisering av befintligt vägnät kan kostnaderna hållas nere, samtidigt som både miljön och resenärerna blir vinnare.

2.4 Tillgänglighet för alla

Transportsystemets planering ska fokusera på att förbättra tillgängligheten. Tillgänglighet kan förklaras med den lätthet som alla medborgare och verksamheter kan nå sina behov eller önskemål. Stadens samlade tillgänglighet prioriteras före de enskilda trafikslagens och effekten ökar när trafikslagen samverkar. Tillgängligheten kan även öka utan behov av rörlighet, till exempel genom tjänster via internet eller arbeta från distans.

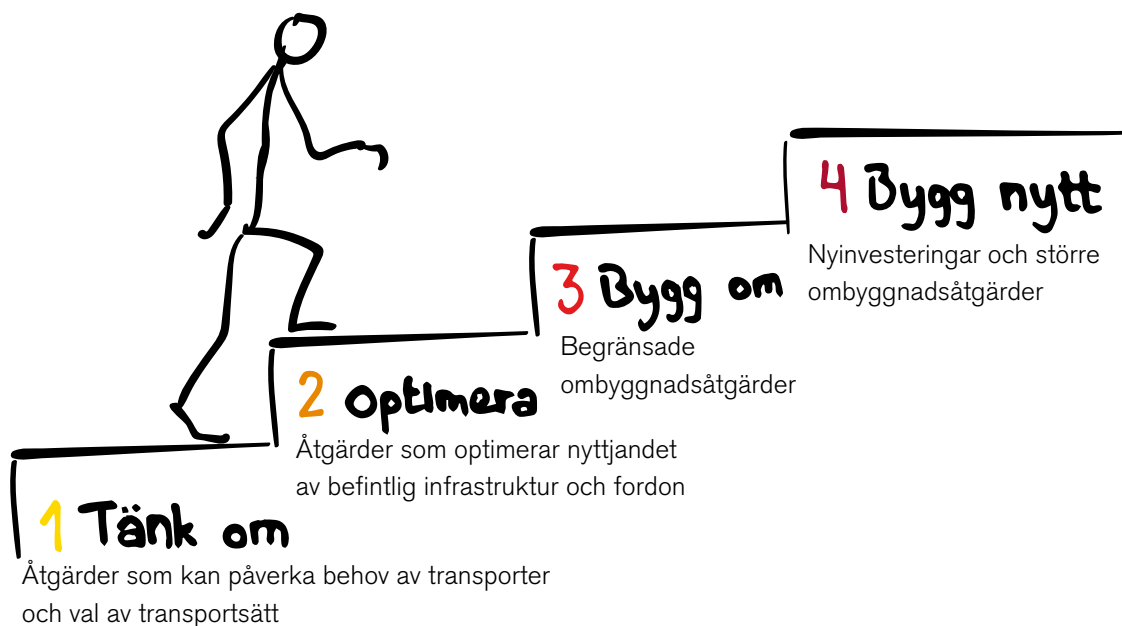


Bild 2: Fyrstegsprincipen



2.5 Struktur för gator och vägar

Inom det vidare arbetet med transportstrategin ska en principiell struktur för gator och vägar tas fram för Nyköping och Skavsta. Det principiella vägnätet ska visa huvudsaklig användning för olika gator och vägar i och mellan områden. Den principiella strukturen ska förmedla förståelse för olika trafikslags rörelser och behov av tillgänglighet i relation till staden. Se bild 3.

Exempel principiellt vägnät



Bild 3: Exempel för en principiell struktur för användning av vägnätet. Illustration WSP 2015.

2.6 Drift och underhåll

Med växlande årstider och långa perioder med vinterväglag är drift och underhåll av vägar och gator en viktig del för att upprätthålla tillgängligheten. Redan i planerings- och projekteringskedet bör en robust grund eftersträvas och planering ingå för hur driften ska utföras. Det underlättar driftarbetet, ökar framkomligheten på gatan och dess livslängd. Vintertid är fotgängare och cyklister utsatta trafikantgrupper och det krävs stora driftsinsatser för att uppnå en säker och framkomlig miljö på gång- och cykelvägarna. I första hand bör huvudstråken för dessa trafikslag prioriteras.



3. Strategier för trafikslagen

3.1 Gångtrafik

År 2030 har Nyköping en stadspuls. Gångtrafiken ger ett myllrande folkliv i stadens offentliga rum och lockar till möten, handel och motion för alla.

Det tillgängliga gångvägnätet håller hög standard avseende framkomlighet, trygghet, trafiksäkerhet och attraktivitet.

3.1.1 Strategier för gångtrafik i stadsmiljö

- Se gångtrafiken som ett eget trafikslag och planera därefter.
- Gångtrafiken prioriteras i centrala lägen för att tillgängliggöra handel och verksamheter samtidigt som det främjar en attraktiv stadsmiljö.
- Gångytorna utformas efter alla fotgängares behov av tillgänglighet för att de ska kunna vara en del av staden och dess folkliv. Små faktorer kan utgöra faktiska hinder för vissa personer.
- Aktivt trygghetsarbete med mjuka och hårda åtgärder för fotgängarna, särskilt med hänsyn till barn, personer med funktionsnedsättning och äldre.
- Trafiksäkra korsningar med "hastighetsäkrad biltrafik" där stora gångstråk passerar bilvägnätet.
- Utveckla drift och väghållning.
- Tydliga och gena kopplingar till kollektivtrafikens stationer och hållplatser. Det ger en hög funktionalitet och upplevelse av "hela resan" perspektivet.
- Utveckla stråk till barns rörelsemönster, vid exempelvis skolor.
- Tillgodose behovet av faktisk och upplevd säkerhet är viktig för att få fler att gå mer.

3.2 Cykeltrafik

År 2030 har cykeln en självklar plats i staden och Nyköping är välkänt för de många cyklisterna och de fina cykelstråken. Ung som gammal kan snabbt och lätt ta sig fram i trafiksäkra och trygga miljöer mellan stad och land. Cykeln ges hög tillgänglighet till stadens olika målpunkter som erbjuder funktionella och tillförlitliga cykelparkeringar.

3.2.1 Strategier för cykeltrafik

- Se cykeln som ett eget trafikslag och planera därefter.
- Skapa ett attraktivt sammanhängande cykelhuvudvägnät med hög och snabb tillgänglighet till målpunkter i staden.
- Cykeln ges högre tillgänglighet till innerstadsmiljöerna än bilen.
- I korsningar med höga hastigheter och stora trafikflöden separeras biltrafiken. I stadsmiljöer med låga hastigheter och vägnät där utrymme inte finns för separering av alla trafikslag sker trafiken i gemensam körbana.
- Drift och underhåll ska tas med i planeringen vid byggnation för effektiv vinterväghållning.
- Utveckla trafikmiljön till barns rörelsemönster till exempel vid skolor.



- Teknikutveckling av drift och underhåll ska användas för att stärka cykelvägarnas standard och cykelns attraktivitet över hela året.
- Hastighetspridningen på gång-, cykel- och mopedvägnätet ska hanteras med hänsyn till trafikanternas trygghet, trafiksäkerhet och framkomlighet.
- Parkering för cykel ska utökas och anpassas efter funktion och behov i stadskärnan, vid stora hållplatser och bytespunkter samt i närhet av entréer.

3.3 Kollektivtrafik

År 2030 reser många med kollektivtrafiken, en attraktiv och pålitlig service som är enkel att använda. Stomlinjernas snabba och gena sträckningar genom boendetäta miljöer ger resenären tillgång till täta, pålitliga och punktliga avgångar som underlättar vardagsplaneringen. Den hållbara kollektivtrafiken är en viktig komponent för stadens tillväxt. Den knyter samman stad och landsbygd, ger goda möjligheter till arbetspendling och studier på annan ort.

3.3.1 Strategier för kollektivtrafiken

Kollektivtrafiknätet ska utformas i stråk och strukturer för att binda samman stadens delar och de båda resecentrumen i Nyköping och Skavsta. Starka, samordnade och uträtade huvudstråk för





Bild 4: Stråkvision för Nyköping – kollektivtrafiken samlas i huvudstråk.

Illustration: WSP 2015

kollektivtrafiken ska skapas. De stöds av knutpunkter med hög bebyggelsestäthet. Stråken medger förlängning av stomlinjerna när staden utvidgas inifrån och ut.

- Busstrafik prioriteras i stomlinjerna framför bil-, cykel- och gångtrafik för att upprätthålla snabbheten.
- I stråk där mycket resande genereras ska stadsplaneringen ge förutsättningar och utrymme för separata körfält enligt principen "Tänk spårvagn – kör buss".
- Stomlinjerna kan på sikt ersättas av till exempel spårvagn när resandevolymerna medger. Stomlinjerna ska kompletteras med trafik som utvecklats för resenärer med behov av högre grad av tillgänglighet och service.
- Kollektivtrafiken ska tillgängliggöra centrum.
- Kollektivtrafiken ska erbjuda korta restider och hög punktlighet. Trafikutbudet planeras enligt principen styv tidtabell.
- Framtida förändringar i resebehov ska hanteras genom ett aktivt tvärsektorielt arbete inom kommunen.
- Nyköpings kommun är en aktiv part för utveckling av kollektivtrafiken, genom att samverka med kollektivtrafikens aktörer.

- Kollektivtrafiken ska erbjuda attraktiva och tillgängliga fordon.
- Fordon som används av kollektivtrafiken ska drivas med förnyelsebara drivmedel.
- Bullernivåerna från kollektivtrafikens fordon ska minska.
- Utveckla kollektivtrafikens miljöer till barns rörelsemönster.
- Planering av kollektivtrafik ska ske med perspektivet "Hela resan". Ett begrepp som används för att sammanfatta tillgänglighetskraven på en resekedja i transportsystemet från en punkt till en annan.

3.4 Godstrafik

År 2030 blomstrar handeln i Nyköping. Gods-transporterna är väl samordnade och ger förutsättning för livet och attraktiviteten i staden. Godstrafiken är tillförlitlig och stör sällan eftersom den är väl integrerad i stadens övriga flöden. Godstrafiken levererar smidigt och enkelt på rätt tid till rätt plats med anpassade och miljövänliga fordon.

3.4.1 Strategier för godstrafiken

- Se godstransporter som ett eget trafikslag med dess egenskaper och behov och planera därefter.
- Lyft in godstransporterna i stads- och trafikplaneringen för att effektivisera dem.
- Aktiv samverkan med aktörerna i godstransporternas transportkedja för att öka tillförlitligheten och effektiviteten och minska miljöpåverkan.



- Aktiv samverkan med näringslivet för att hållbarhetsanpassa godsleveranserna till centrum.
- Hållbarhetsanpassa kommunens egna godstransporter.
- Tunga godstransporter och farligt gods ska främst ske på biltrafikens huvudvägnät.
- Risk och beredskapshänsyn ska tas i all samhälls- och trafikplanering tillsammans med berörda myndigheter.

3.5 Biltrafik och andra individuella fordon

År 2030 är Nyköping en stad med hög tillgänglighet med många attraktiva alternativ till bilen. Huvudvägnäten länkar samman stad och landsbygd på ett sätt som gör att människors vardag går ihop. Det är lätt att hitta och parkera nära centrum och fortsätta till fots in i stadskärnan. Det är möjligt att köra bil i Nyköpings centrum, men framkomligheten är begränsad och hastigheterna låga med hänsyn till stadsliv och trafiksäkerhet.

Fordonen drivs främst av förnyelsebara bränslen och nya alternativ till att äga bil, som bilpool, är vanliga.

3.5.1 Strategier för biltrafiken

- Peka ut huvudvägnät för biltrafiken.
- I huvudvägnätet prioriteras behoven för längre transporter där anslutningar av vägar och utfarter begränsas.
- Skapa en hållbar innerstad genom att minska genomfartstrafiken i och runt centrum.
- Innerstadsmiljöer ska erbjuda pålitliga förutsättningar för biltrafik med särskilt behov.
- Hastighetsbegränsningarna ska anpassas med hänsyn till andra trafikslag och stadslivet.
- Buller från biltrafik ska begränsas i staden.
- Minska utsläpp från biltrafiken i staden.
- Stimulera alternativa ägandeformer som till exempel bilpool.
- Verka för funktionell parkering för alla typer av motorfordon i staden i samverkan med andra aktörer.
- Verka för parkering med anslutningsmöjligheter till alternativa färdssätt.
- Ta fram en handlingsplan för elladdningsinfrastruktur.



4. Fördjupning



4.1 Nuläge

4.1.1 Gångtrafik

Gång ingår naturligt i vardagens rörelsemönster för människor i alla åldrar. Generellt går vi ofta men inte så långt, av alla gångresor är 85 % kortare än två kilometer. I Nyköpings centrala delar finns flera gångstråk som skapar tillgänglighet till såväl handel som verksamheter, till vackra miljöer och boende. Exempel på framträdande gångytor i offentliga rum i centrum är gågatan på Väster, Stora torget, gångfartsområdet på Öster och hamnen samt Åpromenaden. Ytor som dessa levandegör staden och skapar möjlighet till spontana möten och upplevelser.

Gångtrafiken har fram till idag inte setts som ett eget trafikslag utan har planerats tillsammans med cykel. Det har lett till problem som trängsel och stora hastighetsskillnader med ökad olycksrisk och otrygghet. En utmaning är att förbättra de ytor som

begränsar framkomlighet för äldre och personer med funktionsnedsättning, exempelvis synskadade.

4.1.2 Cykeltrafik

Nyköping har många cyklister och ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät, dock innebär inte det per automatik att det är enkelt att vara cyklist. För att förbättra för cyklisten behövs en helhetssyn för att skapa ett tydligt, sammanhängande och funktionsuppdelat cykelvägnät. Cykel används i störst utsträckning för resor till arbete, skola och fritidsresor. Ungefär 90 % av alla cykelresor är kortare än fem kilometer. Avstånd och restid är grundläggande faktorer om man väljer att cykla. Cyklingen är också väder- och årstidsberoende, under sommarhalvåret är cykeltrafiken ungefär tre gånger större än på vintern.

Idag förbättrar Nyköpings kommun för cykeltrafiken genom att separera cykel och biltrafik, öka trafiksäkerheten, bygga nya och förbättra cykelparkeringar och skapa länkar, som innebär att cykelvägnätet hänger samman bättre än idag. En framtida utmaning är att cyklarna utvecklas snabbt, de blir allt komfortablare, snabbare och attraktivare för fler, vilket påverkar till exempel trängsel, hastighets spridning och därmed trafiksäkerheten.

4.1.3 Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken står idag för cirka 8 % av resandet i Nyköping. Andelen kollektivtrafik är snarlik andra motsvarande städer i landet. Kollektivtrafikens största andel består av resor för service samt till och från arbete och skola. Utöver buss körs samhällsbetalda kollektiva- och specialtransporter även med andra typer av fordon, som mindre bussar och personbilar.

Busstationen angörs idag av alla busslinjer och är knutpunkt för både lokal och långväga trafik. Just nu planeras det för ett modernt resecentrum vid ban-

gården där järnvägsstationen ligger idag, korsningen Södra Bangårdsgatan och Brunnsgatan. Nyköpings resecentrum stärker kollektivtrafiken genom att olika trafikslag kopplas ihop. Det blir i framtiden lätt att byta mellan buss, tåg, cykel och andra färdmedel, vilket det inte är idag.

Sörmlands kollektivtrafikmyndighet ansvarar för regional trafikförsörjning.

4.1.4 Godstransporter

Ett väl fungerande samhälle förutsätter godstransporter. Idag planeras de inte som ett separat transportslag utan tillsammans med övriga vägtrafiken. Inget arbete pågår idag kring planering för godstransporters förutsättningar och behov för att skapa god framkomlighet och tillförlitlighet.

För att transportkedjan för stadens godstransporter ska fungera smidigt och hänsynsfullt krävs att alla inblandade aktörer samarbetar och tar ansvar för sin del i planering och genomförande. Delaktiga aktörer





i en kommuns godstrafiksystem är kommunen, transportörerna samt berörda fastighetsägare och näringsidkare.

4.1.5 Biltrafik och andra individuella fordon

Bilen dominerar som färdmedel sett både till antal resor och till antal transportkilometer. Biltrafiken behöver ge plats för andra trafikslag i stadsrummet för att uppnå en bättre funktion i relation till det totala resbehovet, hållbarhetsperspektivet och stadens attraktivitet. Genom Nyköpings tillväxt kommer behovet av transporter att öka. Analyser genomförda på biltrafikens utveckling i Nyköping visar främst på problem med höga trafikkoncentrationer på innerstadsnära huvudvägar. Avsaknad av alternativa vägar bidrar till höga trafikvolymerna på dessa huvudvägar. Biltrafiken medför en för innerstaden betydande negativ påverkan genom barriäreffekter, utsläpp, buller och trängsel. I Nyköping pågår redan idag arbeten med att skapa en attraktivare miljö i stadskärnan. Konkreta arbeten som kan

kopplas samman med det är exempelvis utbyggnad av gågator och gångfartsområden, förbättrade förutsättningar för cykel och åtgärder inom parkeringsstrategin.

4.1.5.1 Moped och motorcykel

Andelen resor med motorcykel och moped är i dagsläget mycket liten. Resorna är i viss mån livsstilsrelaterade och används mycket på fritiden. Mopedresor står idag för 0,1 % av antalet transportkilometer, bland oskyddade trafikanter utgör moped 3 % jämfört med cykelns 39 %. Mopedister och motorcyklister är som oskyddade trafikanter utsatta i trafiken och överrepresenterade i olycksstatistiken.

4.1.5.2 Parkering

Nyköpings parkeringsstrategi stödjer kommunens övergripande mål om hållbar utveckling och en attraktiv och tillgänglig stadskärna.

4.2 Utgångspunkter

4.2.1 Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhet definieras som resultatet av åtgärder för att minska olycks- och skaderisken i trafiken. Genom att förbättra trafiksäkerheten ökar stadens hållbarhet, medborgarnas livskvalitet och vilja att röra sig i staden. Nyköpings trafiksäkerhetsarbete utgår från den nationella Nollvisionens synsätt om att förhindra att människor skadas eller dödas i trafiken.

4.2.2 Trygghet

Trygghet och social sammanhållning är en fråga om demokrati och mänskliga rättigheter. Att känna sig trygg är en förutsättning för att kunna vara en aktiv del av samhället. Det är dessutom en viktig del i arbetet för att uppfylla funktionsmålet och skapa ett hållbart transportsystem. För att öka tillförlitligheten och tryggheten i transportsystemet över dygnets alla timmar har all stadsplanering en viktig roll vid utformningen av stadens rum. Särskilt viktigt är det att tillgodose behov för ambulans, polis och räddningstjänst.

4.2.2 Jämställdhet

Sedan år 2001 är ett jämställt transportsystem ett av de transportpolitiska målen. Det innebär att kvinnor och män skall ha samma förutsättningar att använda transportsystemet och behandlas på lika grunder såväl i planeringsfas som i praktiken. I transportstrategin är jämställdhetsperspektivet en naturlig del och ska implementeras i det långsiktiga utvecklingsarbetet med transporter.

4.2.3 Jämlikhet

Ett jämlikt transportsystem handlar om att planera och bygga stadsmiljön så att vardagens sysslor tillgängliggörs. Hänsyn måste tas till olika gruppers fysiska-, sociala- och trygghetsbehov samt ekonomiska förutsättningar. I och med en åldrande befolkning ökar behovet av att planera med ett jämlikhetsperspektiv. Utöver behovet av tillgänglig-

het i den fysiska miljön är det också viktigt att skapa förutsättningar för att kunna arbeta och utföra uppgifter från distans. På så sätt kan många fysiska transporter undvikas och följas av andra samhällsvinster i vardagen.

4.2.4 Barnperspektivet

I ett hållbart transportsystem gör sig även barnperspektivet gällande och ska implementeras i den långsiktiga transportplaneringen. Barnperspektivet är ett begrepp som i stadsutvecklingsammanhang kan översättas till barnens egen upplevelse av närmiljön. Eftersom det inte går att hänvisa barn till uteslutande tillrättlagda trafikmiljöer, medför det att gatunätets trafiksäkerhet och standard måste anpassas och förbättras, framförallt nära lekplatser, förskolor och skolor.



4.3 Utmaningar

I detta avsnitt beskrivs några globala, nationella och lokala utmaningar som Nyköpings transportstrategi påverkas av.



Bild 5: Utmaningar av global-, nationell- och lokal karaktär

4.3.1 Globala utmaningar

Klimatpåverkan

Människan måste minska sin miljöpåverkan. En stor del av de negativa globala effekter vi orsakar miljön härrör från våra transporter genom utsläpp av klimatpåverkande gaser. För att internationella klimatåtaganden och mål ska kunna uppnås måste transportsektorn minska sina utsläpp avsevärt. Det bidrar idag till utveckling av alternativ teknik och förnyelsebara drivmedel. Men teknikutvecklingen i sig räcker inte för att lösa miljöproblemen, utan vi behöver arbeta med våra beteenden. Städerna växer över hela världen och fler människor bor och verkar idag i städer än på landsbygden. Urbanisering förväntas fortsatt vara en stor kraft för samhällsförändring. Inom Europiska Unionen är Sverige det land som haft den starkaste urbaniseringen sedan 2005 och idag bor ungefär 85 % av befolkningen i tätorter.

4.3.2 Nationella utmaningar

Sveriges befolkning växer och störst är ökningen i gruppen ålderspensionärer över 65 år. Det ökade

antalet ålderspensionärer medför större fokus på framförallt tillgänglighetsfrågor kopplade till transportsystemet.

Hälsan påverkas

Hälsoproblem och övervikt relaterat till livsstil är ett fenomen som blivit allt vanligare under senare tid. Det finns klara samband mellan övervikt och livsstilsrelaterade sjukdomar kopplade till bristen på daglig fysisk aktivitet. Här har samhällsutformningen och trafikplanering en stor framtida roll.

Ostlänken

Ostlänken är den första delen av en ny stambana i Sverige. Ostlänken binder samman Nyköping med Stockholmsregionen och region Östergötland. Med den nya järnvägen skapas högre tillgänglighet och kortare restider vilket leder till regionförstoring och en större arbetsmarknad. Det kommer att ställa krav på utveckling av staden och dess infrastruktur för att möta kommande behov och efterfrågan på tillgänglighet.



Stockholm-Skavsta

Flygplatsen Stockholm-Skavsta har för närvarande ungefär 1,8 miljoner resenärer årligen men ett miljötillstånd som tillåter 6 miljoner resenärer årligen. Förutsättningarna för fler verksamheter, flygningar och större antal passagerare ökar genom planerade investeringar på flygplatsen och kopplingen med Ostlänken.

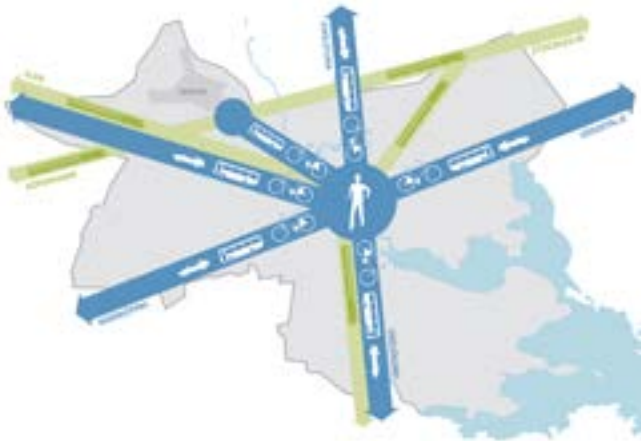


Bild 6: Stråkvision för Nyköping – Viktiga huvudvägar för samtliga trafikslag.
Illustration: WSP 2015.

4.3.3 Lokala utmaningar

Nyköping har för avsikt att växa, staden ska förtätas enligt principen att bygga inifrån och ut. På så sätt kan samhället utnyttja gemensam infrastruktur mer effektivt och skapa underlag till ett hållbart transportsystem. Nyköping stadskärna är en gammal rutnätsstad med smala gator och många skyddsvärda byggnader och miljöer. Det kräver stort hänsynstagande och anpassning till de begränsade ytorna vid all trafikplanering för att skapa god tillgänglighet och en hållbar mobilitet.

Barriäreffekter

Nyköping karaktäriseras av flera fasta barriärer. De utgörs främst av vatten, vägtrafikleder och järnväg

vars fysiska hinder gör det svårare att röra sig i staden. Barriäreffekterna kan medföra både positiva och negativa effekter. De positiva effekterna kan vara att barriärerna bidrar till en omställning av färdmedelsvalet då alternativa färdmedel blir konkurrenskraftigare än bilen. Negativa barriäreffekter kan vara att vissa bidrar till segregation och otrygghet. Stora trafikflöden kan också upplevas som negativa barriäreffekter. Även folklivet i centrum kan upplevas som en barriär av till exempel cyklister som snabbt vill ta sig igenom staden.

Hälso- och miljöproblem

Transporter genererar buller och utmaningen ligger i att balansera transportbehovet med god bebyggd miljö. Höga bullernivåer stör och påverkar människan negativt, vilket yttrar sig i stress, högt blodtryck och hjärt-kärlsjukdomar. Trafiken ger upphov till luftföroreningar som påverkar människans hälsa negativt och bidrar bland annat till ökad risk för hjärt-kärlsjukdomar och lungcancer. Framförallt är det partiklar som är ett av trafikens allvarligaste hälso- och miljöproblem, genom avgaser, däckslitage och halkbekämpning. Trenden i Nyköping är att halterna minskar, förklaringen till det är till stor del att fordonsflottan successivt har blivit bättre.

Förändrat resande

Det blir allt vanligare med fordon som helt eller delvis drivs med elektricitet. Dessa fordon kräver en tillförlitlig infrastruktur för laddning. Cykelns hastigheter förväntas öka, vilket medför ökat anspråk på utrymme i staden och trafiksäkerhetsaspekter att ta hänsyn till. Ett ökat cyklande medför ett större behov av cykelparkeringar. Ett ansvarstagande förhållningssätt från resenärens sida är en viktig del i utvecklingen av ett hållbart transportsystem. Många av dagens vardagsresor är relativt korta och sker ofta med bil. En ökad medvetenhet och ett aktivt val av färdmedel kan minska onödiga bilresor och gynna både miljön och stadens attraktivitet.

4.4 Miljöanalys av Transportstrategi

I WSP:s miljöanalys av Nyköpings kommuns Transportstrategi sammanfattas den framtida miljöutvecklingen. Transportstrategin strävar efter att ställa om transportsystemet så att en större andel av resorna sker med gång, cykel och kollektivtrafik samt en mindre andel med bil. Transportstrategins ambition är även att minska det totala resbehovet. Med rätt åtgärder kopplat till dessa två ambitioner kan Nyköping framgångsrikt dämpa den utveckling

mot större andel bil och lastbilstrafik som Trafikverket prognostiserar på nationell nivå.

Bedömningen har gjorts enligt Trafikverkets metod för miljöbedömning av planer och program. I denna bedömning är fokusområdena klimatpåverkan, hälsa och landskap.

Miljöns förväntade utveckling med Transportstrategin

Fokusområde	Miljöaspekt	Strategins relativa effekt på respektive miljöaspekt	Bedömning av utvecklingen med strategi i förhållande till utveckling utan strategi	
Klimat	Klimatfaktorer	Stor	Positiv	
	Hälsa	Människors hälsa	Stor	Positiv
		Befolkning	Stor	Positiv
	Luft	Medel	Positiv	
	Vatten	Låg	Positiv	
	Mark	Låg	Går ej att bedöma	
	Materiella tillgångar	Låg	Går ej att bedöma	
Landskap	Biologisk mångfald, växt- och djurliv	Låg	Positiv	
	Landskap	Låg	Går ej att bedöma	
	Forn- och kulturlämningar och annat kulturarv samt bebyggelse	Låg	Går ej att bedöma	

Bild 8: Sammanfattning av den översiktliga miljöanalysen per fokusområde och miljöaspekt.

4.5 Styrning

Transportstrategin är kommunfullmäktiges styrdokument. Kommunfullmäktige är ytterst ansvariga för att strategin implementeras i kommunens organisation. Dokumentet ska aktualitetsprövas under varje mandatperiod. Första gången detta sker blir efter valet år 2018. Ansvarig instans för aktualitetsprövningen är kommunfullmäktige.



4.6 Dialog och kunskapsuppbyggnad

Kommunens anställda, medborgare, organisationer och näringsliv ska involveras i processen för att skapa en hållbar stad där man är delaktig och ansvarstagande. Transportstrategins ställningstaganden och strategier ska utgöra grund för den information och

kunskapsuppbyggnad som rör transportområdet. Initialt kommer en informationsinsats att krävas under genomförandefasen, i syfte att höja kunskapsnivån och förståelse för strategins innehåll.

4.7 Framgångsfaktorer

Berätta hela bilden

Nyköpings kommun behöver ge en tydlig och samlad bild av den stad som Vision 2030 ger uttryck för. Trafiken är en viktig del i den framtidsbilden och trafikstrategins genomförande ska förverkliga den.

För att trafikstrategin ska få ett brett genomslag behöver boende och verksamma i Nyköping få möjlighet att genom en aktiv dialog vara med och påverka hur staden genomför planerade åtgärder. De måste också förstå varför åtgärderna görs och vilka nya möjligheter och utmaningar det innebär.

Håll fast vid besluten

Politiskt samförstånd kring de grundläggande ställningstagandena i Transportstrategin är en framgångsfaktor. Erfarenheter från bland annat Göteborgs stad har visat att en enad röst utåt kring huvudfrågorna lett till en positiv förändringsprocess.

I den processen är det av vikt att besluten är långsiktiga och hålls fast.

Börja med åtgärder i centrum

För att skapa en attraktiv och hållbar stadskärna är det strategiskt att börja med åtgärder för att tillgängliggöra centrum. Trafik som inte har sin målpunkt i området leds om.

Tillgänglig stad vid ombyggnation

Det är viktigt att staden hålls tillgänglig under bygg-tiden. Det ska vara tydligt och trafiksäkert för människor och transporter att ta sig fram i Nyköping med alternativa färdvägar under ombyggnation, genom information, ledning och styrning. Viktigt är att berörda trafikanter ser målet med ombyggnationen under byggprocessen.

