



Handlingsplan - Transportstrategi för Nyköpings tätort och Skavsta

Dnr SHB18/51

Innehållsförteckning

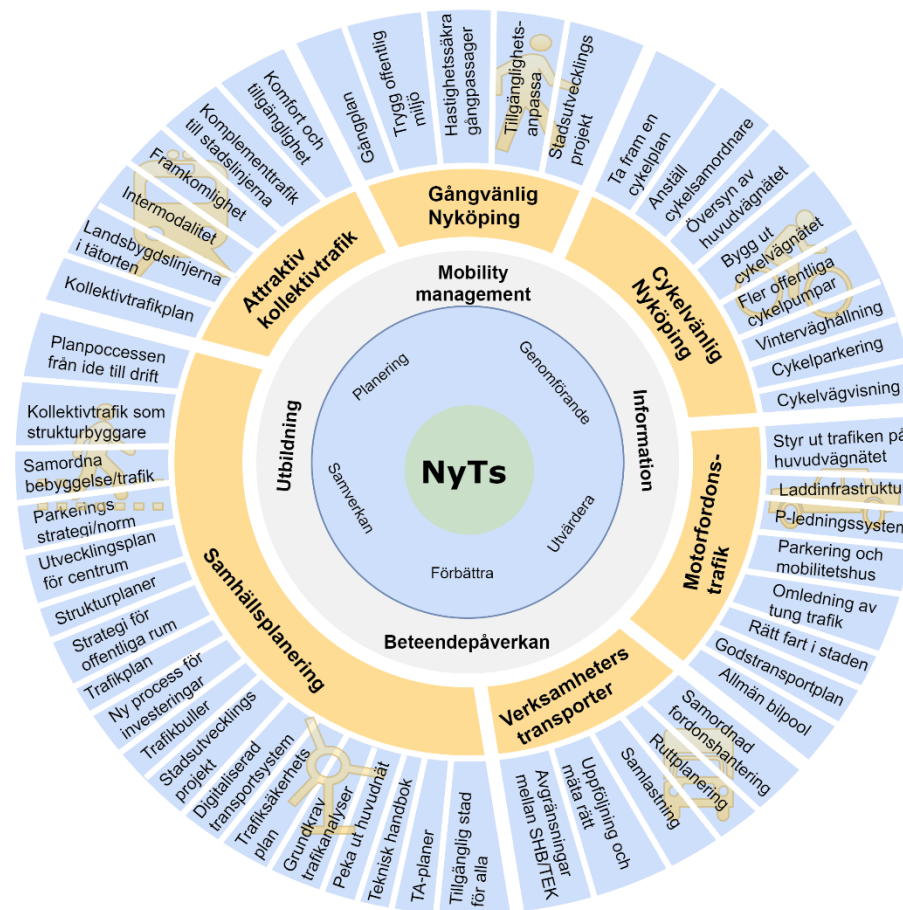
| | |
|--|-----------|
| Sammanfattning | 3 |
| Begreppsförklaring | 4 |
| Inledning | 5 |
| Bakgrund..... | 5 |
| Syfte..... | 5 |
| Målgrupp | 6 |
| Metod..... | 6 |
| Avgränsning | 6 |
| Nuläge och målbild | 7 |
| Så reser Nyköpingsborna..... | 8 |
| Resor i landsbygd och mindre tätorter | 8 |
| Koldioxidutsläpp i Nyköpings kommun..... | 12 |
| Globala och nationella mål..... | 13 |
| Målbild för Nyköpingsbornas resor..... | 14 |
| Uppföljning mot målbild..... | 15 |
| Transportstrategi - NyTS | 16 |
| Åtgärdsprogrammet | 21 |
| Läsanvisning för åtgärdsprogrammet..... | 23 |
| Samhällsplanering för hållbara transporter | 24 |
| Gångvänligt Nyköping | 30 |

| | |
|--|-----------|
| Cykelvänligt Nyköping | 32 |
| Attraktiv kollektivtrafik | 35 |
| Motorfordonstrafik..... | 37 |
| Verksamhetsrelaterade åtgärder | 40 |
| Beteendepåverkan och Mobility Management | 42 |
| MM och hållbart resande - en integrerad del av samhällsplaneringen..... | 42 |
| MM kopplad till kommunens verksamheter..... | 44 |
| Mobilitetsåtgärder, kampanjer och information | 47 |
| Det fortsatta arbetet | 51 |
| Ansvar och beslut | 52 |
| Referenser | 54 |

Sammanfattning

Vår omvärld förändras ständigt och med olika påverkansfaktorer följer krav om följsamhet, nya tankesätt och engagemang för att vi själva ska vara del av utvecklingen. Nyköpings kommuns tillväxt och utveckling ställer krav på effektivare markutnyttjande och prioritering av kapacitetsstarka färdmedel. De kommer att kunna tillgodoses genom teknisk utveckling, förändrade resvanor och beteenden. För att förändra resvanor behövs satsningar på framförallt gång-, cykel- och kollektivtrafik med tillhörande information och påverkansåtgärder.

Handlingsplan – Transportstrategi för Nyköpings tätort och Skavsta redovisar över 70 åtgärdsförslag på hur Nyköpings kommun kan arbeta för ett långsiktigt hållbart transportsystem. Handlingsplanen visar vilka insatsområden och åtgärder kommunens verksamheter behöver arbeta med för att skapa tillgängliga miljöer och nå mer hållbart resande. Den ska också kunna vara ett stöd till den årliga verksamhetsplaneringen. Handlingsplanen riktar sig i första hand till kommunala verksamheter och bolag med förhoppning om att kunna motivera andra aktörer att arbeta åt samma håll.



Figur 1 Figuren visar handlingsplanen i sin helhet med sina innehållande delar. I mitten finns Nyköpings transportstrategi (NyTs), som man utgår ifrån.

Begreppsförklaring

Grön resplan - även kallad *mobilitetsplan*, är en handlingsplan som innehåller åtgärder för att styra resor inom ett bostadsområde, fastighet, organisation eller arbetsplats mot mer ekonomiska, hälsosammare och klimatsmartare alternativ.

Hållbart resande: Hållbart resande definieras här som klimatsmarta transporter och resor med låga utsläpp. Resor som är bra för såväl ekonomi, hälsa och miljö. Hållbart resande handlar också om att på olika sätt effektivisera användandet av den befintliga infrastrukturen. Med hållbart resande avser vi i första hand en resa som inte behöver genomföras alls och där digitaliseringens fördelar kommer till nytta i form av resfria möten. I efterhand att resa med effektiva trafikslag som gång, cykel och kollektivtrafik.

Intermodalitet – en resa med nyttjande av flera transportsätt.

Kapacitetsstarka färdmedel – framförallt gång- och kollektivtrafik, men även cykel, har möjlighet att förflytta många människor med ett litet eller begränsat anspråk av yta.

Mobilitet – mobilitet är rörligheten och möjligheten att förflytta sig från en plats till en annan.

Mobility management (MM) – ett samlingsnamn för åtgärder som syftar till att främja hållbara transporter genom att förändra attityder och beteenden. Grundläggande är användning av mjuka åtgärder, som information och kommunikation, vilket inte nödvändigtvis kräver finansiella kostnader. Det kännetecknas också av en bra kostnads- och nyttokvot. Huvudsyftet är att påverka resan innan den har tagit sin början.

Parkeringsnorm – Kommunens regelverk för hur bilparkering ska anordnas vid ny- eller ombyggnation.

Tillgänglighet – kan förklaras med den lätthet som medborgare och verksamheter kan nå behov eller nyttor, kopplat till tidpunkt, en viss plats eller funktion. Avstånd, restid, bekvämlighet, trygghet och kostnad är parametrar som kan tas med i beräkningen. Ordet används även i hög grad för att skapa god tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Walkability – begrepp som används för att förklara hur attraktiv och bra en plats är att promenera i.

Inledning

Bakgrund

På uppdrag av Kommunstyrelsen tog Samhällsbyggnad och Tekniska divisionen fram en Transportstrategi för Nyköpings tätort och Skavsta, som fastställdes juni 2016.

Transportstrategins ställningstaganden och strategier lyfter behov om tillgänglighet och mobilitet åt alla för att skapa en attraktiv och hållbar stad. Huvudinriktningar i transportstrategin rör behov av helhetssyn, arbete enligt fyrstegsprincipen och att förbättra och underlätta resande med alternativen till bil. Tillgänglighet för ömsesidiga beroenden ska framhållas, där den samlade tillgängligheten prioriteras före ett enskilt trafikslag.

Transportstrategin är viktig för att kunna möta Nyköpings tillväxt och pågående utvecklingsprojekt och bidra till en hållbar och attraktiv stad med tillgängliga miljöer för att skapa fler möten mellan människorna som bor och verkar i kommunen. Många bostads- och verksamhetsområden utvecklas och växer. Det ställer ökade krav på goda transportmöjligheter såväl inom centralorten som mellan kommunens övriga tätorter och landsbygd och till närliggande kommuner. Med denna tillväxt och expansion följer ökade behov av samhällsfunktioner, exempelvis samhällsservice, förskolor och skolor, fritidsanläggningar vård

och omsorg. De påverkar också transportsystemets funktion och utformning.

Redan den trafikanalys som gjordes i samband den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta år 2013, visade den att transportsystemen måste förändras utifrån människors behov av mobilitet för en fortsatt god tillgänglighet. Utgångspunkt för förändringar i transportsystemet är att låta alternativ till bil hantera en större del av tillväxten än idag. Arbetet måste ske samordnat och verksamhetsöverskridande för ett bättre utnyttjande av hela transportsystemet.

För att förtydliga transportstrategins ställningstaganden och strategier finns det ett behov av att skapa en tydlig bild över åtgärdsbehoven, som kan brytas ned i en konkret handlingsplan. Kommunstyrelsen gav Samhällsbyggnad ett uppdrag i februari 2018 att leda arbetet med att ta fram en handlingsplan för transportstrategin för Nyköpings tätort och Skavsta.

Syfte

Huvudsyftet med handlingsplanen är att redovisa hur Transportstrategin för Nyköpings tätort och Skavsta kan implementeras och tillämpas i praktiken. Handlingsplanen ska bidra till god tillgänglighet för alla, främja hållbart resande och prioritera kapacitetsstarka färdmedel i en växande kommun.

Målgrupp

Den huvudsakliga målgruppen för handlingsplanen är förtroendevalda och tjänstepersoner i Nyköpings kommun. Samtliga verksamheter, bolag och nämnder berörs av transportstrategin och handlingsplanen. Dokumenten utgör också ett stöd för kommunen i kontakt med olika externa aktörer och medborgare.

Metod

Handlingsplanen har tagits fram i samverkan med SSG (strategisk samordningsgrupp) och genom kontinuerlig förankring med SHB/TEK-styrgrupp. Projektet har huvudsakligen delats in i:

- Start för projektet
- definiera nuläge – inhämta kunskap och workshops
- tar fram åtgärdsplan – studiebesök.
- processer och arbetssätt – identifiera processer
- förslag på uppföljning –
- förankring och beslut – kunskap, remiss, resurser

Viktiga moment i processen för att ta fram åtgärdsförslagen har bestått av att:

- genomföra en resvaneundersökning över Nyköping
- besök i Eskilstuna, Linköping, Norrköping, Södertälje
- sammanställa statistik och kunskap om trafik

- förtydliga och utveckla delar av transportstrategin
- genomföra workshops om brister och behov med Samhällsbyggnad, Tekniska divisionen, Näringslivsenheten, Division Social omsorg samt Barn Utbildning Kultur.

Förankringsprocessen inleddes med workshops för utvalda enheter. Fyra till tolv personer ingick i fokusgrupperna som lyfte fram brister och behov kopplat till transporter och trafik, för både verksamhetens behov och kommunen som helhet. Handlingsplanen remissades internt till nämnder och divisioner.

Avgränsning

Den geografiska och tematiska avgränsningen för projektet är definierad i Transportstrategi för Nyköpings tätort och Skavsta. Transporter som börjar eller slutar utanför det geografiska området omfattas också. Handlingsplanen kan där så är lämpligt även tillämpas i andra tätorter och på landsbygden och verka kunskapsbyggande inom den kommunala organisationen.

Tåg-, båt- och flygtrafik behandlas inte. Huvudansvaret för dessa transportslag ligger hos andra myndigheter och organisationer. Däremot finns kopplingar till dessa trafikslag som är viktiga.

Notera att åtgärder förlagda till mindre tätorter och landsbygd framförallt berör enskilt- och statligt vägnät och detaljfrågor om specifika orter bör hanteras kopplat till ny översiktsplan för Nyköping.

Nuläge och målbild

År 2030 beräknas befolkningen i kommunen vara ungefär 64 000 personer med tillväxt i såväl stad som landsbygd. Den största tillväxten väntas ske i centralorten, vilket leder till ökad påverkan och efterfrågan av olika kvaliteter, funktioner och infrastrukturlösningar. Det kommer inte bara av att staden växer utan utgör behov för hela kommunen men även för regionala sammanhang. Med hänsyn till befolkningsökning och tillväxt kommer även behovet av resor och transporter att öka. Det kommer att påverka mobilitet och transporter som i allt högre grad kommer behöva ske med kapacitetsstarka trafikslag och yteffektiva transportlösningar, som gång, cykel och kollektivtrafik.

Handlingsplanen kan även användas som medel för att i ännu högre grad utveckla Nyköping till en levande och sammanhängande kommun med en centralort, vars kvaliteter och verksamheter och funktioner ska locka till besök, spontana möten och delaktighet. I grunden handlar det om att skapa ett godare liv för människorna.

Historiskt kopplas Nyköping i hög grad samman med Nyköpingshus, rutnätsstaden från 1600-talet och hamnen, som är viktiga besöksmål och mötesplatser i dagens Nyköping. Från det senaste århundradet finns på flera platser starka kopplingar till industriepoken, med bland annat bilindustri vars återstående

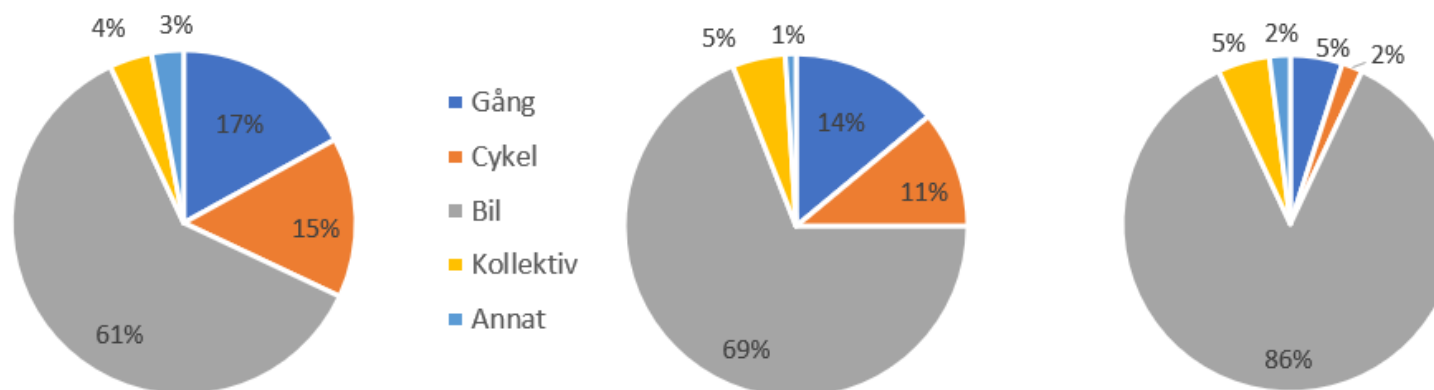
delar nu återfinns på Arnö. Den ökade användningen av just bil från andra världskrigets slut och framåt har också påverkat miljöer och utveckling i Nyköping liksom i de flesta kommuner i Sverige. När biltrafiken växte genom bilanpassad stadsplanering, medförde det glesa strukturer och ett utspritt samhälle med en hög grad av stora vägar som barriärer mellan stadsdelarna. År 1971 gjordes en genomgripande förändring. Då stängdes delar av Västra Storgatan av för biltrafik, ett första steg för att ge mer utrymme i centrum åt människorna.

Så reser Nyköpingsborna

Våren 2019 genomfördes en resevaneundersökning (RVU) i Nyköpings kommun. Den omfattade ett urval på 3 500 respondenter i åldern 16–84 år varav 1 194 svarade. RVU:n ger en bild av Nyköpingsbornas vardagliga resande. Kartläggningen ger planerare och beslutsfattare underlag för att fatta beslut i frågor som rör stads- och samhällsplanering och det framtida utformandet av transportsystemet. Därtill är uppgifterna en grund för att göra det möjligt att följa upp ambitioner och mål som kan kopplas till transporter och miljö bland annat. Fördjupad kunskap och uppföljning om resvanor behöver dock ske återkommande.

Resor i landsbygd och mindre tätorter

Nyköpings är Sörmlands näst största kommun till ytan, vilket innebär att en stor del av Nyköping består av landsbygd och små tätorter. Många invånare är idag beroende av bilen som färdmedel och kommer så att vara framöver. Det medför utöver att skapa bättre förutsättningar för gående, cyklister och kollektivtrafik att även arbeta med alternativ till ensamresande i bil och utnyttja befintliga biltransporter på landsbygden för en större nyttjandegrad. Hur strategierna tillämpas är beroende av de olika förutsättningar som råder i staden respektive på landsbygden och specificeras ytterligare mot den nya översiktsplanen.



Figur 2 Huvudfärdssätt efter tätort till vänster och kommun i mitten och landsbygd till höger

Pendling

De senaste åren har pendlingen till och från Nyköping ökat, nästan en tredjedel kommer från Oxelösund, men Stockholm och Norrköping samt grannkommunerna Trosa, Flen och Katrineholm levererar också många inpendlare. Fortfarande är det fler som arbetspendlar ut från Nyköping än in. Men medan pendlingen ut från Nyköping har ökat med 35 % mellan år 2000 och 2017 så har inpendlingen ökat med hela 69 %. Andelen pendlare kvinnor ökar, men fler män pendlar utanför regionen.

En typisk inpendlare är en kvinna från närliggande kommuner som arbetar på Nyköpings lasarett. En typisk utpendlare är en man som jobbar på SSAB i Oxelösund.

5 276 personer pendlade till Nyköping för att arbeta och 46 % av dem är kvinnor. 6 791 Nyköpingsbor pendlade till andra kommuner och 37 % av dem är kvinnor.

En stor del av resorna görs med bil

Färdsmedelfördelningen visar att bil dominerar. I kommunen reser de resande, 69 % med bil som huvudsakligt färdmedel. I centralorten reser något färre med bil, 61 %. En majoritet av resorna med bil sker med endast en förare. Män reser med bil i högre grad än kvinnor. Bilen är det dominerande färdmedlet för både kvinnor och män. Bland kvinnorna finns en större andel, som emellanåt reser med buss eller tåg. Kvinnor förflyttar sig

också oftare med cykel eller till fots. 44 % av männen reser aldrig med buss, jämfört med 34 % bland kvinnorna.

Under helger samåker en större andel med bil, 53 % under helger jämfört med 39 % på vardagar. Andelen resor som görs till fots eller med cykel är lägre på helger än på vardagar.

Avstånd till parkering, prissättning och restid påverkar val av färdmedel

De flesta hushåll har tillgång till bil. Den är oftast privatägd eller leasas eller är en tjänstebil. De allra flesta kan parkera bilen inom 50-100 meter från både bostad och arbetsplats. För majoriteten av Nyköpingsborna är parkeringen avgiftsfri. Däremot är det vanligare att parkering vid studieplatser är avgiftsbelagda jämfört med arbetsplatserna. Ungefär hälften av de tillfrågade Nyköpingsborna upplever att man inte kan klara sig utan bil där man bor. 75 % anger att tidsbesparingen är avgörande för deras val av färdmedel. Kostnad och miljöpåverkan har betydligt mindre påverkan.

Flest resor görs till och från arbetet

Arbetspendling är den vanligaste typen av för en Nyköpingsbo, vilket motsvarar ungefär var tredje resa. För personer under 25 år svarar skolresor för motsvarande andel. Det är även mest omfattande sett till trafikarbetet.

Efter arbetspendling följer inköps- och fritidsresor. De står för var fjärde respektive var femte resa. Av pendlingsresorna till arbetet är närmare 40 % fem km långa och 21 % endast tre km långa. Bland inköpsresorna är ca 40 % under tre km. Ärendena skiljer sig mellan olika åldersgrupper och bland personer över 65 år dominerar inköpsresor, därefter fritidsresor.

Många korta resor

Mer än hälften av pendlingsresorna till arbetet är max en mil och närmare 40 % endast fem km långa. De kortaste resorna är inköpsresor, ca 40 % är under tre km. Genomsnittlig restid för alla landsbygdens resor är 20 minuter och för tätort 15 minuter.

Förflyttningar som är under en km görs normalt till fots, men så fort resan är över en km är bil det vanligaste färdmedlet. För resor mellan 1-3 km dominerar bilresor med 50%.

Stor potential att ersätta bilresor

Kopplat till den mycket stora andelen korta resor som utförs med bil, finns också en betydande andel bilister som redan har eller kan tänka sig att dra ned på bilåkandet. Cirka 27 % bedömer att de inte kommer att köra bil lika ofta de närmaste tre åren.

Många tror på ökad cyklande

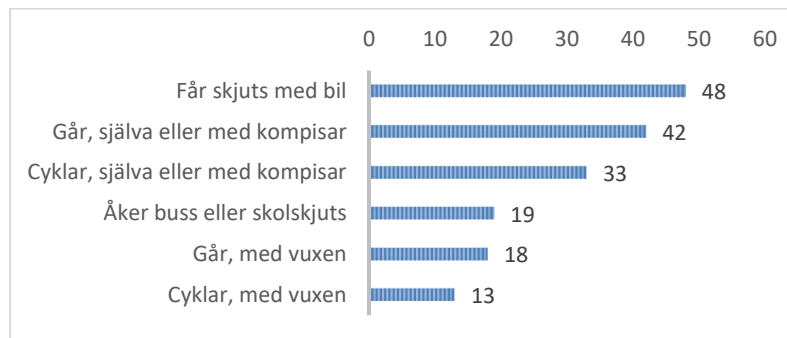
Drygt 20 % cyklar nästan dagligen och ytterligare 15 % någon gång i veckan. Bilåkandet uppskattas ha minskat och liksom till

viss del även det kollektiva resandet gjort under de senaste tre åren. Istället förflyttar man sig till fots eller med cykel.

Mer än var fjärde invånare tror att de inte kommer att köra bil lika ofta de närmaste åren medan kollektivresandet kommer att öka något. Den stora ökningen tror många kommer att ske genom fler resor till fots eller med cykel.

Barnens skolresor

För barn i åldern 7–12 år är det vanligast att komma till och från skolan genom att bli skjutsad med bil. Nästan lika vanligt är man går själv eller tillsammans med kompisar följt av cykel.



Figur 3 Vanligaste färd sättet till/från skolan (max tre svar)

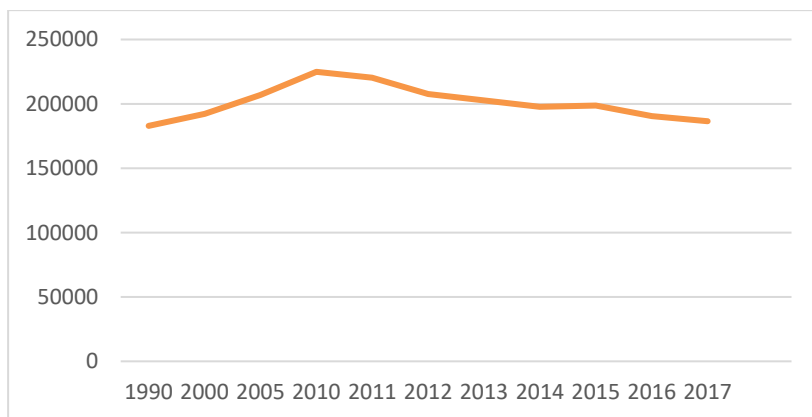
Anledningar till att barnen skjutsas anges bland annat komma av att skolan ligger på vägen till föräldrarnas arbete och att det anses vara för långt att gå eller cykla. 12-14 % anger att de skjutsar för att gång- och cykelvägar saknas eller har dålig standard, alternativt att trafikmiljön anses otrygg.

Mer attraktiv stad med färre bilar

Ungefär hälften av de tillfrågade tycker att staden skulle upplevas som mer attraktiv om det vore färre bilar i centrum. Meningarna går dock isär om vilka färdslag som ska prioriteras, men cykel och kollektivtrafik önskar flest se prioriteras högre.

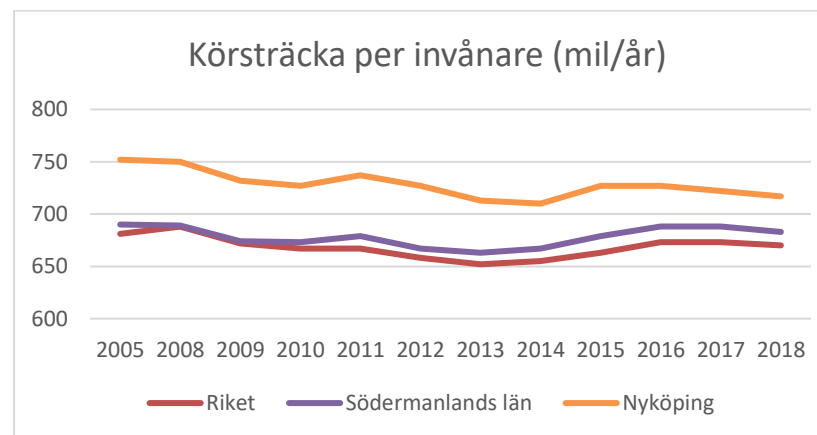
Koldioxidutsläpp i Nyköpings kommun

Koldioxid står för den största delen växthusgasutsläpp, övriga växthusgaser är av mindre omfattning och till viss del svårare att åtgärda på kort sikt. Koldioxidutsläppen i Nyköpings kommun och riket har legat konstant sedan 1990-talet vilket beror på många olika faktorer. Trots befolkningsökningen, att antalet bilar ökar och att körsträckorna med bil per person är på fortsatt hög nivå, har utsläppen minskat sedan 2010.



Figur 4 Årliga utsläpp av koldioxid (ton) från transportsektorn i Nyköpings kommun. Hämtad från RUS.

Uppgifter om körsträckor kommer från Transportstyrelsens register för samtliga provade fordon. Statistiken visar att den genomsnittliga Nyköpingsbon körde 717 mil år 2018. Det är en minskning med cirka fem mil från året innan. Några större förändringar har alltså inte skett. Nyköpingsbon kör längre sträckor än både genomsnittspersonen i länet och riket, det kan bero på att kommunen har relativt stor landsbygd.



Figur 5 Årlig körsträcka per invånare i Nyköpings kommun jämfört med länet och riket. Hämtad från RUS.

Globala och nationella mål

2015 enades FN om en ny Agenda 2030 som pekar ut en omfattande och nödvändig global omställning. Agenda 2030, består av 17 globala mål och tillhörande delmål som syftar till att uppfylla och balansera de tre dimensionerna av hållbar utveckling: den ekologiska, sociala och ekonomiska.

Agenda 2030 är en vision och en önskvärd utveckling av samhället och har stora kopplingar till handlingsplanen på lokal nivå. Transportsystemet är integrerat i många av målen och har potentialen att påverka det hållbara samhället i alla tre dimensioner, ekologisk, sociala och ekonomisk. Av de 17 målen är det enbart tre som inte berör transportsystemet.



Transportpolitiska målen

Det övergripande målet för transportpolitiken i Sverige är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Målen består av ett övergripande mål, samt ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

Funktionsmål – Tillgänglighet

Målen innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.

Hänsynsmål - Säkerhet, miljö och hälsa

Målen innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås. Under hänsynsmål finns det etappmål om att växthusgasutsläppen från inrikes transporter utom inrikes luftfart ska minska med minst 70% senast 2030 jämfört med 2010.

Målbild för Nyköpingsbornas resor

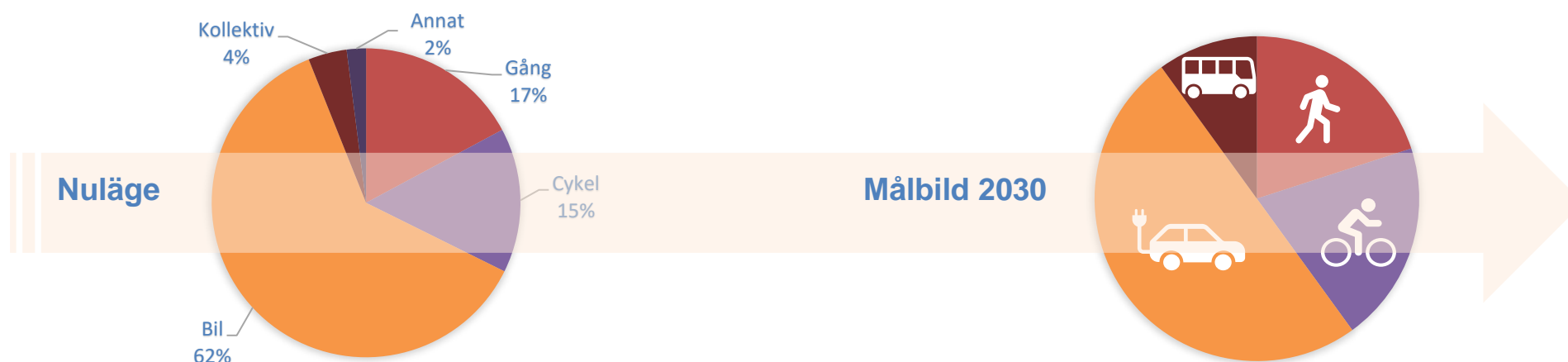
Traditionellt har trafikplaneringen varit prognosstyrd. Utifrån prognoser har åtgärder anpassats för att säkerställa framför allt framkomlighet för enbart ett färdslag. Att enbart utgå ifrån prognoser innebär att man styr mot framtiden med dåtidens trender. Den planmetodik som tar inte hänsyn till människan, miljön eller staden och är oftast inte ekonomisk hållbar. Motsatsen till prognosstyrd planering är målstyrd planering. Då utgår planerarna från en önskvärd målbild; hur de vill att trafiken se ut. Därefter genomförs åtgärder som syftar till att nå målet som styr mot ett önskat utfall. Parallellt med det kan prognoserna behövas vid insamling av data för att förstärka kunskapsunderlaget men inte enbart vara en grund för beslut.

I figuren nedan syns hur tätortsborna reser idag och den målbild som behöver nås för att skapa en mer balanserad och jämlik fördelning mellan färdmedlen. Den förändring som krävs för att skapa en balanserad färdmedelsfördelning i ett växande Nyköping är att färdmedelsandelarna för kollektivtrafiken behöver

fördubblas och cyklingen behöver öka på bekostnad av biltrafiken. Det skulle skapa förutsättningar för Nyköping att växa hållbart och i riktning mot sociala, ekologiska och ekonomiska värden. Kommunens karaktär, där en stor del av befolkningen bor på landsbygden, gör dock att hållbara färdmedel har svårt att konkurrera med bilen på vissa sträckor. Dessa resor behöver göras mer miljöanpassade.

Målbilden för det framtida resandet utgår från dagens resande men visar inga konkreta siffror. Den pekar på en balanserad inriktning mellan biltrafik och övriga trafikslag.

Ett hållbart och mer yteffektivt transportsystem behövs för att möta en ökande befolkning. Det innebär att fler kommer behöva åka kollektivtrafik och cykla eller gå för korta resor under fem kilometer. Den uppsatta målbilden för 2030 anger en tydlig riktning över hur transportsystemet ska utvecklas på lika villkor. Ett transportsystem anpassat till människan och för staden.



Uppföljning mot målbild

Målen ska följa upp framtidsbilden av transportsystemet i Nyköpings tätort. Till grund för målen ligger bland annat kommunens övergripande vision om Grön tillväxt, Klimat- och energistrategin men även de nationella transportpolitiska målen. Till grund för målen kring koldioxidutsläpp ligger kommunfullmäktiges beslut om Klimat- och energistrategin som ska minska växthusgaser med 45 % till år 2030 och en utsläppsnivå nära noll år 2045.

Syftet med att mäta och följa upp, både på kort och lång sikt, är att kunna veta om vi går i rätt riktning. Då måste åtgärderna utvärderas för att se om de ger effekt mot de olika målområdena. En annan anledning är att vi behöver kunna följa utveckling och nyttor med genomförda investeringar.

Två vanliga mätmetoder för att följa upp resande och resandeströmmar är resvaneundersökning (RVU) och flödesmätningar (okulär eller digitalt), de kan också komplettera varandra.

Nyköpings kommun har nyligen tagit fram en resvaneundersökning med ambitionen att följa upp den vart fjärde år.

Genom nationella informationssystemet STRADA, för trafikolyckor och skaderapportering, får vi kvalitativa fakta som kan användas i flera sammanhang. Kollektivtrafikens statistik kommer från Sörmlandstrafiken, månadsvis i form av antal påstigande och en sammanställd rapport per år.

| Område | Målsättning |
|----------------------------------|--|
| Co2 utsläpp | Utsläppen av koldioxid från transporter i kommunen ska minska årligen (målsättningen kommer att anpassas när nya klimat och energistrategin revideras) |
| Körsträcka | Antal körda mil per invånare ska minska årligen |
| Färdmedelsfördelning | Av alla resor inom Nyköpings tätort ska hälften ske med kollektivtrafik, gång och cykel år 2030 (RVU) |
| Gångtrafik | Andelen gångtrafikanter ska öka (RVU) |
| Cykeltrafik | Andelen cyklister ska öka (RVU) |
| Barns resor till och från skolan | Andelen barn som går eller cyklar till skolan ska öka. (RVU/ enkätundersökning) |
| Trafiksäkerhet | Ingen ska behöva dö eller allvarlig skadad i trafiken (SCB) |
| Kollektivtrafik | Andelen kollektivtrafikresandet ska öka (RVU) |
| Kollektivtrafik | Antal påstigande per invånare ska öka |
| Motorfordon | Motorfordonstrafiken per invånare ska minska till förmån för gång, cykel och kollektiv (RVU) |
| Tillgänglighet | Den fysiska tillgängligheten ska öka för alla, särskilt viktigt är det för såväl barn som äldre som personer med funktionsnedsättningar (tillgänglighetsanpassning) |
| Trafiksäkerhet | Nollvisionen ska strävas. Andelen skadade och dödade i trafiken ska minska (avser både det kommunala och statliga vägnätet och underlaget utgörs av polisrapporterade trafikskadade). (STRADA) |
| Upplevd trafikmiljö | Andelen människor som upplever trafikmiljön som otrygg ska minska (RVU) |

Transportstrategi - NyTS

Transportstrategi för Nyköpings tätort och Skavsta, NyTs, är ett verktyg för att skapa en hållbar stad med attraktiva och tillgängliga miljöer för alla. Människornas vardag ska hänga samman och det ska vara möjligt att välja mellan flera färdslag för att ta sig från A till B. Speciellt viktigt är det för de många korta resorna som genomförs varje dag och att de kan ske med låg påverkan på omgivningen.

Helhetssyn

Ansvar för transportsystemets funktion delas av alla som utformar, bygger, underhåller och använder det. Åtgärder kan därför inte bara lösas inom trafikplaneringen och transportområdet. Det har ett stort behov av helhetssyn. Trafikplaneringen ska därför vara en del av samhälls- och stadsplaneringen och balanseras mot hållbarhetsperspektivet. Transportsystemets samlade tillgänglighet och funktion prioriteras före de enskilda trafikslagens.

Det innebär att hänsyn måste tas till flera parametrar, exempelvis mot olika grupper av människor av olika åldrar med olika förutsättningar. Men det kan också handla om att tillgodose samhällets behov av servicefunktioner och leveranser men och utifrån samhällets inverkan på omgivande livsmiljöers attraktivitet.

Tillgänglighet

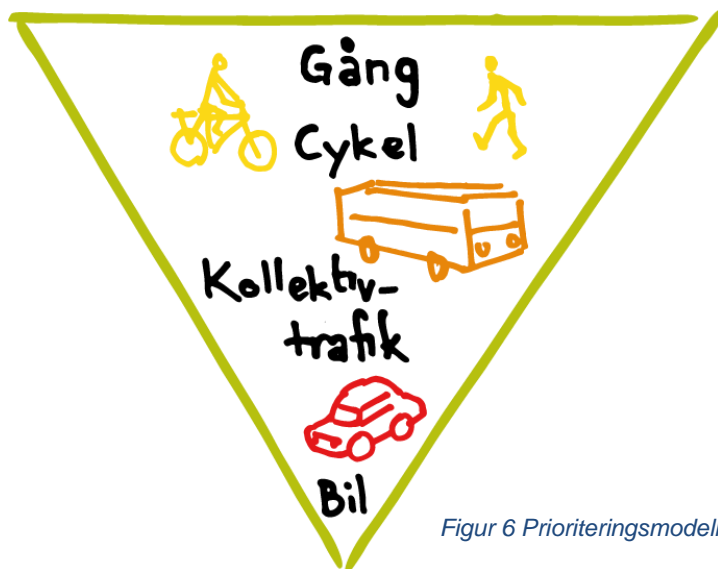
Fysisk planering i allmänhet och trafikplanering i synnerhet ska fokusera på ökad tillgänglighet. Med andra ord, hur lätt medborgare och verksamheter kan nå sina behov och nyttor. Tillgängligheten kan även öka utan behov av rörlighet, till exempel genom tjänster via internet eller arbeta från distans. Tidigare utvecklades transportsystemet i hög grad med målet att åstadkomma ökad rörlighet eller framkomlighet. I städerna har det resulterat i minskad tillgänglighet eftersom konsekvensen blivit att enskilda trafikslag fått ta för stort utrymme. I grunden handlar tillgängligheten om att skapa närhet för alla människor i samhället.

Tillgänglighet utveckling

Ömsesidiga beroenden av tillgänglighet för utbyten i Nyköpings kommun, mellan dess tätorter och landsbygd, samt till den omgivande regionen kommer att öka. Det leder bland annat till fler in- och utpendlare och ett ökat antal besökare till staden. Förbättrade resmöjligheter genom nyttjande av samtliga trafikslag i Nyköping kommer att bidra till att göra det lättare att nå sitt slutmål oavsett var det ligger. Det handlar om att erbjuda och utveckla resande med kapacitetsstarka fordon för korta resor i högrafikerade stråk och miljöer med möjlighet till byten mellan olika färdslag, där samtidigt Nyköpings centrumnära vägnät kan avlastas.

Prioritering av yteffektiva färdslag

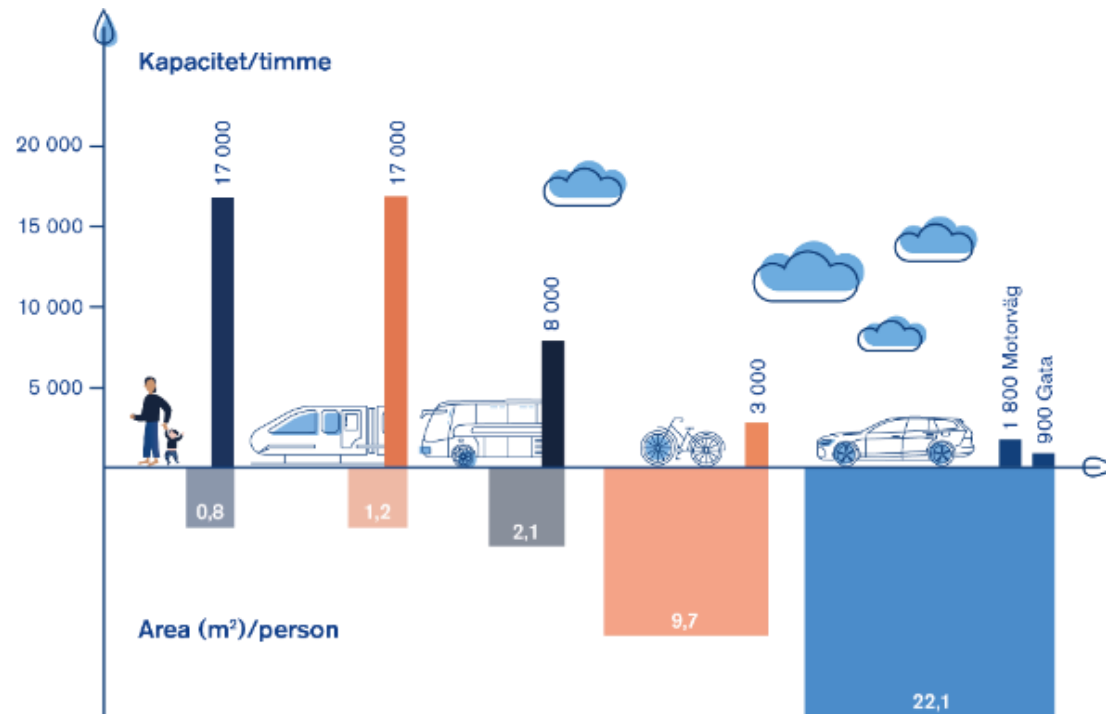
Prioritering av trafikslagen pekades första gången ut som ett förhållningssätt i den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och för Skavsta från år 2013. Prioriteringsordningen utgår från gång som det mest grundläggande och naturliga färdslaget. Gång ger dessutom upphov till möten, bättre hälsa och kräver förhållandevis små ytor och lite energi och är en viktig förutsättning för att skapa en levande stad. Därefter följer trafikslagen utifrån behov av anspråk av ytor, kapacitet och energi. Avsikten med att jobba med denna prioritering är att den eftersträvar och underlättar hållbara val av färdmedel.



Figur 6 Prioriteringsmodell mellan trafikslagen

Trafikslagsprioriteringen avser alla ytor och vägnät, men blir mest framträdande där vägnät för olika trafikslag korsar varandra eller konkurrerar om samma yta. Där huvudvägnät möter lokalvägnät prioriteras huvudvägnät högst.

Utvecklad och effektiviserad användning av gator och vägar handlar om att på bästa sätt använda befintlig transportinfrastruktur. Det kan ske på två olika sätt, dels genom att påverka efterfrågan på biltrafiken, dels påverkan på hur och var trafikslagen rör sig och därigenom öka framkomligheten.

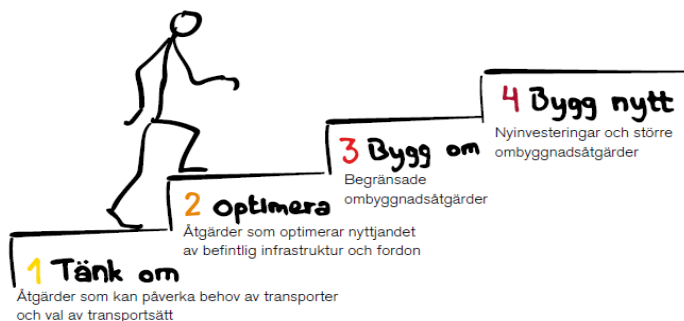


Figuren visar flödeskapaciteten hos olika trafikslag och hur många förflyttningar som kan göras under en timme. Den visar också ytkraven för respektive trafikslag och innefattar ytor som krävs för både förflyttning och stillastående/parkering. Gång, kollektivtrafik och cykel är alla mer yteffektiva färdslag än personbilstrafik. Fler människor får plats att förflytta sig och vistas i en stad om fler väljer att gå, cykla eller resa med kollektivtrafiken i jämförelse med om den planeras för biltrafik.

Figur 8 Generell flödeskapacitet/timme och ytkrav per person för olika trafikslag. Källa: TÖL Norges Transportekonomiska institut

Fyrstegsprincipen

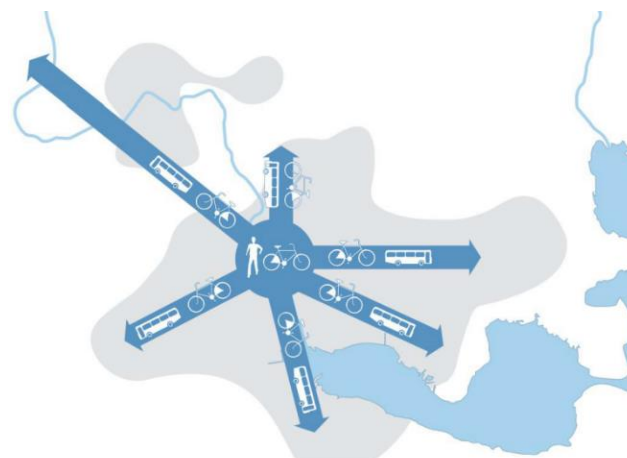
De fysiska, ekonomiska och miljömässiga utrymmena för större väginvesteringar väntas bli mindre och behöver prioriteras allt noggrannare i framtiden. Dessutom är planeringshorisonterna för stora objekt i väginfrastrukturen långa. Projekt som går förhållandevis snabbt tar åtminstone 10-12 år, motsvarande tre planperioder för infrastrukturinvesteringar. Det medför osäkerheter kring framtida förtjänster som måste säkerställas och jämföras med andra åtgärder. Utveckling av transportsystemet kommer därför i högre grad att behöva lösas med mindre åtgärder som är enklare, snabbare och billigare. Hit räknas också ökad tillgänglighet utan behov av rörlighet, som IT-tjänster. Det medför ökade krav på samhället och människor att anpassa sig till nya förutsättningar.



Figur 8 Fyrstegsprincipen

Kollektivtrafiken en strukturbyggare i stad och samhällen

Kollektivtrafiken, som med sina speciella egenskaper att kapacitetsmässigt kunna förflytta många människor på ett yteffektivt sätt, ska vara grundläggande som strukturbyggare. I samhällsplaneringen behöver den trafiken stöttas med hög bebyggelsetäthet utmed stråken. Utformningen av kapacitetsstarka stråk som binder samman stadens delar är centralt för god tillgänglighet i Nyköping. Starka, samordnade och uträtade stråk kopplar samman bebyggelse för boende, verksamheter och målpunkter.



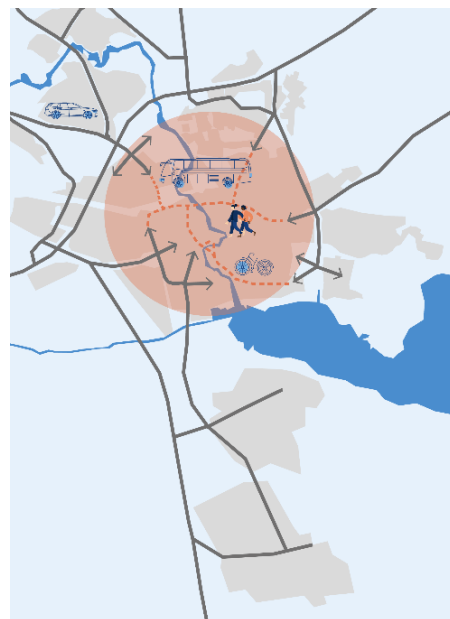
Figur 9 Stråkvision för Nyköping kollektivtrafik i huvudstråk. Illustration: WSP 2015

Drift och underhåll

Med växlande årstider och långa perioder med vinterväglag är drift och underhåll av vägar och gator viktig för att kunna upprätthålla god tillgänglighet för samtliga trafikslag. Redan i planerings- och projekteringskedet bör vi sträva efter en robust grund och planera för att tillvarata driftsmässiga perspektiv. Det underlättar det framtida driftarbetet, ökar framkomligheten på gatorna och förlänger livslängden på allmänna rum. Vintertid är fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer utsatta trafikantgrupper och det krävs mer insatser för att uppnå en säker och framkomlig trafikmiljö för de trafikslagen.

Principiellt vägnät för gator och vägars användning

Utveckling av attraktiva stadsmiljöer och ge utrymme för kapacitetsstarka trafikslag att tillgängliggöra bostadskvarter och centrummiljöer medför även att biltrafiken behöver ges utrymme att i högre grad kunna komma runt dessa områden. För att utveckla och effektivisera användningen av gator och vägar enligt förda resonemang krävs ett principiellt förhållningssätt för hur vägnätet ska anpassas och användas för de olika trafikslagen.



- Kör nära:** I de miljöer där oskyddade trafikanter samspekar med motorfordonstrafikanter behöver hastigheten vara låg, från gångfart till 30 km/tim. Då minskar risken för att olyckor sker och det är låg risk att dödas eller skadas svårt vid eventuell kollision.
- Kör till:** Den tätbebyggda miljön behöver ett gatunät som gör det möjligt att köra fram till den stadsdel i staden som man vill nå. Detta gatunät är inte avsett för genomfartstrafik. Den skyltade hastigheten varierar mellan 30 och 60 km/tim.
- Buss prioriteras:** I detta vägnät prioriteras framkomligheten för buss, även om andra motorfordon kan köra där. Den skyltade hastigheten varierar mellan 40 och 60 km/tim.
- Kör runt:** Huvudvägnätet utgörs i huvudsak av nationella och regionala vägar. Detta vägnät utgör stommen för biltrafiken, kollektivtrafiken och näringslivets transporter. Den skyltade hastigheten varierar mellan 40 och 110 km/tim.

Figur 10 Principiellt vägnät med struktur för användning av gator och vägar

Åtgärdsprogrammet

Handlingsplanens åtgärdsprogram och struktur bygger på transportstrategins utpekade ställningstaganden och strategier, på behovsinventering och fokusgruppernas synpunkter. Förslaget omfattar åtgärder för såväl linje- som projektorganisation, framtagande av styrdokument, en tydlig organisation och ansvar. För att bidra till ett hållbart transportsystem behöver också kunskapsnivåerna höjas kontinuerligt.

Kostnadsberäkningar över åtgärdernas genomförande är inte framtagna i dokumentet. De får behandlas löpande inom verksamhetsplanering och budgetarbete för respektive ansvarsaktör. En fingervisning om en åtgärds omfattning ges genom fyrstegsprincipen.

Åtgärdsprogrammet beskriver åtgärderna på övergripande, omfattningen behöver därför ses över när de senare lyfts. Åtgärderna är sorterade i sju insatsområden:

- Samhällsplanering för hållbara transporter
- Gångvänligt Nyköping
- Cykelvänlig Nyköping
- Attraktiv kollektivtrafik
- Motorfordonstrafik
- Verksamhetsrelaterade åtgärder

- Beteendepåverkan och Mobility management

Inarbeta nya åtgärder och aktualitetsprövning

Årshjulets/prioriteringslista och den fortsatta processen ska också medge att helt nya åtgärdsförslag arbetas in. En anledning till det är att information och nya kunskaper når fler inom kommunens samtliga verksamheter. Handlingsplanen måste vara öppen för nya inspel och vara tydlig med att transportområdet inte är en isolerad företeelse för Samhällsbyggnad och Tekniska divisionen. Handlingsplanen som helhet stäms av i samband med transportstrategins aktualitetsprövning, som ska ske varje mandatperiod, men sträcker sig till 2030.

Läsanvisning för åtgärdsprogrammet

Åtgärderna är försedda med en färgetikett för att förtydliga vilken typ av arbete som åtgärden avser. Åtgärderna är kategoriserade som *förhållningssätt*, *styrdokument*, *fysiska åtgärder* eller *interna processer*.

- **Förhållningssätt**



- **Styrdokument**



- **Fysiska åtgärder**



- **Interna processer**



Val av åtgärder med fyrstegsprincipen

Etiketterna kombineras också med de steg enligt Fyrstegsprincipen som åtgärden berörs av. Vid val av åtgärder ska alltid fyrstegsprincipen användas. Principen är framtagen av Trafikverket och innebär att åtgärder ska väljas i följande ordning:

Steg 1 i första hand. Åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt. I första hand verka för åtgärder som innebär att en resa inte behöver genomföras. Exempel på åtgärder kan vara information, marknadsföring, kampanjer eller videokonferenser. Även styrdokument och checklistor som påverkar möjligheten att resa hållbart eller låta bli att resa, är också steg 1-åtgärder.

Steg 2 i andra hand. Åtgärder som ger säkrare, miljövänligare och effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur. Exempel på åtgärder kan vara vägvisning, tidsanpassning, hastighetsövervakning, cykelparkering, parkeringsreglering, vinterväghållning, cykepool etc. Gärna i kombination med information och beteendepåverkande åtgärder för större effekt.

Steg 3 i tredje hand. Förbättringsåtgärder och begränsade ombyggnadsåtgärder. Exempel på åtgärder är ombyggnader på grund av säkerhet, trygghet, miljö och attraktiva offentliga rum. Ombyggnad av busshållplatser och utbyggnad av cykelvägar bör till exempel prioriteras tidigt i genomförandet även om de tillhör steg tre. Framkomlighetshöjande åtgärder för biltrafik, kan exempelvis vara att avlasta tätortstrafik eller ombyggnad av korsning som ger stora olägenheter för omgivningen.

Steg 4 i sista hand. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder. När åtgärder i steg 1-3 inte är tillräckliga ska kommunen verka för en balanserad utbyggnad av ny infrastruktur för biltrafik. Gator och trafikleder är exempel på åtgärder.

Exempel på etikettering av en åtgärd:

Ta fram en cykelplan

1

Förklaring: Cykelplan är ett styrdokument som i första hand avser att påverka och optimera förutsättningarna för cykling. I det här fallet motsvara det en röd etta. Åtgärden kan också peka vidare på behov av fysiska åtgärder, men det sker inte inom det specifika projektet. Förutom etiketterna finns också utpekat *ansvar* och *motivering* till varje åtgärd. Det är för att förtydliga ansvarsfördelningen och ge motiv till behovet för den föreslagna åtgärden.

Samhällsplanering för hållbara transporter

Samhällsplaneringen har en avgörande roll för att skapa ett attraktivt samhälle att bo, verka i och besöka. Det kräver god tillgänglighet med långsiktiga lösningar för hållbara transporter.

Handlingsplanens målbild är att öka andelen hållbart resande vilket därför behöver integreras i alla skeden av samhällsplaneringsprocessen och stärkas med enskilda stadsutvecklingsprojekt.

1. Planeringsprocessen från idé till drift 1

Säkerställa att mål och ställningstaganden följer genom hela planeringsprocessen. Med hjälp av en checklista ska det bli enklare att planera och följa mål för tillgänglighet, trygghet, trafiksäker i översiktsplan, detaljplan, bygglov etc.

Typ av åtgärd: Förhållningssätt

Huvudansvarig: Samhällsbyggnad

Motivering: Skapa tidig förståelse och transparens om förslag och möjliga åtgärder samt bedöma vad som är genomförbart i detaljplane- och exploateringsprocesser utifrån tekniska förutsättningar och trafikjuridiska krav. Exempel på det är att planera för hållbara transporter i alla skeden och säkerställa att alla delar kommer med, se checklistor i TRAST (Boverket, 2015)

2. Kollektivtrafik som strukturbyggare 1

Förtäta staden och bygg bostäder och verksamheter utmed kollektivtrafikstråken och på befintliga strukturer för att hushålla med resurser.

Typ av åtgärd: Förhållningssätt

Huvudansvarig: Samhällsbyggnad

Motivering: Utnyttja den befintliga infrastrukturen bättre och förtäta rätt och dra nytta av befintlig samhällsstruktur.

3. Samordna bebyggelse och trafikplanering 1 1

I takt med att kommunen växer behövs en bättre samordning av bebyggelse och trafikplanering. Det kan ske i form av infrastrukturinvesteringar som kopplas till pågående och kommande detaljplaner.

Typ av åtgärd: Förhållningssätt/intern process

Huvudansvarig: Samhällsbyggnad

Motivering: För att säkerställa att ett infrastrukturutbud av gång, cykel och kollektivtrafik finns på plats innan de första invånarna eller arbetstagarna flyttat in.

4. Ny parkeringsstrategi samt mobilitets- och parkeringsnorm 1

Parkeringsstrategin ska beskriva riktlinjer för att skapa god tillgänglighet för en fungerande parkeringssituation i både befintliga och nyskapade miljöer. Mobilitets- och parkeringsnormen ska redovisa krav på parkeringsbehov för bostäder och verksamheter.

Typ av åtgärd: Styrdokument

Huvudansvarig: Samhällsbyggnad

Motivering: Behovet av en ny parkeringsstrategi samt mobilitets- och parkeringsnorm är nödvändig eftersom översyn pågår av översiktsplanen, där parkeringsnormerna inte fortsättningsvis ingår.

5. Utvecklingsplan för Nyköpings centrum 1

Nyköpings kommun behöver en övergripande utvecklingsplan för stadens centrum sett till funktion, fysisk utbredning och långsiktiga krav.

Typ av åtgärd: Förhållningssätt

Huvudansvarig: Samhällsbyggnad

i samverkan med Kommunledningskontoret, Näringslivsenheten och Tekniska divisionen

Motivering: Skapa en långsiktig idé för Nyköping centrum och stadens attraktion.

6. Strukturplaner 1

Strukturplaner som vägledande underlag och stöd vid fortsatt framtida planläggning. De ska utgå ifrån befintliga styrdokument, planer och kommunens vision för att kunna visa på hur olika områden eller stadsdelar ska hanteras och vilka krav som ska ställas för att visionen ska bli verklig.

Typ av åtgärd: Förhållningssätt

Huvudansvarig: Samhällsbyggnad

Motivering: Strukturplan för områden/stadsdelar behövs som underlag för kommande planarbeten.

7. Strategi för offentliga rum 1

Uppdraget är ta fram en strategi för hur det offentliga rummet ska utformas och användas. En strategi för de offentliga rummen bör utvecklas för att möta behoven om attraktiva och innehållsrika platser där alla människor känner sig välkomna för möten och vistelse.

Typ av åtgärd: Styrdokument

Huvudansvarig: Tekniska divisionen

Motivering: När städer växer behövs ett förändrat synsätt på resande, trafik och det offentliga rummet. De senare utgörs av gator, torg och andra allmänna ytor och är en av stadens allra viktigaste tillgångar för människors möten, idéutbyte, kultur och för utbyte av varor och tjänster.

8. Trafikplan för Nyköpings tätort 1

Trafikplanen ska vara ett vägledande dokument och bygga på transportstrategins ställningstaganden och strategier för att utforma vägnätet och skapa tillgänglighet till staden.

Typ av åtgärd: Förhållningssätt

Huvudansvarig: Tekniska divisionen

Motivering: Syftet är att en strategisk plan för den fysiska planeringen ska bidra till ett hållbart centrum, bland annat avseende förändrad färdmedelsfördelning. På det sättet ska kommunens intentioner nås så att kommunen kan skapa attraktiva innerstadsmiljöer som bättre tillgodoser människors behov som möten, service och handel.

9. Ny process för infrastrukturinvesteringar 1

Kommuninternt arbete som tydligare kopplar ihop den kommunala treårsplanen för infrastrukturinvesteringar och budgetprocess till processen för statlig medfinansiering. I första hand ska den kopplas till länstransportplanen. Detta för att skapa beslutsvägar och rutiner/processer för hur dessa åtgärder ska tas om hand.

Typ av åtgärd: Intern process

Huvudansvariga: Samhällsbyggnad och Tekniska divisionen

Motivering: Skapa en tydlig treårsplan och större transparens i

kommunen om långsiktiga behov om vilka infrastrukturåtgärder som behöver genomföras.

10. Översyn av trafikbullerinventering 1

Det finns revideringsbehov av den trafikbullerinventering som genomfördes 2014. Behovsprövningen ger eventuellt upphov till översyn av bullerinventering och utveckling av bullerprogram.

Typ av åtgärd: Förhållningssätt

Huvudansvarig: Tekniska divisionen

Motivering: Med Nyköpings tillväxt kommer trafikrörelserna att öka men också förändras, det medför behov av översyn av bullerinventeringen för det mest trafikerade vägnätet.

11. Nyköpings och Skavsta resecentrum 1 2 3 4

Utvecklingen av Nyköpings- och Skavsta resecentrum skapar förutsättningar för utveckling av effektivare lokala-, regionala och nationella kollektivtrafikresor. De nya noderna som kommer att koppla samman trafikslagen skapar alternativ för hållbart resande.

Typ av åtgärd: Fysiska åtgärder

Huvudansvarig: Samhällsbyggnad och tekniska divisionen

Motivering: Nyköpings attraktivitet stärks genom god tillgänglighet för hållbart resande och till uppfyllnad av handlingsplanens målbild.

12. Hemgårdspassagen 4

Hemgårdspassagen är en infrastrukturensatsning som kan öka tillgängligheten mellan flera av stadsdelarna i Nyköpings västra delar som kan bidra till en utveckling av staden mot Skavsta.

Typ av åtgärd: Fysiska åtgärder

Huvudansvarig: Samhällsbyggnad och Tekniska divisionen

Motivering: Hemgårdspassagen och andra barriärbrytande infrastrukturinvesteringar kommer att vara avgörande för att skapa god tillgänglighet i ett växande Nyköping och alternativa färdvägar till befintliga vägnät.

13. Nya kopplingar för gång och cykel över TGOJ-banan 3 4

Förbättra befintliga och nya gång- och cykelkopplingar över TGOJ-banan i centrala Nyköping. Utveckling och förtätning av bostäder och verksamheter i Spelhagen, Idbäcken, Högrunn och Nyköpings hamn, men även Arnölandet, bidrar till behov av ny framtida koppling över TGOJ-banan.

Typ av åtgärd: Fysiska åtgärder

Huvudansvarig: Samhällsbyggnad och Tekniska divisionen

Motivering: Skapa kopplingar över barriären för att korta avstånden/tiden för gång- och cykeltrafik och därigenom kunna minska antalet korta resor med bil.

14. Tillgänglighet till Skavsta 3 4

Skavsta förväntas utvecklas liksom antalet besökare, resenärer och verksamma. Stockholm Skavsta flygplats, nya verksamhetsområden och resecentrum vid Ostlänken behöver tillgänglighetsmässigt säkerställas långsiktigt.

Typ av åtgärd: Fysiska åtgärder

Huvudansvarig: Samhällsbyggnad

Motivering: Stockholm Skavsta flygplats, Ostlänken samt kommunens planerade utvecklingsområden för verksamheter är viktig för Nyköpings utveckling.

15. Ny bussdepå för kollektivtrafiken 4

Nyköpings kommuns tillväxt kommer långsiktigt att medföra ett utökat behov av antalet bussar. Nuvarande bussdepå i Kungshagen har inte kapacitet att rymma fler bussar. Kungshagen som helhet erbjuder attraktiva lägen för utveckling mot fler bostäder och funktionsblandad stad.

Typ av åtgärd: Fysisk åtgärd

Huvudansvarig: Samhällsbyggnad

Motivering: Ett växande Nyköping kommer att medföra behov av fler bussar, vilket behöver tillgodoses.

16. Smart mobilitet 1

I nuläget är det inte självklart hur framtidens mobilitet ser ut och vad en mobilitetstjänst egentligen består av. Det finns också osäkerhet kring nyttan för kommuner och dess invånare. Frågetecken finns också kring vad mobilitetstjänster kräver för planeringsförutsättningar, hur mobilitetstjänsterna påverkar användningen stadens hårdgjorda ytor och hur det i sin tur påverkar den fysiska utformningen.

Typ av åtgärd: Förhållningssätt

Huvudansvarig: Samhällsbyggnad och Tekniska divisionen

Motivering: Kommunen behöver skapa en klarare bild om vad begreppet och innebörden av Smart mobilitet och mobilitet som tjänst är och hur det kommer att påverka framtidens transporter.

17. Ta fram en trafiksäkerhetsplan 1

Det kommunala arbetet med trafiksäkerhet är ett viktigt redskap för att nå målen om nollvisionen, att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportssystemet. För att uppnå detta mål måste kommunen arbeta aktivt och långsiktigt för en trygg och säker trafikmiljö där insatser krävs inom en rad områden.

Typ av åtgärd: Förhållningssätt

Huvudansvarig: Tekniska divisionen

Motivering: Med grundläggande förändringar i trafikplaneringen och färd sätt krävs översyn av trafiksäkerhetsarbetet.

18. Grundkrav på trafikanalyser och trafikgenerering 1

Skapa en kravspecifikation till bra beställningar vid upphandling och resultat på trafikanalyser. Förtydliga vikten av bakgrund, syfte och mål samt vilka principer som styr och verkar. Utgå ifrån handlingsplanens målbild.

Typ av åtgärd: Förhållningssätt

Huvudansvarig: Tekniska divisionen

Motivering: Tekniska grunder för vad en trafikanalys ska bygga på och innehålla, ska kravställas.

19. Peka ut huvudvägnät 1 1

Peka ut huvudvägnät för trafikslagen, gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik som en del av vägnätets klassificering. Bidrar till att skapa tydlighet och konkretisering av transportstrategins ställningstagande.

Typ av åtgärd: Förhållningssätt/Styrdokument

Huvudansvarig: Tekniska divisionen

Motivering: Finns ett behov av att klassificera och peka ut huvudvägnätet för de olika trafikslagen.

20. Revidering av Teknisk handbok

1

1

Tekniska divisionen har ett internt uppdrag om att kontinuerligt revidera gatuenhetens Tekniska handbok. Den föreslås heta Teknisk standard och innehåller administrativa och tekniska anvisningar för dem som arbetar med planering, projektering och utförande inom Nyköpings kommun. Den kan även avse externa aktörer.

Typ av åtgärd: Intern process/förhållningssätt

Huvudansvarig: Tekniska divisionen

Motivering: Teknisk standard är ett vägledande stöd för interna verksamheter i första hand men även för planeringssammanhang, till exempel vid detaljplaner och då gentemot externa parter.

21. Handläggning av TA-planer

1

Se över förfarandet vid handläggning och eventuella mallar för trafikanordningsplaner, så kallade TA-planer. Översynen bör även omfatta handläggning, taxesättning samt eventuella avgifter om inte TA-planer efterlevs.

Typ av åtgärd: Intern process

Huvudansvarig: Tekniska divisionen

Motivering: Underlätta handläggning och ansökningsförfarande i samband med gräv tillstånd och ianspråktagande av allmän plats.

22. Tillgänglig stad för alla

1

Ta fram en tillgänglighetsplan eller ett förhållningssätt för att åtgärda enkelt avhjälpna hinder. Exempel på enkelt avhjälpna hinder är bristande belysning, höga kantstenar, rännalar, felplacerade stolpar, gatupratare etc.

Typ av åtgärd: Förhållningssätt

Huvudansvarig: Tekniska divisionen

Motivering: För att i större utsträckning kunna tillgodose behoven för människor med olika typer och grader av funktionsnedsättningar.

Gångvänligt Nyköping

År 2030 har Nyköping en stadspuls. Gångtrafiken bidrar till 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. Personer med någon form av funktionsnedsättning ska självständigt kunna förflytta sig i staden och dess omgivning utan att behöva stöta på hinder.

23. Ta fram en gångplan 1

Gångplanens syfte är att föreslå mål och standard för gångvänliga miljöer åt alla. Planen ska innehålla konkreta åtgärder för att förbättra gångbarheten, tillgängligheten och tryggheten kopplat till stråk och målpunkter.

Typ av åtgärd: Styrdokument

Ansvar: Tekniska divisionen

Motivering: Goda förutsättningar för fotgängare är inte bara en fråga om trafik och hållbara transporter utan också minst lika viktig för stadens liv och kvalitet. I slutändan även konkurrenskraften.

24. Trygg offentlig miljö 1

För att få fler att röra sig till fots är det viktigt att förbättra den offentliga miljön i form av olika projekt, till exempel trygghetsvandringar, skräpplockardagar etc. Oftast är det skymmande växlighet, nedskräpning, klotter och bristande belysning som bidrar till att det känns otryggt att vara utomhus.

Typ av åtgärd: Förhållningssätt

Huvudansvarig: Tekniska divisionen

Motivering: Öka tryggheten i offentlig miljö så att fler kommer ut och rör sig i större utsträckning, vilket ger ökad hälsa, välbefinnande och trygghetskänsla.

25. Skapa hastighetssäkrade gångpassager i huvudvägnätet 3

Identifiera korsningar som behöver åtgärdas. Här bör särskilt gångvägar och passager till kollektivtrafikens hållplatser ingå. Gångpassager på det kommunala huvudvägnätet ska hastighetssäkras så att bilarna inte kör snabbare än 30 km/h i korsningspunkten. Hänsyn ska också tas för att minska konflikterna mellan gående och cyklister på överfarterna.

Typ av åtgärd: Fysisk åtgärd

Huvudansvarig: Tekniska divisionen

Motivering: Gångvägnätet inklusive passager måste hastighetssäkras för att minska olyckor, öka trygghet- och tillgänglighet.

26. Tillgänglighetsanpassa gångpassager och gångstråk

3

Alla gångpassager längs huvudvägnätet och prioriterade stråk i staden ska tillgänglighets anpassas genom att sänka kantstenar och skapa ledstråk i form av något som får att följa t.ex. en kant, vägg, ledstång eller skillnader i material. Denna åtgärd hänger ihop med *tillgänglig stad för alla*, men fokuserar på enbart Tillgängggångpassager och stråk.

Typ av åtgärd: Fysisk åtgärd

Huvudansvarig: Tekniska divisionen

Motivering: Öka tillgängligheten vid gångpassager och gångstråk.

27. Bygga om Västra Storgatan mellan Stora Torget och Stadsbron

3

Skapa ett sammanhängande stråk och en tydlig länk mellan stadsdelarna Väster och Öster där fotgängarna är i fokus. Syftet är att stärka stadslivet och uppfattningen om centrum som en helhet. Gatan och dess omgivning behöver verka som en brygga mellan stadsdelarna och stärkas med målpunkter ut med sträckan.

Typ av åtgärd: Fysisk åtgärd

Huvudansvarig: Tekniska divisionen

Motivering: Ökad attraktivitet i Nyköpings centrum för mer vistelse, möten, handel och service.

Cykelvänligt Nyköping

År 2030 har cykeln en självklar plats i staden och Nyköping är välkänt för cyklister 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.

28. Ta fram en cykelplan **1**

Cykelplanens syfte är att föreslå mål och standard för cykelvänliga miljöer. Den ska också identifiera vägnätet, peka ut länkar och ge förslag till handlingsplanen med prioriterade åtgärder. Cykelplanen ska behandla olika förslag till hur cykelvägnätet ska byggas ut för att bli heltäckande.

Typ av åtgärd: Styrdokument

Huvudansvarig: Tekniska divisionen

Motivering: Cykelplanen ska ligga till grund för och vara underlag för kommunens långsiktiga arbete med cykelplanering, från beteendepåverkan till fysisk planering och byggnation.

29. Anställ en cykelsamordnare **1**

För att få ett helhetsgrepp på cykelfrågorna i kommunen krävs att en person har det här som fokusområde. Personen ska arbeta med både samordning, planering, driftsfrågor och investeringar. Det gör att helheten för cykeltrafiken behandlas på ett bättre sätt och att frågorna får större fokus.

Typ av åtgärd: Intern process

Huvudansvar: Tekniska divisionen eller Samhällsbyggnad

Motivering: Oftast hamnar cykelfrågorna undan när det gäller både planering, kravställande och drift. En cykelsamordnare kan utveckla cykelfrågorna på alla nivåer, dels för att hålla samman arbetet dels för att genomföra åtgärderna från handlingsplanen och kommande cykelplanen.

30. Översyn av huvudvägnät för cykel **3**

Se över prioriterade flöden för cykel i huvudvägnätet och identifiera korsningar och passager ur trafiksäkerhets- och kapacitetssynpunkt för att underlätta cykling. Se till att gång och cykel separeras i större utsträckning för att öka tillgänglighet och trafiksäkerhet för äldre och unga.

Typ av åtgärd: Fysisk åtgärd

Huvudansvarig: Tekniska divisionen

Motivering: Viktiga kunskaper för ökad trafiksäkerhet och god framkomlighet. Prioritera också åtgärder kopplade till kommunens investeringsplaner.

31. Bygg ut cykelvägnätet 4

För att öka cyklingen behöver utbudet av bra och sammanhängande cykelvägar finnas på plats. Cykelplanen kan komma att sammanställa så kallade missing links, ställen där cykelvägar behöver kopplas ihop. En detaljerad plan för utbyggnad för de kommande åren bör tas fram och budgeteras.

Typ av åtgärd: Fysisk åtgärd

Huvudansvarig: Tekniska divisionen och samhällsbyggnad

Motivering: Viktigt att cykeln prioriteras vid infrastrukturinvesteringar för att öka cykelns konkurrenskraft.

32. Skapa fler offentliga cykelpumpar 2

Ett antal offentliga cykelpumpar finns redan tillgängliga i tätorten. Dessa bör utökas på fler platser i kommunen men också placeras vid strategiska platser som pendlarparkeringar och hållplatser. Utred även införandet av cykelservicestation.

Typ av åtgärd: Fysisk åtgärd

Huvudansvarig: Tekniska divisionen och samhällsbyggnad

Motivering: Viktigt att cykeln prioriteras vid infrastrukturinvesteringar för att öka cykelns konkurrenskraft.

33. Vinterväghållning av cykelvägar 2

God vinterväghållning på cykelvägarna är en avgörande faktor för trafiksäkerheten och för antal aktiva cyklister under vintertid. Ju bättre underlag på cykelvägen, desto fler cyklister. En plan för hur snöröjningen genomförs utifrån cyklistens perspektiv bör utarbetas.

Typ av åtgärd: Fysisk åtgärd

Huvudansvarig: Tekniska divisionen

Motivering: För att andelen cyklister ska öka i kommunen, och för att cyklandet ska hålla i sig även under vintertid, krävs väl underhållna cykelvägar vintertid.

34. Ta fram plan för cykelparkering vid målpunkter och allmänna platser

1

Ta fram en plan med förhållningsätt för att hantera behovet av cykelparkering till viktiga offentliga målpunkter som Culturum, Rosvalla etc. Ett arbete med att byta ut gamla cykelställ mot cykelställ med möjligheter att låsa fast ram och väderskyddade cykelparkeringar kan vara en bra början. Underhåll och borttagning av cykelvrak är också viktigt, detta för att tillgängliggöra de platser som tillskapas.

Typ av åtgärd: Fysisk åtgärd

Huvudansvarig: Tekniska divisionen i samarbete med olika berörda enheter

Motivering: Identifiera olika målpunkter, allmänna platser där kommunen ser behov av att erbjuda goda möjligheter att parkera cykeln under tak, med ramlåsmöjligheter och nära entréer.

35. Cykelvägvisning

2

Ta fram en plan för och sätta upp en cykelvägvisning för cykelvägnätet i Nyköping. Klargöra färdvägar och avstånd till olika målpunkter. Den ska uppdateras regelbundet.

Typ av åtgärd: Fysisk åtgärd

Huvudansvarig: Tekniska divisionen

Motivering: Cykelvägvisning bidrar till ökad orienterbarhet och underlättar resande på cykel. Kan också fungera som marknadsföring av cykelvägnätet.

Attraktiv kollektivtrafik

År 2030 reser många med kollektivtrafiken. Den är då en attraktiv och pålitlig service, enkel att använda. Stomlinjernas snabba sträckningar genom boendetäta miljöer ger resenärer 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 och skapar goda möjligheter till arbetspendling och studier på annan ort.

36. Ta fram ny kollektivtrafikplan 1

Kollektivtrafikplanen ska beskriva hur kommunen långsiktigt avser att skapa förutsättningar som utvecklar kollektivtrafikens strukturer som ett konkurrenskraftigt resealternativ.

Landsbygdstrafiken behöver utvecklas för att ge grundläggande tillgänglighet och fungerande res-möjligheter i kommunens glesare delar.

Typ av åtgärd: Styrdokument

Huvudansvarig: Samhällsbyggnad

Motivering: Planen visar hur kollektivtrafiken ska utvecklas tillsammans med staden och ge underlag för långsiktig satsning.

37. Se över landsbygdslinjerna i tätorten 1

För att skapa låg restidskvot för resenärer mellan landsbygden och staden bör landsbygdslinjernas sträckning genom tätorten ses över.

Typ av åtgärd: Förhållningssätt

Huvudansvarig: Samhällsbyggnad

Motivering: Landsbygdstrafiken ska stödja behov av resor till och från deras huvudsakliga upptagningsområde.

38. Intermodalitet 2 3

Kollektivtrafik + cykel = sant

Skapa cykelparkering vid hållplatser med större upptagningsområden och noder. Möjlighet att låsa fast cykeln bör prioriteras och väderskydd ska övervägas. Åtgärden kan även kopplas till landsbygden, men kan då även avse behov av bilparkering kopplat till hållplatser.

Typ av åtgärd: Fysisk åtgärd

Huvudansvarig: Tekniska divisionen och Samhällsbyggnad

Motivering: Upptagningsområdena ökar ungefär tio gånger för hållplatser med cykelparkeringsmöjligheter jämfört med enbart gångtrafik.

39. Förbättra framkomlighet för kollektivtrafiken

1 2 3

Busstrafiken i Nyköping behöver komma fram snabbt genom att stråken anpassas utifrån stadens utveckling. Kollektivtrafiken har som inget annat färdslag kapacitetsmässigt stora förutsättningar att transportera större mängder resenärer. En förutsättning är att gaturummet stödjer kollektivtrafiken. Det görs genom att reglera, relevant placera och utforma korsande stråk, hållplatsintervaller, hållplatsutformning och driftsmässiga åtgärder. Förbättringsåtgärder på busslinjer med hög turtäthet prioriteras.

Typ av åtgärd: Förhållningssätt och Fysisk åtgärd

Huvudansvarig: Tekniska divisionen

Motivering: Om kollektivtrafiken ska kunna verka som strukturbyggare i stadsutvecklingen krävs att huvudstråken får hög prioritet i den fysiska gatumiljön.

40. Komplementtrafik till stadslinjerna

1

Utreda kompletterande trafik till stadslinjerna, exempelvis beställningsbar servicetrafik för resande med större servicebehov. En utredning pågår hos Region Sörmland kring förutsättningarna för anropsstyrd kollektivtrafik. Det kompletterar stadstrafikens stomlinjer och ersätter dagens turlistebundna servicelinjer med låg nyttjandegrad.

Typ av åtgärd: Förhållningssätt

Huvudansvarig: Samhällsbyggnad med stöd av Tekniska divisionen

Motivering: En effektiv stadsbusstrafik med anropstrafik för personer med svårigheter att gå till stomlinjerna eller på platser och tider med mindre underlag för turlistbunden trafik, det kompletterar och stärker trafikutbudet.

41. Komfort och tillgänglighet

2

För att öka andelen kollektivtrafikresande ska hållplatserna, dess placering, avstånd, utformning och dess miljöer, vara trygga, säkra, tilltalande och funktionella. Det handlar även om tillgängliga gång-cykelvägar till och från hållplatser. Inom det kommunala vägnätet finns det mycket man kan göra för att höja hållplatsernas standard. Tillgänglighetsanpassningen, driften och underhållet av hållplatser bör ses över och samordningen bör förbättras mellan medborgare, kommun och region.

Typ av åtgärd: Fysisk åtgärd

Huvudansvarig: Tekniska divisionen

Motivering: Bidra till att höja komfort och tillgänglighet för hållplatser. Hållplatserna signalerar också för icke-användare hur kollektivtrafiken prioriteras eller inte och ger gemene man bilden av hur attraktiv kollektivtrafiken som alternativ är.

Motorfordonstrafik

År 2030 är Nyköping en stad med hög tillgänglighet med många 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 kunna 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 alternativ till att äga bil, som exempelvis bilpool, är vanligt.

42. Styr ut trafiken på huvudvägnätet från lokalnätet

2

Gatunätet är uppdelat i ett huvudvägnät och ett lokalgatunät. På lokalgatunätet ska till övervägande del trafik med målpunkter längs med gatan gå. Övrig trafik ska gå på huvudvägnätet. Det åstadkoms med farthinder eller trafikreglerande åtgärder.

Typ av åtgärd: Fysisk åtgärd

Huvudansvarig: Tekniska divisionen

Motivering: Undvika trafik genom innerstads- och boendemiljöer för förbättrad miljö och trygghet.

43. Laddinfrastruktur för elfordon

1

2

Ta fram förhållningssätt och direktiv för infrastruktur för laddning av elfordon, med koppling till allmänna behov i samband med exploatering. Tekniska divisionen har redovisat för Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden möjliga platser där laddning av elfordon kan vara lämpligt i offentlig miljö.

Typ av åtgärd: Förhållningssätt/Fysisk åtgärd

Huvudansvarig: Tekniska divisionen och Samhällsbyggnad

Motivering: Omställningen av energibärare i transportsystemet utvecklas och förändras snabbt, en anledning till att kommunen bör inta ett övergripande förhållningssätt. År 2030 ska transportsektorns klimatpåverkan ha minskat med 70 % jämfört med år 2010.

44. Parkeringsledningssystem

2

Uppföra parkeringsledningssystem för att underlätta för besökare till Nyköpings centrum att finna en lämplig parkeringsplats.

Typ av åtgärd: Fysisk åtgärd

Ansvarig: Tekniska divisionen

Motivering: Öka resursnyttjande och minskad söktrafik på gator samt bidra till ökad attraktivitet i Nyköpings innerstadsmiljö.

45. Yteffektiva parkeringsanläggningar och mobilitetshus

3

4

Samordning av parkeringsanläggningar behövs på strategiska platser. Parkeringar bör utökas i alla lägen där de stödjer ett intermodalt resande, det vill säga där alla trafikslagens fördelar kan tas tillvara i en och samma resekedja. Pendelparkering är ett exempel på en sådan åtgärd.

Typ av åtgärd: Fysisk åtgärd

Huvudansvarig: Tekniska divisionen

Motivering: Parkeringsanläggningar eller mobilitetshus på strategiska platser för att undvika oönskad trafik i centrum.

46. Omledning av tung trafik runt centrala Nyköping

2

Tung trafik kör idag rakt igenom Nyköpings centrala delar, utan att ha detta som målpunkt. I viss mån vägvisas och leds den om redan idag, på olika sätt. Den tunga trafiken bör i ökad utsträckning istället ledas på ett större vägnät runt de centrala delarna. Arbetet sker i samarbete med Trafikverket.

Typ av åtgärd: Förhållningssätt

Huvudansvarig: Tekniska divisionen

Motivering: Undvika tung trafik och storskalig biltrafik genom innerstads- och boendemiljöer för förbättrad miljö och trygghet.

47. Ta fram en godstransportplan

1

Nyköpings kommun bör formulera övergripande ställningstaganden och förhållningssätt kring näringslivets godstransporter som sker till och genom kommunen. Kommunen behöver aktivt verka för att godstransporter kan utföras effektivt till kommunens företag och verksamheter samtidigt som de ska medföra så liten miljöbelastning och påverkan på stadslivet och boende som möjligt.

Typ av åtgärd: Styrdokument

Huvudansvarig: Tekniska divisionen

Motivering: Skapa tydlighet i kommunens ambitioner och förhållningssätt kopplat till verksamheter och utveckling av nya verksamhetsområden.

48. Rätt fart i staden

2

Fortsatt anpassning mot "Rätt fart i staden" för att anpassa vägnätet efter stadens-, trafikens- och omgivningens förutsättningar. Hastighetsbegränsningar är inte fullt genomförd utifrån tidigare genomförda analyser och omvärdering av delsträckor kan behöva övervägas utifrån stadens utveckling. En hastighetsplan enligt handboken "Rätt fart i staden" behöver tas fram och arbetet med att implementera den.

Typ av åtgärd: Fysisk åtgärd

Huvudansvarig: Tekniska divisionen

Motivering: Olika hastighetsanspråk för biltrafik påverkar i vilken mån som bilen används och har påverkan på bland annat omgivning och miljö.

49. Allmän bilpool

1

1

Undersöka behov, intresse och förutsättningar för inrättande av allmän bilpool, tillgänglig genom central placering för såväl privatpersoner som verksamheter. Eventuellt kan kommunens behov av bilpool i viss mån samordnas med privatpersoners!

Typ av åtgärd: Förhållningssätt/Interna processer

Huvudansvarig: Tekniska divisionen

Motivering: Det finns flera fördelar med bilpooler. De oförutsedda kostnader som det kan innebära att äga en egen bil minskas och undviks. Utsläpp både lokalt och globalt minskas i och med att bilpoolsbilarna oftast är miljöbilar och högst tre år gamla. En bilpool ersätter generellt sett 10 bilar vilket även minskar trycket på parkeringsplatser kommunen kan på olika sätt uppmuntra och underlätta bildandet av bilpooler.

Verksamhetsrelaterade åtgärder

Nyköpings kommun är en av de största arbetsgivarna och har därmed stor inverkan på de ekologiska fotavtrycken. Kommunen behöver därför föregå med gott exempel genom att börja med den egna organisationen och utveckla interna reformer som uppmuntrar andra att ställa om. Genom att byta ut fordon, bränslen och jobba med anställdas tjänsteresor och pendlingsresor kan utsläppsminskningar och ekonomiska vinster göras.

50. Samordnad fordonshantering för Nyköpings kommun

1

2

Nyköpings kommun behöver göra ett omtag kopplat till fordonsflottan. I olika utredningar konstateras att andra kommuner och organisationer som infört en samordnad fordonshantering har upptäckt flera olika fördelar. Det behövs en gemensam enhet för fordonshanteringen.

Typ av åtgärd: Intern process

Huvudansvarig: Tekniska divisionen, Fordonssamordnare

Motivering: En samlad organisation effektiviserar bilanvändandet och skapar en tydlighet mot användare och leverantörer. En gemensam enhet för fordonshantering underlättar redovisning och kontroll och synliggör dolda kostnader etc.

51. Ruttplanering av service- och renhållningsfordon

1

Ruttplanering av renhållningens fordon sker idag utifrån villkor om effektiva körvägar, vilket sker kontinuerligt. Andra parametrar kan också övervägas för att minimera risker som exempelvis hinder eller miljöpåverkan.

Typ av åtgärd: Intern process

Huvudansvarig: Tekniska divisionen

Motivering: Ruttplanering med flera parametrar kan skapa ökad förståelse för behoven, men utan att de krockar med andra viktiga ting. I förtätade stadsmiljöer ökar också trycket på att kunna hämta avfall på väl anpassade platser.

52. Samlastning av gods för transporter till kommunala verksamheter

1

2

Samlastning av gods till förskolor och skolor bör gå att samordna. Kan även omfatta åtgärder som leveransskåp på exempelvis skolor, som kan få leverans vid lågtrafiktid då lokaler inte har pågående verksamhet. Berör upphandlingsenheten, BUK, DSO och Tekniska divisionen.

Typ av åtgärd: Förhållningssätt

Huvudansvarig: Tekniska divisionen

Motivering: Minimera antalet transporter till känsliga miljöer med många barn, ungdomar och äldre. Ökar trafiksäkerhet, miljöpåverkan och lastning och lossning kan ske under lågintensiva timmar dagtid.

53. Uppföljning och att mäta rätt

1

Sammanställ en kunskapsbank i kontinuerligt intervall med tillförlitlig transportstatistik och trafikmätningar. Det underlättar uppföljningen och informationsspridningen internt och externt. Det finns också behov av att trafikmätningar blir tillgängliga för alla divisioner och bolag, till exempel i Nygis.

Typ av åtgärd: Intern process

Huvudansvarig: Tekniska divisionen

Motivering: Utan uppföljning, statistik och mätningar är det svårt att ta rätt beslut, därför finns det behov av en lättillgänglig kunskapsbank.

54. Samverkan och avgränsning mellan samhällsbyggnad och tekniska divisionen

1

Det finns otydligheter i avgränsningen mellan Samhällsbyggnads och Tekniska divisionens ansvar avseende trafikplanering och de ansvarsområden som ligger hos respektive organisation. Det finns behov av att tydliggöra ansvarsområdena för att förenkla kontakt och handläggning av ärenden.

Typ av åtgärd: Intern process

Huvudansvarig: Samhällsbyggnad, Tekniska divisionen

Motivering: Det finns behov av att tydliggöra ansvarsområdena för att förenkla kontakt och handläggning av ärenden.

Beteendepåverkan och Mobility Management

Mobility management (MM) är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra attityder och beteenden. Grundläggande är användningen av mjuka åtgärder som information och kommunikation, inte nödvändigtvis kräver stora finansiella kostnader. De kännetecknas samtidigt av en bra kostnads- och nyttokvot. Huvudsyftet är att i tidigt skede påverka resan, redan innan den har börjat. I handlingsplanen har MM och beteendepåverkande åtgärder två funktioner. Dels som stödinsatser till olika insatsområden, dels som ett eget insatsområde, se NyTs bilden i början.

Under 2017 tog Trivector fram ett underlag till handlingsplan för arbetet med MM - *Underlag till handlingsplan för steg 1 och 2-åtgärder*. Syftet med uppdraget var att ta fram en lista med steg 1- och steg 2-åtgärder att koppla till Transportstrategin. Den används som vidare underlag till detta kapitel.

Utifrån Trivectors utredning, resevaneundersökningen och arbetet med transportstrategin framträder tre fokusområden:

- MM och hållbart resande - en integrerad del av samhällsplaneringen

- MM kopplad till kommunens verksamheter
- Mobilitetsåtgärder, kampanjer och information

MM och hållbart resande - en integrerad del av samhällsplaneringen

Genom att använda MM i samhällsplaneringen kan vi påverka, prioritera och utforma bebyggelse och infrastruktur som stödjer det hållbara resandet. Den fysiska planeringen har potential att påverka färdmedelsval och efterfrågan på transporter.

Det finns en mängd olika faktorer som påverkar resultatet av beteendepåverkande åtgärder för ett ökat hållbart resande. Det kan vara i form av normer, styrmedel, avstånd, rumsliga förhållanden etc. Mest grundläggande är hur samhällsplaneringen sker tidigt. För att MM och hållbart resande ska synas i samhällsplaneringen krävs tidiga insatser i varje skede av planprocessen. Det är lätt hänt att mobilitetsfrågan tappas bort då flera enheter och aktörer är inblandade. För att integrera mobilitetsfrågorna behöver förvaltningar och kompetenser knyts samman. MM ersätter eller utesluter varken tekniska lösningar eller ny infrastruktur, men är ofta ett komplement till dem.

55. Integrera MM och hållbart resande i detaljplaneringen

1

Åtgärden ställer krav på planer för hållbart resande, MM-planer eller enskilda MM-åtgärder i samband med detaljplanering av områden, bygglovsansökan. Det kan också gälla avtal för genomförande, markanvisning och exploatering. Åtgärderna regleras i styrande dokument och avtal. Om kommunen äger marken kan krav på MM-plan ställas vid markanvisning.

Typ av åtgärd: Förhållningssätt

Huvudansvarig: Samhällsbyggnad

Motivering: Säkerställer förutsättningar för utbud av gång-, cykel- och kollektivtrafikinфраstruktur som helst bör finnas på plats innan invånare eller arbetstagare flyttar in.

56. Integrera MM och hållbart resande i bygglov

1

Under bygglovsprocessen följs krav som tidigare har ställts på resandet och den hållbara mobiliteten i samband med planläggning, markanvisning- och exploateringsavtal. Krav som kan regleras under bygglovsprocessen kan exempelvis vara parkering och mobilitetsplan, parkeringsköp, krav på utformning, placering och lokalisering, uppmuntra till bilpool etc.

Typ av åtgärd: Förhållningssätt

Huvudansvarig: Samhällsbyggnad

Motivering: Säkerställer förutsättningar för utbud av gång-, cykel-

och kollektivtrafikinфраstruktur som helst bör finnas på plats innan invånare eller arbetstagare flyttar in.

57. Integrera MM och hållbart resande i byggskedet

1

När det gäller utbyggnad av större stadsutvecklingsprojekt, som pågår under länge tid och i etapper, sker utbyggnad parallellt med inflyttning. Det i sig får inverkan på områdets förutsättningar för resande och transporter. Därför finns behov av att skapa en plan för hur entreprenaden kan drivas som minimerar negativ inverkan på den hållbara mobiliteten.

Typ av åtgärd: Förhållningssätt

Huvudansvarig: Samhällsbyggnad och Tekniska divisionen i samverkan med exploatörer och fastighetsutvecklare.

Motivering: Ta tillvara på och förstärka möjligheterna till hållbart resande under byggskedet. Att inte skapa hinder genom förseningar i busstrafiken på grund av byggarbeten som är planerade under peaktid etc.

58. Integrera MM och hållbart resande i driftskedet

1

Under driftskedet eller förvaltningsskedet sker lägenhetsuthyrning/försäljning och inflyttning. Det är det sista och längsta skedet över tid där bostäder och lokaler går vidare till en förvaltning och ett område börjar utvecklas. För att MM ska få en önskad effekt behövs en organisation som bedriver, utvecklar, följer upp och utvärderar arbetet. Exempel på åtgärder under

driftskedet kan var välkomstpaket till nyinflyttade, information, stöd och rådgivning för boende, besökare och verksamma osv.

Typ av åtgärd: Förhållningssätt

Huvudansvarig: Samhällsbyggnad och Tekniska divisionen i samverkan med exploatörer och fastighetsutvecklare.

Motivering: Efter att infrastrukturutbuden finns på plats är det enklare att jobba med MM genom information, rådgivning och marknadsföring.

MM kopplad till kommunens verksamheter

59. Anslut till Sörmlandstrafikens företagskonto

1

Anslut alla anställda, via sin enhet, till Sörmlandstrafikens och SJ:s *företagskonto* som gäller för tjänsteresor med kollektivtrafik. Det kostar inget att ansluta sig och underlättar bokningen. I dagsläget använder sig enbart Samhällsbyggnad av företagskontot.

Typ av åtgärd: Interna processer

Huvudansvarig: Kommunledningskontoret alternativ respektive enhet/division (administratörer/resebokare) som ansvarar för genomförandet inom sin verksamhet.

Motivering: Det ska vara enkelt och smidigt att boka resa med kollektivtrafik.

60. Attraktiv arbetsplats – Division Social omsorg

1

2

Division Social omsorg (DSO) avser att bli en ännu attraktivare arbetsgivare. Eftersom tillgänglighet och mobilitet är en mycket stor del av vardagen för en majoritet av personalen, behöver möjligheten till hållbart resande tillgodoses. Vid fokusgruppsmötet framhölls förslag om profilering mot miljö och hälsosam arbetsplats. DSO har till exempel räknat på att utöka antalet elcyklar för att effektivisera tiden gentemot de vanliga cyklar som används idag. Några viktiga behov som lyftes med DSO under fokusgruppsmötena var att anlägga fler, lättillgängliga, trygga och väderskyddade cykelparkeringar, möjlighet till elladdning, cykelpool, cykelservice och erbjuda väderleksanpassade kläder.

Typ av åtgärd: Intern process

Huvudansvarig: DSO med stöd av Tekniska divisionen

Motivering: Viktiga förutsättningar för personalen som är beroende av god logistik och för DSO som arbetsgivare.

61. Tjänstecyklar och bra cykelparkeringar för BUK

1

2

Utifrån fokusgruppsmötena har ett antal olika behov och önskemål lyfts upp kopplat till tjänsteresor.

Ett av dessa är behovet av tjänstecyklar för tjänsteresor. Många resor som görs i tjänsten är korta. Även resorna mellan högstadieskolorna Alpha och Omega sker oftast med bil och dessa kan man ersätta genom att gå eller ta cykel. Tjänstecyklar finns i dagsläget inte tillgängliga för många som jobbar inom BUK och man bör möjliggöra detta för personalen. Bra väderskyddade cykelparkeringar finns redan på enstaka platser, men det finns också behov av att anlägga nya.

Typ av åtgärd: Intern process

Huvudansvarig: BUK med stöd av Tekniska divisionen

Motivering: Cykeln har stor potential vid korta resor och Nyköpings kommun ska som attraktiv arbetsgivare uppmuntra och ge förutsättningar för mer hållbart resande. Det finns även många ekonomiska, ekologiska och hälsovinster fördelar med det.

62. Cykelvänlig arbetsplats

1

2

För att öka resor med cykel till och från arbetsplatsen men även för ett ökat hållbart tjänsteresande, behöver utbudet i form av bra cykelparkeringar, tillräckligt många cyklar, elcyklar och lastcyklar finnas på plats. Exempel på åtgärder kan vara

väderskyddade cykelparkeringar med ramlåsmöjligheter, omklädnings- och duschmöjligheter, utökad elcykelpool, rabatt hos cykelhandlare, tillgång till verktyg och pump och enkel bokningssystem etc.

Typ av åtgärd: Interna processer

Huvudansvarig: Kommunledningskontoret, Fordonssamordning, respektive organisation.

Motivering: Skapa förutsättningar för hållbart resande till och från arbetet och i tjänsten.

63. Förmåncyklar för anställda

1

Den vanligaste resan som Nyköpingsbor gör är arbetspendling, den står för runt 30 % av resorna.

År 2015 infördes förtydligade skattedirektiv som gav möjlighet för arbetsgivare att erbjuda förmåncyklar. Flera kommuner i Sverige använder det idag. Det innebär att de anställda kan teckna ett cykelhyresavtal med bruttolöneavdrag som egentligen inte medför extra kostnader för arbetsgivaren.

Typ av åtgärd: Interna processer

Huvudansvarig: Kommunledningskontoret

Motivering: Ett möjligt sätt att öka andelen cyklister till och från arbetsplatsen. En utvärdering från Jönköpings kommun visar att cirka 2 200 anställda har använt förmånen, vilket är mer än 20 % av personalen inom kommunen.

64. Resfria möten 1

Ett bra sätt att minska resandet inom tjänsten är att tillhandahålla digitala möten. Idag har de flesta som arbetar tillgång till dator. Digital teknik, som till exempel telefon och webbkonferens, gör det möjligt att mötas utan att behöva resa. Genom att byta ut vissa tjänsteresor och istället mötas via webben sparar vi både tid och pengar för organisation och inblandade. Nyköpings kommun bör och ska arbeta för att underlätta användandet av digital teknik på flera sätt, bland annat att konferensrum inretts med möjlighet till webbkonferens.

Typ av åtgärd: Interna processer

Huvudansvarig: Kommunledningskontoret eller respektive organisation.

Motivering: Enligt uppgifter från Trafikverket och SKR kan uppemot hälften av alla tjänsteresor som görs i Sverige ersättas med digitala möten på distans. Det innebär att åtgärder som syftar till att främja digitala möten har möjlighet att minska resandet på en arbetsplats med cirka 50 %.

65. Införande av klimatväxling 1

Fossilfritt Sverige är en plattform för samverkan och dialog som har initierats av regeringen. En viktig del i arbetet är den så kallade "Klimatväxlingsutmaningen" som lanserades under hösten 2017 och som innebär att kommuner, företag och organisationer kan få hjälp att minska sin klimatbelastning vad gäller resor. Konceptet för klimatväxlingen innebär att resor med hög klimatbelastning, exempelvis flygresor och körning med

privat bil i tjänsten, görs dyrare samtidigt som hållbara resor med cykel, tåg och kollektivtrafik görs billigare. Det finns även möjlighet att samla överskottet från de klimatbelastande resor i en särskild fond för att finansiera miljöfrämjande åtgärder. För kommunen kan fonden exempelvis handla om investeringar i MM åtgärder.

Typ av åtgärd: Interna processer

Huvudansvarig: Kommunledningskontoret

Motivering: Ett möjligt sätt att öka budgeten för åtgärder kopplad till hållbart resande.

66. Kunskapshöjande åtgärder, internt 1

En av utmaningarna med MM och hållbart resande är brist på information och kunskap. Det behövs kontinuerligt kunskapshöjande åtgärder, nedan finns några exempel:

- Presentera resevaneundersökningen (RVU), transportstrategi och trafikplanering.
- Presentera ambitioner och målbild
- Gemensamma workshops och studiebesök

Typ av åtgärd: Interna processer

Huvudansvarig: Samhällsbyggnad

Motivering: Ökad kunskap och förståelse om MM och hållbart resande. Även behovet av en gemensam bild för hållbara transporter behöver definierats.

67. Tillgänglighet till arenor och evenemang

1

2

Skapa förhållningssätt för gång, cykel och kollektivtrafik till och från arenor, fritidsanläggningar och evenemang, såväl dagligen som vid större evenemang. En checklista som tar upp olika åtgärder och som kan göras inför evenemang kan vara ett första steg. Förslag på innehåll finns under bilaga 1.

Typ av åtgärd: Fysiska åtgärder

Huvudansvarig: Näringslivsenheten och Tekniska divisionen

Motivering: Utveckla arenor och allmänna ytor aktuella för evenemang för att kunna möta ökat antal besökare.

Mobilitetsåtgärder, kampanjer och information

68. Koncept för ökad cykling

1

I form av utbildning, kampanjer och samverkan med regionala aktörer, serviceföretag, arbetsplatser eller andra målgrupper bidra till nya koncept för ökad cykling.

Exempel på möjliga åtgärder:

- Utveckla en interaktiv och digital cykelkarta
- Följ upp och mät. Komplettera med fler cykelräknare
- Rådgivning om bra cykelparkeringar, till exempel broschyr till exploatörer
- Engagera näringslivet kring cykelfrågor

- Utökad samverkan med Region Sörmland
- Utveckla dialog med allmänheten i form av cykelpanel
- Intern samverkan och utbildning

Typ av åtgärd: Förhållningssätt

Huvudansvarig: Samhällsbyggnad och Tekniska divisionen

Motivering: Det finns ett konceptbehov för ökad cykling. Syftet är att kunna öka cyklingen genom samverkan, information och kampanjer som riktas till allmänhet, näringsliv och regionala aktörer.

69. Koncept för ökat kollektivtrafikresande

2

Bidra till ökat kollektivtrafiknyttjande form av samverkan med regionala aktörer, trafikoperatör, arbetsplatser eller andra målgrupper. I nuvarande trafikavtal finns ordnad samverkan mellan Region Sörmland, trafikoperatören Nobina och kommunerna kring marknadsföringsinsatser. Det avser ökning av nöjd-kund-index, högre marknadsandelar och funktionellt utbud. Kännedomen om kollektivtrafiken behöver öka. Det vill säga hur man köper biljett, vart man kan resa, hur man får kännedom om tider och förändringar och hur systemet hänger ihop. Exempel på åtgärder:

- Öka kännedom och kunskap om Sörmlandstrafikens app med realtidsinformation
- Realtidsinformationsskyltar vid strategiska hållplatser
- Engagera kommunen, Region Sörmland och näringslivet kring kollektivtrafiknyttjande, till exempel:

- restid kan räknas som arbetstid
 - kollektivtrafikkort som löneförmån
 - arbetstider som passar med kollektivtrafiken
 - mötestider som passar med kollektivtrafiken
- prova-på-kampanjer
 - deltagande vid seminarier, mässor och cuper etc
 - utveckla dialog med allmänheten
 - intern samverkan och utbildning

Typ av dokument: Förhållningssätt

Huvudansvarig: Samhällsbyggnad och Tekniska divisionen

Motivering: Syftet är att genom samverkan, information och kampanjer riktad till allmänheten, näringslivet och regionala aktörer öka kollektivtrafikresandets andel.

70. Möjligheterna att ta sig till och från fritidsaktiviteter 1

Fritidsresor utgör drygt 17 % av det totala antalet resor som görs i Nyköping. Med fritidsresor menar vi inte inköpsresor utan sociala *fritids-* och *rekreationsresor*. Ett första steg kan vara att identifiera och kartlägga hur andra kommuner jobbar med frågan. Ett exempel kan vara att ställa upp i "Klimatmatchen", en nationell tävling som administreras av Sveriges energikontor.

Typ av åtgärd: Interna processer

Huvudansvarig: Kommunledningskontoret och BUK

Motivering: Syftar till att öka de hållbara fritidsresorna.

71. Årliga MM-kampanjer 1

Årliga kampanjer för att informera, stimulera och pröva nya ting för att styra mot en ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik. Exempel på kampanjer är *trafikantveckan*, *testresenärer*, integrera *trafik i undervisningen*, *testcyklist*, *cykelvänlig arbetsplats* och vandrade skolbuss.

Typ av åtgärd: Förhållningssätt

Huvudansvarig: Samhällsbyggnad, Kommunledningskontoret, Tekniska divisionen, BUK

Motivering: Effekterna av att jobba med beteendepåverkande åtgärder har visat på goda resultat, med viss variation beroende på typ av kampanj.

72. Anställ en beteendevetare 1

För att få helhetsgrepp kring MM och beteendefrågor i kommunen krävs att minst en person har detta som fokusområde. Personen ska arbeta med både samordning och planering av beteendepåverkande åtgärder och projekt.

Typ av åtgärd: Interna processer

Huvudansvarig: Kommunledningskontoret

Motivering: Behov av ökad kompetens om beteendepåverkande arbete och nudging.

73. Säkra skolvägar (befintlig verksamhet)

1

2

Sex av tio barn bor inom två km från skolan, trots detta, går bara var tredje barn till skolan (Trafikverket, 2012). Skolresorna på cykel är 48 % färre nu än under mitten av 1990-talet (Trafikanalys, 2015). Starta skolvägsprojekt, liknande "Säker skolväg", till syfte att öka självständighet, trafikmognad och öka de positiva hälsoeffekterna. Projektet ska utgå från ett antal skolor åt gången som medverkar, vilket bygger på ett aktivt samarbete mellan trafikplanerare och skolan. Arbetet leder till en handlingsplan som sedan används som underlag till kommande satsningar.

Typ av åtgärd: Interna processer

Huvudansvarig: BUK och Tekniska divisionen

Motivering: Barns resor till och från skolan är viktiga att tillgodose så att de själva kan göra resan genom att gå och cykla. Det kan leda till ökat fysiskt och psykiskt välmående hos barnen och förbättrade studieresultat, som resultat av ökad rörelse och samvaro.

74. Planera för säkra och trygga skolmiljöer i tidigt skede

1

Morgondagens bygger på våra barns intresse och förutsättningar att utforska och förstå sin omvärld utan att det begränsar deras säkerhet och rörelsefrihet. Det är av stor vikt att nya skolor får förutsättningar att skapa en trafiksäker och trygg trafikmiljö som

utgår från barnens behov av säkerhet. Riktlinjer för åtgärder och utformning av skolors och förskolors miljöer behövs. Några frågor att lyfta är lokalisering av skolan, lokalisering av hämta/lämna-ytor och angöring, för att undvika konflikter.

Typ av åtgärd: Interna processer

Huvudansvarig: Tekniska divisionen och BUK

Motivering: Barns närmiljö ska vara lättillgänglig, säker och trygg för att förbättra rörelsefrihet, självständighet och hälsa.

75. Cykeltåg och vandrande skolbussar

1

Uppmärksamma och starta projekt/kampanjer som har en direkt koppling till barns resor till och från skolan. Exempel på projekt kan vara vandrande skolbussar och cykeltåg. Dessa projekt går ut på att grannfamiljer med lågstadiesbarn turas om att cykla/gå varsin dag med barnen till skolan. Det kan drivas genom att fråga på föräldramöten etc.

Typ av åtgärd: Förhållningssätt

Huvudansvarig: BUK

Motivering: Få fler barn att gå och cykla i större utsträckning. Det ökar motionen och den sociala samvaron, det bidrar till ökat välmående och prestation.

76. Utred hyrcykelsystem 1

Utred förutsättningar och konsekvenser för hyrcykelsystem i Nyköpings tätort. Åtgärden säkerställer framförallt kontroll av den allmänna plats som ställs till förfogande för hyrcyklar och/eller andra typer av förflyttningsmedel.

Typ av åtgärd: Förhållningssätt

Huvudansvarig: Tekniska divisionen och Näringslivsenheten

Motivering: Ökar mångfalden i mobilitetsutbudet och ökar tillgängligheten inom staden för boende, besökare och verksamma.

Pågående MM nätverk, projekt och kampanjer

Nyköpings kommun är redan med i olika MM-nätverk och projekt, varav några listas nedan:

- Cykelsamverkan Sörmland är ett regionalt projekt som drivs av energikontoret. Den är indelad i tre kampanjer: Cykelvänlig arbetsplats, Testcyklist och Vintercyklist.
- Möjligheter med mobility management i samhällsplaneringen (MMMiS) är ett nätverk som startades av Energimyndigheten år 2012. Sedan dess drivs det vidare av Trivector Traffic. Nätverket ger deltagande kommuner möjligheter att utbyta kunskap och erfarenheter för att utveckla sitt arbete med MM kopplat till stadsutvecklingsprojekt. Det är en mötesplats och

plattform där kommuner utbyter erfarenheter, diskuterar frågeställningar och utmaningar.

- Regionala mobility management-nätverket drivs av Region Sörmland och startade 2019. Dess avsikt är att samordna projekt som kan genomföras i flera kommuner för ökat resultat.
- Mobility management kopplas till utveckling av Nyköpings lasarett: Sedan 2019 finns en arbetsgrupp med representanter från Nyköpings kommun och Region Sörmland. Syftet med den är att gemensamt jobba med beteendepåverkan för personal och invånare.
- Sanering av Nyköpings resecentrum: I takt med sanering av marken till den parkeringsyta som finns till hands för tågtrafikens resenärer, kommer man att jobba med olika kampanjer riktade till den aktuella målgruppen.

Det fortsatta arbetet

Det här kapitlet förklarar det fortsatta arbetet och strukturen för att genomföra handlingsplanen. Kapitlet ger också förslag på ansvar, såväl politiskt som för tjänstemannaorganisationen.

Handlingsplan för Transportstrategi för Nyköpings tätort och Skavsta, är en dynamisk plan med möjlighet till ett brett urval av åtgärder. Den gäller fram till år 2030. Åtgärderna har beskrivits övergripande för att vara lätta att välja ut, prioritera och utveckla till fullständiga projektbeskrivningar. Samhällsbyggnad och Tekniska divisionen står i första hand som mottagare av handlingsplanen och är ansvariga för dess fortsatta utveckling, som en del av den ordinarie verksamheten.

För att arbeta mot handlingsplanens målbild behöver åtgärderna kopplas till verksamhetsplanering, budgetprocess och bokslut. Det görs genom årshjul med tillhörande aktivitetslista. Åtgärderna hämtas ur handlingsplanen och årlig prioritering. Det innebär att vi periodvis arbetar parallellt med tre processer för tre år samtidigt:

- Planering av åtgärder för kommande år
- Genomförande, aktuellt år
- Uppföljning av föregående år

Arbetet för att hålla samman, prioritera, driva och följa upp görs av en samordningsgrupp, *Transportstrategins arbetsgrupp*, med representanter från samtliga divisioner. Varje berörd division utser minst en representant till arbetsgruppen och varje huvudansvarig ska ansvara för planering och genomförande av åtgärden.

Nedan ses hur handlingsplanen förhåller sig transportstrategin och det fortsatta arbetet:



Ansvar och beslut

Transportstrategins arbetsgrupp har det praktiska ansvaret för samordning, prioritering och uppföljning av handlingsplanen.

Exempel på arbetsgruppens ansvarsområde:

- Ta fram årlig aktivitetslista
- Leda arbetet med handlingsplanen och föreslå åtgärder
- Uppföljning av åtgärder, indikatorer och målbild om färdmedelsfördelning
- Redovisa mot styrgrupp
- Sprida kunskapshöjande åtgärder inom kommunen

Kommunfullmäktige fastställer i fullmäktiges budget det årliga förslaget på aktiviteter som riktas till nämnder och tas med i beställningen till verksamhetsplanen.

Kommunstyrelsen är beställare av handlingsplanen och har det övergripande ansvaret för investeringar i väginfrastrukturen. Kommunen har möjlighet att påverka transportutveckling och trafiksituationen i den egna tätortsmiljön, även om kommunen också är beroende av regionala-, nationella- och internationella regelverk för att styra utvecklingen. Stora delar av ansvaret att driva, följa upp och bevaka kommunens arbete är delegerat till transportstrategins arbetsgrupp som kommer med årliga förslag utifrån aktivitetslista.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden (MSN) har det övergripande ansvaret för trafikplaneringen. MSN har samordningsansvaret för många av de föreslagna insatsområdena, åtgärderna och dess genomförande. Både Samhällsbyggnad och Tekniska divisionen går delvis in under denna nämnd. Det är fördelaktigt att nämnden har ansvar över detaljplanering, byggnation och vägnätens funktion med möjlighet att överblicka och tillgodose enskilda och gemensamma behov.

Centrala ledningslaget med cheferna för respektive division har ett gemensamt övergripande ansvar för att handlingsplanen tillämpas och utvecklas. Det omfattar bland annat att budget, resurser och verksamhetsplanering föreslås utifrån den inriktning och målbild handlingsplanen anger. CLL utser representanter till transportstrategins arbetsgrupp. CLL ska agera styrgrupp mot arbetsgruppens förslag utifrån aktivitetslista, för att prioritera framskrivningar, starta och driva åtgärder samt arbeta in nya åtgärder.

Andra kommunala divisioner/bolag/enheter har eget ansvar för genomförandet av specifika åtgärder. Ansvar anges i anslutning till respektive åtgärd, vilket kan påverka tillfälligt medverkande i arbetsgruppen. SHB/TEK ska utifrån sitt kunnande inom området verka stöttande eller som medaktör för genomförande av åtgärder.

Handlingsplanen ska vara öppen för nya åtgärdsförslag. Det gäller oavsett huvudsaklig kommunal hemvist, men som berör trafik eller transporter utifrån förslag från medborgarna, till exempel genom synpunkter.

Resurser

Arbetsgruppens arbete med att ta fram en årlig aktivitetslista till verksamhetsplaneringen och budgetprocessen sker inom löpande verksamhet.

För att genomföra och implementera föreslagna åtgärder krävs att åtgärderna ges ekonomiska och personella resurser.

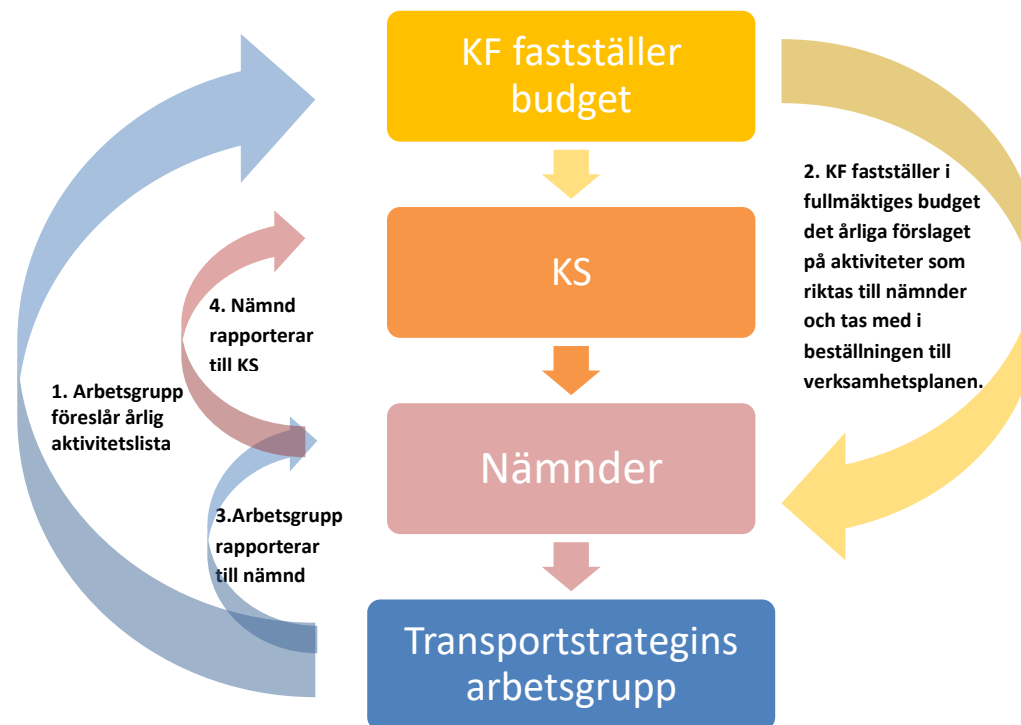
För att följa upp klimatnyttan föreslår vi en koppling till Klimat- och energistrategin och att strategins verktyg också används till aktiviteter som gör miljönytta.

Trafikbokslut – uppföljning och utvärdering

För att systematisera riktningen för arbetet föreslår vi att ett årligt trafikbokslut inrättas. Trafikbokslutet ska beskriva övergripande, genomförda och planerade aktiviteter.

För att följa utvecklingen över en längre horisont föreslår vi ett antal indikatorer, se indikatorer under målbild, samt att vi genomför resvaneundersökningar med jämna mellanrum.

Exempelbild på det fortsatta arbetet:



Referenser

Boverket, S. K. (2015). *Trafik för en attraktiv stad- underlag. 3:e uppl.* LTAB.

SKL, &. V. (2008). *Rätt fart i staden, Handbok för hastighetsnivåer i en attraktiv stad.* Vägverket publikation 2008:54.

Trafikanalys. (2015). *Cyklandets utveckling i Sverige 1995-2014- en analys av de nationella resevaneundersökningarna.* Trafikanalys. Rapport 2015:14.

Trafikverket. (2011). *MaxLupoSE – råd om hur mobility management kan användas i den kommunala planeringen.* Borlänge: Trafikverket.

Trafikverket. (2012). *Barns skolvägar.* TRV 2013:006.