



Nynäshamns
kommun



Program för transportsystemet

Del av Trafik- och mobilitetsstrategi för Nynäshamns kommun

Program för transportsystemet är en del av Trafik- och mobilitetsstrategi för Nynäshamns kommun och antogs av kommunfullmäktige 2021-12-09.

Dokument	Innehåll	Typ
Trafik- och mobilitetsstrategi	Övergripande mål och utgångspunkter kopplade till ett hållbart transportsystem.	Huvuddokument
Program för transportsystemet	Består av två delar, dels fakta och statistik om nuläget, dels förslag på inriktning inom respektive trafikslag.	Bilaga
Gång- och cykelplan	Beskrivning av gång- och cykelvägnätets planerade utveckling.	Bilaga
Plan för laddinfrastruktur	Utbyggnad av publik laddinfrastruktur för elfordon.	Bilaga
Parkeringsnorm	Parkeringsstal vid nybyggnation, zonindelning och principer för mobilitetsavtal.	Bilaga

Hela kommunens geografiska yta omfattas och programmet består av en beskrivande del kring nuläge vad gäller resvanor, transporter och påverkan samt en del som tar upp utvecklingen framöver i kommunen med utgångspunkt i olika färdmedel och beteendepåverkande åtgärder.

Programmet ger förutsättningar för en långsiktig planering samt underlättar samarbete och kommunikation för frågor som rör trafik såväl inom den kommunala organisationen som externt med exempelvis allmänhet, medborgare och andra myndigheter

Innehåll

Transporter och resvanor	1
Transportsektorns påverkan.....	2
Klimat.....	2
Hälsa	3
Resvanor i kommunen	4
Barn och unga.....	6
Bilnehav och drivmedel	7
Utveckling i Nynäshamns kommun	8
Mobility management	8
Gång- och cykel	10
Kollektivtrafik.....	10
Biltrafik.....	12
Parkering.....	12
Gods	13
Väghållaransvar	14
Gator och vägars funktion	15

Transporter och resvanor

Under lång tid har infrastrukturen utformats utifrån bilismens behov och stora investeringar har gjorts i infrastruktur för bilen runtom i Sverige och världen. Det innebär att andra trafikslag har fått anpassa sig till bilen som norm. Nu skiftar fokus i planeringen istället till hållbarhet och att värna om miljö och hälsa vilket bland annat innebär att underlätta för gång, cykel och kollektivtrafik.

I Nynäshamns kommun utgör pendeltåget stommen i kollektivtrafiken och kompletteras av bussar, närtrafiken och färjetrafik. Pendeltågen på Nynäsbanan trafikerar stationerna Nynäshamn, Gröndalsviken, Nynäsgård, Ösmo och Segersång i kommunen. De största infartslederna till kommunen är de statliga vägarna riksväg 73 mot Stockholm och länsväg 225 mot Södertälje och E4:an söderut. Från Nynäshamns hamn går färjor till Gotland, Lettland, Polen och Tyskland. Till Norviks hamn fraktas rullande gods och containrar till hela Stockholmsregionen.



Fotograf: Scandinav / Scandinav

Transportsektorns påverkan

Det är välkänt att transportsektorn med dess stora utsläpp av föroreningar har en negativ påverkan på vår miljö och människors hälsa. Några av de miljöeffekter som transportererna bidrar till är klimatförändringar, försurning och övergödning. Transportsektorn bidrar dessutom bland annat till en stillasittande livsstil, ökad isolering, segregation, buller och luftföroreningar samtidigt som det motverkar sociala bostadsområdet och minskar många gruppers (barn, äldre med flera) rörelsefrihet i samhället.

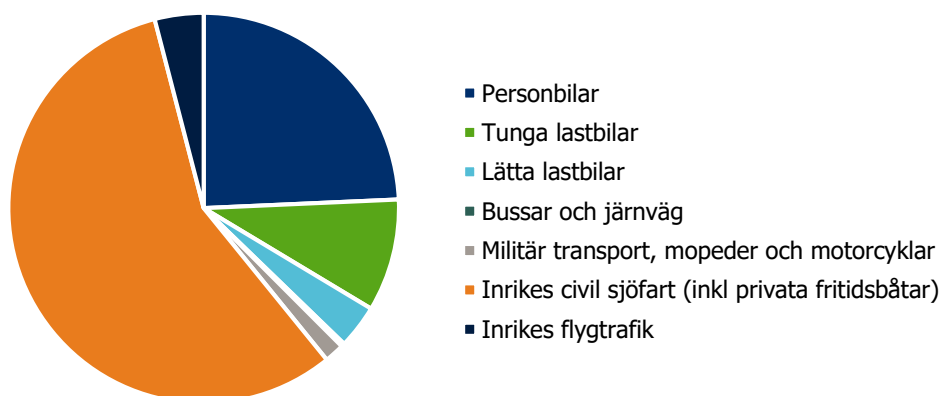


Fakta Klimatlagen trädde i kraft 2018 och anger att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser senast år 2045. Ett etappmål på vägen dit är att växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska med 70 procent senast år 2030 jämfört med utsläppsnivån år 2010.

Klimat

Det största problemet med trafiken globalt sett är bidraget till klimatförändringen. Även i Nynäshamn är utsläppen av klimatpåverkande gaser från trafiken stor. År 2019 var de totala utsläppen av växthusgaser inom den icke-handlande sektorn¹ i Nynäshamns kommun 97 000 ton. Av dessa utsläpp härstammade 74 % från transporter. Fördelningen av utsläpp mellan de ingående transportslagen illustreras i Figur 1.

Fördelning av utsläpp av växthusgaser per transportslag i Nynäshamns kommun 2019



Figur 1

¹ Den icke-handlande sektorn omfattar växthusgasutsläpp från verksamheter som inte ingår i EU:s handelssystem för utsläppsrätter, såsom inrikes transporter, jordbruk samt de utsläpp från industrin, el- och fjärrvärmeproduktion som inte omfattas av utsläppshandeln.

Fysiska anläggningar som parkering, torg eller vägar påverkar också miljön. När naturmark hårdgörs med asfalt blir det svårt för regnvattnet att infiltrera marken. Detta resulterar i att en större del av nederbördsmängderna bildar dagvatten istället för att tränga ner i marken och bilda grundvatten. Att hårdgöra genomsläpplig mark förändrar således regnvattnets naturliga väg vilket resulterar i större och snabbare dagvattenavrinning, något som kan skapa problem både i tätorter och i sjöar och vattendrag. Med syfte att skapa ett jämnare flöde och en bättre rening av dagvatten i staden kan genomsläpplig beläggning användas som alternativ till traditionell asfalt. Grus, hålstensbeläggning, beläggningar med genomsläppliga fogar och genomsläpplig asfalt är några beläggningsexempel. Om inte hela ytan är lämpad för genomsläpplig beläggning kan dagvatten från delar som måste vara hårdgjorda ledas till angränsande, genomsläppliga ytor.

Hälsa

De effektsamband som finns mellan transportsystem och människors hälsa och livsmiljö sammanfattas oftast till luftföroreningar, buller, aktivt resande och trafiksäkerhet.

Luft- och bullerföroreningar från transportsektorn orsakar många olika hälsoproblem, där vägtransporter och dieselfordon står bakom en särskilt stor del. Utöver att människor upplever sig störda kan buller ha både tillfällig och permanent påverkan på människans fysiologiska funktioner så som stress, hjärt-kärlsjukdom, sömnstörningar, hörsel- och talfunktion samt prestation och inläring. Det är därför viktigt att ta både luft- och bullerföroreningar i beaktning vid både ny- och ombyggnationer.

Aktivt resande mellan bostaden och arbetet anses vara den mest hälsosamma typen av pendling eftersom det innebär fysisk aktivitet. Faktum är att studier visar att det aktiva resandet i dagens transportsystem har större positiva hälsoeffekter än buller, luftkvalitet och trafiksäkerhet har negativa effekter tillsammans. Mot bakgrund av de hälso- och miljövinster som finns med aktivt resande har regeringen antagit ett etappmål i miljömålssystemet om att till år 2025 ska 25 procent av persontransporter utgöras av kollektivtrafik, cykel och gång (uttryckt i personkilometer).



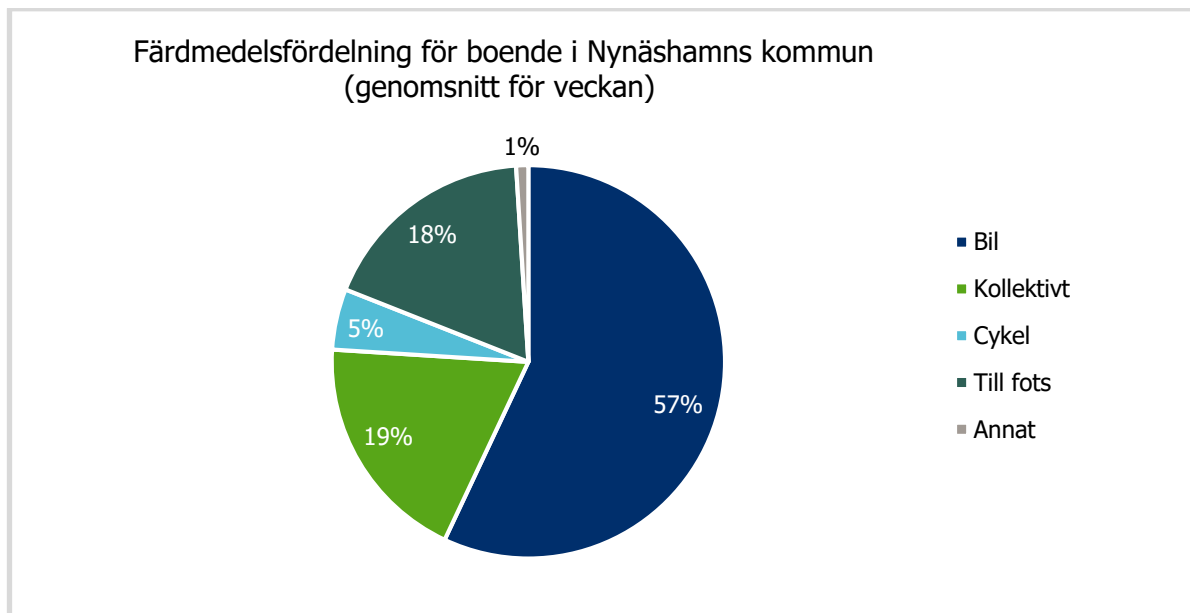
Fakta 30 procent av alla resor är kortare än fem kilometer – det tar ungefär 20 minuter att cykla. 20 procent av alla resor är kortare än två kilometer – det tar ungefär 10 minuter att cykla eller 20 minuter att gå.

Källa: Trafik för en attraktiv stad, handbok utgåva 3

Nollvisionen är det långsiktiga målet att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor i Sverige. Sveriges riksdag beslutade 1997 att nollvisionen ska vara grundläggande för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Nollvisionen innebär att människans behov sätts i centrum genom att människans fysiska tolerans mot yttre våld är den dimensionerande faktorn för utformningen av hela trafiksystemet. Det är systemutformaren som ska se till att hela systemet är säkert. Till systemutformare räknas exempelvis väghållare, fordonstillverkare, transportföretag, politiker, tjänstepersoner, lagstiftande myndigheter och polisen. Trafikanternas ansvar är att följa de regler som systemutformarna bestämmer som till exempel hastighetsbegränsningar och användning av bilbälte.

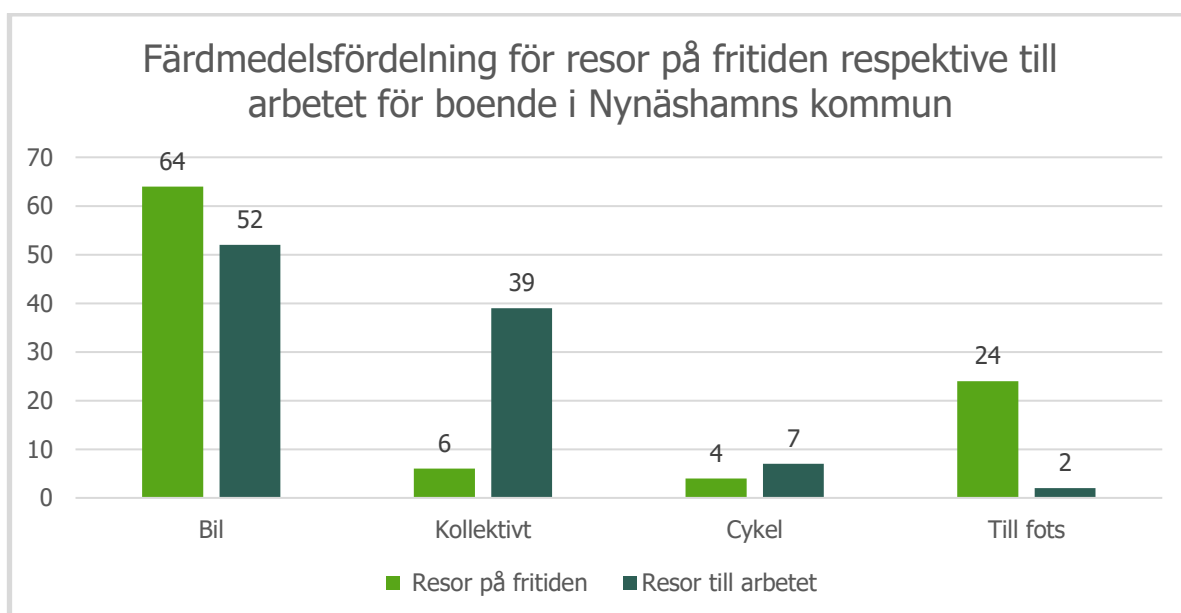
Resvanor i kommunen

Enligt *Resvaneundersökning 2019* från Region Stockholm gjordes i genomsnitt 57 procent av resorna med bil under en vecka för boende i Nynäshamns kommun. Samtidigt gjordes 19 procent av resorna med kollektivtrafiken och 18 procent till fots. Endast fem procent av resorna var med cykel.

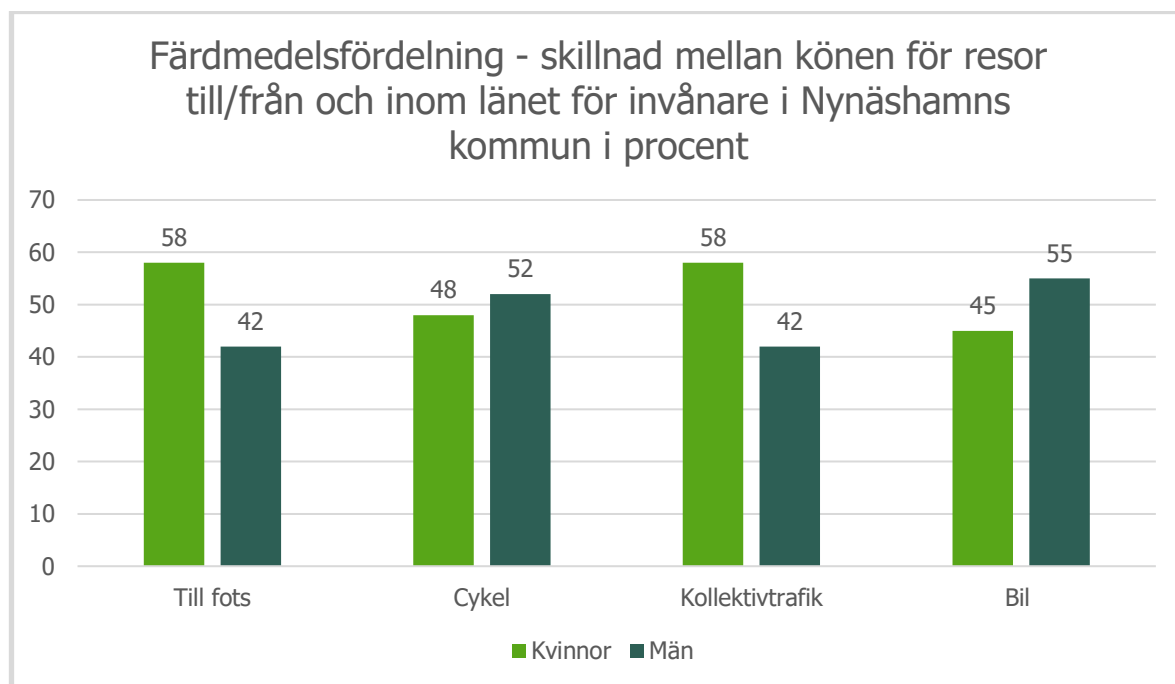


Figur 2

Om man skiljer på arbets- och fritidsresor blir färdmedelsfördelningen annorlunda. 39 procent reser kollektivt till arbetet medan endast 6 procent nyttjar kollektivtrafiken till resor på fritiden. I Nynäshamns kommun görs få resor på fritiden med kollektivtrafik jämfört med resor till arbetet. Det innebär att kollektivtrafiksystemet är bättre anpassat efter människors arbetspendling än människors rörelsemönster på fritiden.



Figur 3



Figur 4

Kvinnor och män gör statistiskt sett ungefär lika många resor men resmönstren skiljer sig åt. Kvinnor åker oftare kollektivt och promenerar mer, medan män kör bil i större utsträckning. Det är även vanligare att män reser längre sträckor och direkt från en punkt till en annan, medan kvinnor reser kortare sträckor med flera stopp på vägen.

Enligt Trafikförvaltningens resvaneundersökning från 2015 så använder sig kvinnor i Nynäshamns kommun i högre utsträckning av kollektivtrafiken och går mer medan män i högre grad använder bil och cyklar. Siffrorna gäller för resor till/från och inom länet för invånare i Nynäshamns kommun. Samtidigt kan vi se att kvinnor i Nynäshamns kommun avstår från fler resor i kollektivtrafiken än män utifrån ett trygghetsperspektiv.

Den årliga trygghetsenkäten som görs i Nynäshamns kommun visar även på skillnader i hur män och kvinnor känner sig trygga ute ensam en sen kväll. Kvinnor upplever i högre utsträckning en större otrygghet än män. Skillnader finns även mellan olika kommundelar i upplevd trygghet samt inom socioekonomi, ålder, funktionsförmåga och etnicitet.



Tänk på Checklista för jämlikhet och jämställdhet ska användas inom trafikplaneringen.



Fotograf: Marie Eriksson, Nynäshamns kommun

Barn och unga

I Nynäshamns kommun bör trafikplaneringen sträva efter att underlätta för barn och unga att själva kunna ta sig till och från viktiga målpunkter. För att möjliggöra aktiva transporter är ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät särskilt viktigt för barn och ungdomar då de ofta saknar alternativa färdmedel till gång eller cykel. En aktiv mobilitet ger barn ökad självständighet och självkänsla, bättre hälsa, övning att vistas i trafiken och sociala sammanhang samt möjlighet att utforska sin närmiljö. Barn och unga kan på olika sätt involveras i utvecklingen av trafiken i sin närmiljö till exempel genom trygghetsvandringar, samarbete med skolor eller kartläggning över barn och unga reser.

En infrastruktur som under decennier har anpassats för efter bilen har oavsiktligt skapat fysiska barriärer men också lett till en ökad andel föräldrar som skjutsar barn till exempelvis skolan på grund av otrygga trafikmiljöer. En utmaning är att ju fler som skjutsar barnen till skola och aktiviteter, desto intensivare blir trafiken i dessa platsers närmiljö. Det leder till större oro hos föräldrar och ännu fler som skjutsar. Detta innebär att barns rörelsefrihet i vardagen har blivit begränsad, framför allt när det gäller deras lekrområden, skolvägar och fritidsvägar.

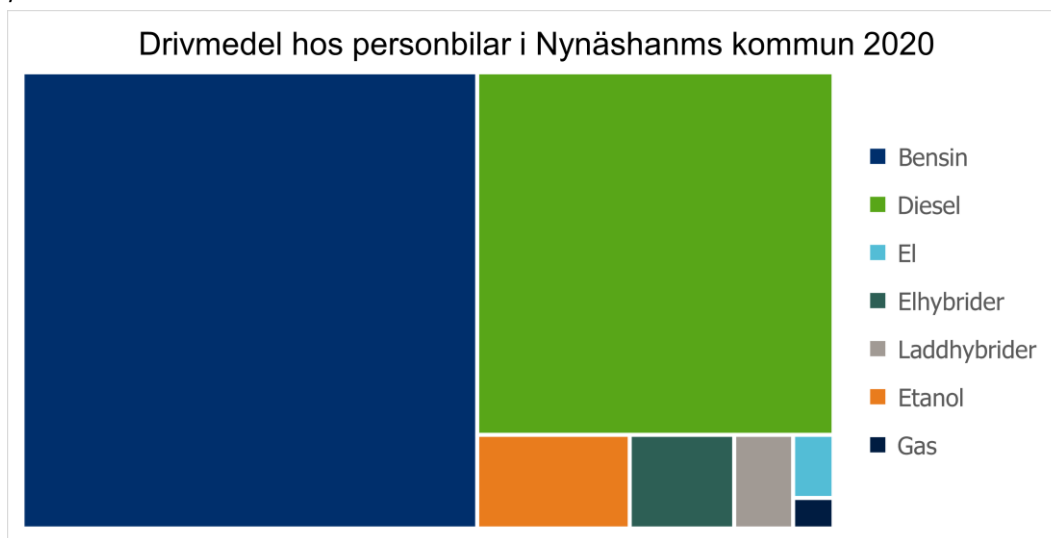
Ungdomar i Nynäshamns kommun uppger att de använder cykelvägar och offentliga miljöer i mindre utsträckning när de upplevs som otrygga. Upplevelsen grundar sig bland annat i brist på belysning, skymmande växtlighet och få människor som rör sig i närheten. De tar hellre den större bilvägen än den närliggande gången och cykelvägen om den upplevs för otrygg, även om den ska vara säkrare för gång och cykeltrafik.² Under hösten 2019 genomfördes en undersökning bland elever i årskurs fem i Nynäshamns kommun där deras upplevelse av trafiken i sin vardag stod i fokus. En sammanställning av enkätresultaten visar på att eleverna var överens om några områden som särskilt upplevdes som problematiska. Det största trafikproblemet som eleverna upplevde var att bilar kör för snabbt i kommunen överlag och i övrigt berörde många av synpunkterna belysning och övergångsställen.³

² *Hur ungdomar uppfattar och använder staden – En studie av stadens offentliga rum med Nynäshamns kommun som exempel*, Emma Teglund 2018.

³ *Trafikforum för barn – undersökning av barns upplevelser i trafiken i Nynäshamns kommun*

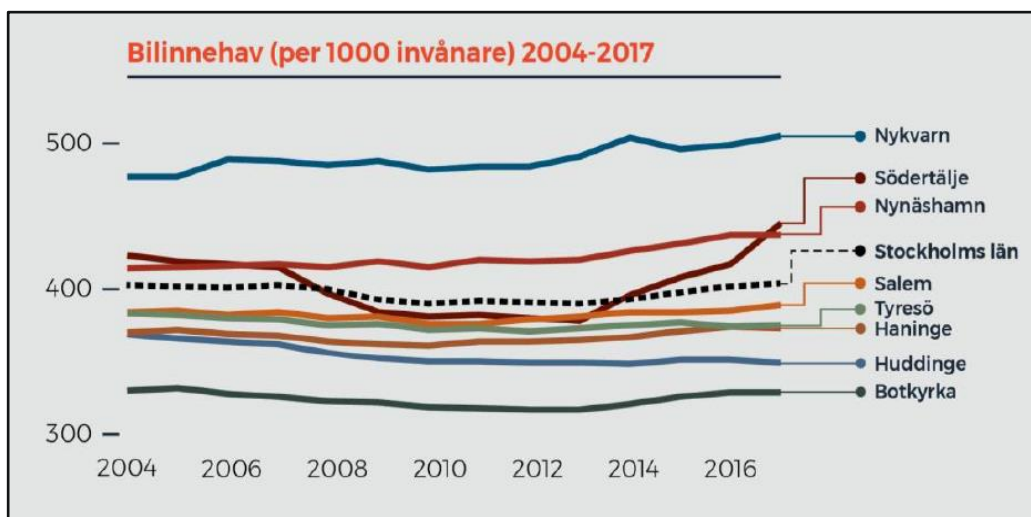
Bilnehav och drivmedel

Elbilar och olika typer av laddhybrider har haft en stark utveckling de senaste åren, trots detta är andelen fortfarande låg av den totala fordonsflottan. I Nynäshamns kommun är en övervägande majoritet av bilarnas drivmedelbensin och diesel. För att människor ska införskaffa bilar som är fossilbränslefria krävs att infrastrukturen finns och att man kan känna sig säkra på att det går att ladda/tanka.



Figur 5

Enligt en rapport, framtagen på uppdrag av Södertörns kommunerna, så kan orsakerna till ett högt bilnehav bero på flera faktorer såsom bostadsområden i perifera lägen, livsstil kopplad till bilen i vissa områden men även svag kollektivtrafik för både arbetspendling och fritidsresor. Fritidsresandet utgör tre fjärdedelar av resandet och ett minskat fritidsresande med bil skulle kräva en samordning och komplettering mellan kommunerna i fråga om lokalisering av målpunkter, kollektivtrafik till målpunkter för fritidsaktiviteter, kultur, handel m.m. samt utveckling av regionala stadskärnor men även bevarande av lokala centrum.⁴



Figur 6: Resor och transporter på Södertörn - Systemanalys Nulägesbild och analys för 2030/2050

⁴ Resor och transporter på Södertörn – Systemanalys Nulägesbild och analys för 2030/2050, WSP och Södertörns kommunerna

Utveckling i Nynäshamns kommun

För att transportsystemet och rörelsemönster ska kunna utvecklas mot ett långsiktigt hållbart system kräver det en kombination av en rad olika åtgärder, alltifrån fysiska ändringar i gaturummet till förändringar i beteenden och tillgång till fossilfria drivmedel.



Fotograf: Lisa Wikstrand

Mobility management

Mobility management syftar till att förändra människors attityder och beteenden kring färdmedel och resor genom att informera och presentera olika alternativ för hållbara resor. Det kan också handla om utveckling och implementering av olika delningstjänster såsom till exempel cykel- eller bilpool.

Fysiska åtgärder är viktiga att kombinera med informations- och kommunikationsinsatser för störst effekt. Riktade budskap anpassade efter olika målgrupper är viktigt samt fokus på nyttorna för individen genom förändrade resvanor. Till exempel är människor generellt mer villiga att ändra vanor vid flytt vilket innebär att det är lämpligt med mobility management-åtgärder som ger möjligheter att etablera goda vanor direkt vid inflyttning. Det finns en rad mobility management-projekt att arbeta med som till exempel testresenärer, startpaket för nyinflyttade, samåkningsprojekt, aktiva skolresor eller gröna resplaner för företag.



Tänk på Fyrstegsprincipens steg 1 och 2 ska tillämpas vid all nybyggnation och ombyggnation.

Beteendepåverkande åtgärder sker systematiskt och aktivt i den strategiska planeringen. Detta sker med utgångspunkt i Trafik- och mobilitetstrategins övergripande mål.

Steg 1 och 2 i fyrstegsprincipen kan båda kopplas till mobility management-åtgärder. Det första steget i fyrstegsprincipen handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt innan fysiska åtgärder utförs. Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

1. Tänk om

Överväg först och främst åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

2. Optimera

Genomför åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

3. Bygg om

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

4. Bygg nytt

Genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/ eller större ombyggnadsåtgärder

Gång- och cykel

Det finns stor potential att öka andelen som går och cyklar i kommunen. I första hand är det inom kommunens tätorter som överflyttningen kan ske då avstånden är relativt korta. För att göra det attraktivt att gå och cykla krävs gena, sammanhängande och säkra gång- och cykelvägar. Att utveckla gång- och cykelvägnätet utifrån principen om sammanhängande gena stråk är viktig för att öka attraktiviteten för att gå och cykla.



Läs mer För mer detaljer om gång- och cykelvägnätets utveckling se *Gång- och cykelplan*.

En enkätundersökning gjord hösten 2018 bland boende i kommunen visar att den generella nöjdheten är låg, både vad gäller uppfattningen om hur kommunen arbetar med cykel frågor och hur man tycker kommunen är att cykla i.

Endast 15 procent av de tillfrågade anser att det generellt sett är tryggt att cykla i kommunen. De främsta anledningarna till att man känner sig otrygg i trafiken enligt undersökningen är cykling i blandtrafik och bilister. Därefter kommer cykelvägar som övergår i blandtrafik, ej sammanhållna cykelvägar och lastbilar.⁵



Fotograf: Scandinav / Anders Andersson

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken är avgörande för Nynäshamns kommuns attraktivitet och utvecklingsmöjligheter. Att utveckla kommunen i kollektivtrafiknära lägen är grundläggande för att öka andelen som reser med kollektivtrafiken. Det ska vara enkelt att använda kollektivtrafiken i vardagen oavsett ålder, funktionsnedsättning eller resor med barn. Tillgängligheten till kollektivtrafik är god i kommunens största orter men flera av de mindre orterna försörjs av kollektivtrafik som avgår med stora tidsavstånd mellan varje tur. Förbindelserna inom kommunen och till närliggande kommuner samt till de regionala stadskärnorna behöver stärkas. För att nå målen om att öka kollektivtrafikandelen och säkerställa en god service för medborgarna är det många parter som måste bidra till arbetet. Region Stockholm har det övergripande ansvaret för kollektivtrafikplaneringen i länet och är kollektivtrafikmyndighet. En öppen dialog och bra samarbete med kollektivtrafikmyndigheten samt trafikoperatören är grunden till att kollektivtrafiken kan utvecklas, i en pålitlig och robust riktning som tillgodoser människors behov.

⁵ Nynäshamns kommun - Fördjupning av Cykelfrämjandets cyklistvelometer 2018

Utöver framtida trafikplanering handlar utvecklingen av kollektivtrafiken också om infrastrukturåtgärder och markanvändning. Kommunen kan i första hand möjliggöra en ökad andel kollektivtrafikresenärer genom en bebyggelsestruktur som stödjer detta. Det innebär att service, personalintensiva arbetsplatser och bostadsbebyggelse placeras i kollektivtrafknära lägen. För att ta sig till kollektivtrafiken krävs att det finns gång- och cykelvägar som är gena, trygga och framkomliga. Kommunen kan i egenskap som väghållare påverka detta.



Fotograf: Lisa Olén, Nynäshamns kommun

Därmed måste kollektivtrafikplaneringen samordnas tidigt i samhällsplaneringsprocessen, det vill säga planera med kollektivtrafik som norm och anpassa bebyggelse och gatunät efter kollektivtrafikens behov. För att underlätta kollektivtrafikresande på landsbygden lokaliseras bostäder utmed viktiga stråk för kollektivtrafiken och inom gång- och cykelavstånd från hållplatslägen för att minska bilberoendet. För barn och unga är kollektivtrafiken en förutsättning för att kunna röra sig i samhället. Många använder kollektivtrafiken för att ta sig till skolan men också för att självständigt kunna röra sig på fritiden.



Tänk på Ett hela resan-perspektiv ska vara grundläggande i planeringen vilket innebär att:

- Byten i kollektivtrafiken ska vara lätta att genomföra samtidigt som hållplatser och stationer är tillgängliga.
- Hållplatser och stationer nås enkelt i första hand för gående och cyklister.
- Särskild hänsyn bör tas till barn och ungas rörelsemönster.
- Parkering för cykel bör alltid finnas vid större hållplatser och stationer. Infartsparkering för bil kan i vissa fall var nödvändigt.

Biltrafik

Bilen spelar en viktig roll för många nynäshamnare. För vissa grupper kan det vara en förutsättning för att kunna ta del av samhället. Bilen kan också fungera som en viktig identitetsmarkör. Både ärende och plats spelar roll för möjligheterna till att klara sig med eller utan bil i olika utsträckning. Dessa förutsättningar skiljer sig åt runtom i kommunen.

I Nynäshamns kommun är framkomligheten med bil generellt sett god. Men den hamnrelaterade trafiken innebär punktvis en stor ökning av biltrafikmängderna i kommunen, både när det gäller gods- och persontransporter. Under turistsäsongen på sommaren tillkommer också punktvis mycket höga flöden av trafik.



Tänk på Biltrafikens utveckling i Nynäshamns kommun utgår ifrån följande:

- Bilresor som görs är så resurseffektiva som möjligt.
- Öka tillgången till fossilfria drivmedel.
- Kombinationsresor underlättas.
- Samnyttjande möjliggörs, både gällande ytor och för fordon.
- Nyttotrafik prioriteras framför privatbilism.

Parkering

Villkoren för att parkera har stor betydelse för individens val av färdmedel för till exempel arbetsresor. Ofta ökar andelen arbetspendling med bil om det är billigt eller gratis att parkera vid arbetsplatsen samtidigt som det finns gott om parkeringsplatser. Även dyra boendeparkeringar, som exempelvis är avgiftsbelagda per timme, bidrar till att det är lönsamt att flytta bilen från bostaden till arbetet. Generellt speglar dock inte prissättningen av parkeringsplatser de faktiska kostnaderna för dem. Parkeringskostnaderna fördelas ofta ut på exempelvis hyror, fastighetspriser, varupriser osv. Detta innebär att de som använder parkeringen sällan eller aldrig behöver betala den fulla kostnaden för parkering.⁶



Läs mer För mer detaljer och parkeringstal se *Parkeringsnorm* för Nynäshamns kommun.

Plan- och bygglagen anger att det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon. Parkeringskraven ska alltså lösas inom respektive fastighet (eller i närheten av fastigheten). Kommunens gator är allmän platsmark och kan inte regleras så att till exempel endast närboende får parkera längs med gatan.

⁶ *Parkering för hållbar stadsutveckling SKL*

Gods

Godstrafiken genererar många transporter, där fler måste bli fossilbränslefria och mer effektiva. En kombination av olika åtgärder och tillvägagångssätt är nödvändiga för att uppnå detta. Det är också ett flertal olika aktörer som frågan berör och inget kommunen kan lösa på egen hand. Lokalisering av logistikcentrum, nyttjande av vattenvägar, fossilfria drivmedel för sjöfart och lastbilar, järnvägstransporter, samordnade varutransporter och elväg för lastbilar är några exempel på hur godstransporterna kan bli mer hållbara. Godstransporter bör fördelas över olika transportslag beroende på slutdestination, till exempel är det mest lämpligt att föra gods på lastbil för korta transporter medan järnväg och sjöfart lämpar sig bättre för mer långväga transporter.



Tänk på En utveckling av godstrafiken i Nynäshamns kommun utgår ifrån följande:

- Möjliggör lokalisering av transportintensiva verksamheter i närheten av väg 73 och järnvägen.
- Medverkar i samverkansprojekt för att främja mer hållbara godstransporter.



Fotograf: Stockholms hamnar

Till regionalt viktiga terminalområden och stora produktionsanläggningar inom kommunen räknas Kalvö, Nynas AB, Nynäshamns färjehamn samt Norviks hamn. RUF 2050 anger Norvik-Nynäshamn som ett viktigt läge för logistikcentrum. Väg 73 samt väg 225 är primära transportvägar för farligt gods och Muskövägen, väg 539, är sekundär transportväg för farligt gods. Transporter av farligt gods bör så långt som möjligt använda primärleder för farligt gods.



Exempel Samordnad varudistribution på Södertörn

Projektet startade 2015 och Nynäshamn arbetar tillsammans med sju närliggande kommuner. Samordnad varudistribution innebär att alla transporter av varor och livsmedel till kommunens olika verksamheter som skolor, förskolor, äldreboende, kommunhuset med mera samordnas. Istället för att varje beställning ger en transport läggs alltså alla transporter samman. Detta har många fördelar:

- Utsläppen av koldioxid och kväveoxider från varutransporterna på Södertörn har minskat med drygt 70 procent sedan projektets start.
- Kommunerna har i sin upphandling ställt krav på biodrivmedel och lastbilarna ska ha låga utsläpp av luftföroreningar.
- Ökad trafiksäkerhet kring skolor och förskolor då sex gånger färre lastbilar än tidigare levererar till verksamheterna.

Väghållaransvar

Det svenska vägnätet består av allmänna vägar, kommunala gator och enskilda vägar. Väghållning handlar om byggande och drift av väg.

Väghållaransvar

Statligt - staten, Trafikverket, är väghållare för allmänna vägar (Väglag 1971:948) och består av europavägar, riksvägar och länsvägar.

Kommunalt - kommunen är främst väghållare för gator inom stadsplaner och detaljplaner där kommunen är huvudman för allmän plats. Kommunen kan ansvara för väghållningen av allmän väg om regeringen har förordat att kommunen ska vara väghållare. Kommunen har inga lagliga skyldigheter att sköta väghållningen för enskilda vägar.

Enskilt - övriga vägar har enskilt väghållaransvar. Enskilda vägar kan till exempel vara skogsbilvägar, vägnät inom bostadsområden och fritidsområden. Ansvar för enskilda vägar ligger på fastighetsägarna eller sammanslutningar av fastighetsägare till exempel samfällighetsföreningar.

Gator och vägars funktion

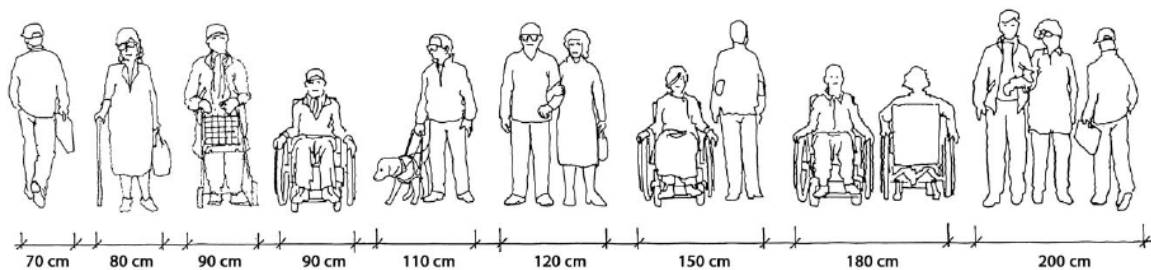
Vid planering av ny bebyggelse, nya stadsdelar eller nya vägar är det viktigt att tydliggöra vilken funktion vägen/vägarna ska ha. Vägar är alltid mindre eller större länkar i transportsystem och för att skapa så god framkomlighet, trafiksäkerhet och tydlighet som möjligt, är det bra att definiera olika vägtyper och gaturum.

Gatans funktion är grunden för utformning, prioriteringen av färdmedel, bebyggelse, fordonsflöden, avfarter med mera. Utformning och skötsel påverkar såväl trafikanternas beteenden som konsekvensen av eventuella olyckor.



Läs mer För mer detaljer kring utformning se Vägar och gators utformning (VGU) samt teknisk handbok för Nynäshamns kommun.

Inom gruppen gående finns en stor bredd där människor kan ha barnvagn, rullstol, rullator eller andra hjälpmedel vilket är viktigt att ta hänsyn till i utformningen av utemiljön. Att anpassa och utforma vår fysiska utemiljö med god tillgänglighet i tanken, underlättar även för personer utan funktionsnedsättning.



Figur 10. Illustration över minsta vägbredd som krävs för olika situationer med gångtrafikanter

Diarienummer

KS/2020/0517/219

Datum

2021-10-18

Upprättad av

Planering och hållbarhet, Kommunstyrelseförvaltningen

Granskad/beslutad av

Kommunfullmäktige

Version

2

**Postadress**

149 81 Nynäshamn

Besöksadress

Stadshusplatsen 1
Nynäshamn

Telefon/Fax

kontaktcenter
08-520 680 00
08-520 140 08 fax

E-post/Webb

kontaktcenter@nynashamn.se
www.nynashamn.se

Bankgiro/Plusgiro

620-0216 Bankgiro
63 45-3 Plusgiro

Organisationsnummer

212000-0233