



Nynäshamns
kommun



Gång- och cykelplan

Del av Trafik- och mobilitetsstrategi för Nynäshamns kommun

Gång- och cykelplan 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	Parkeringstal vid nybyggnation, zonindelning och principer för mobilitetsavtal.	Bilaga

Samhällsbyggnadsnämnden prioriterar varje år specifika objekt i sin verksamhetsplan och investeringsbudget med denna gång- och cykelplan som utgångspunkt. I möjligaste mån bör utbyggnad och underhåll av gång- och cykelvägar samordnas med andra projekt till exempel va-utbyggnad eller nyexploateringar. Detta kan innebära att tidsplanen för vissa objekt kan komma att justeras för att stämma överens med projekt inom andra områden.

Hela kommunens geografiska yta omfattas och planen anger den långsiktiga utvecklingen av gång- och cykelvägnät inom kommunen, oberoende av väghållare. Planen ger förutsättningar för en långsiktig planering samt utgör grunden för investeringar men underlättar även för samarbete och kommunikation för frågor som rör gång- och cykelvägar såväl inom den kommunala organisationen som externt med exempelvis allmänhet, medborgare och andra myndigheter.

Innehåll

Stråk genomsyrar planering och utbyggnad	1
Gång- och cykelvägnätet i Nynäshamns kommun.....	2
Behov av stärkta kopplingar mellan orter	3
Prioriteringar.....	5
Huvudstråk för gång- och cykel.....	6
Nynäshamns stad	7
Ösmo	10
Sunnerby-Spångbro.....	11
Stora Vika	12
Grödby	13
Segersäng.....	14
Identifierade brister huvudstråk Nynäshamn och Ösmo	15

Stråk genomsyrar planering och utbyggnad

Kommunens allmänna platser ska vara tillgängliga för alla. Utomhusmiljön ska utformas så att alla kan ta sig fram så självständigt som möjligt. Gång- och cykelvägnätet är en viktig del i detta. Sammanhängande och gena gång- och cykelstråk är grundläggande för att det ska vara attraktivt att gå eller cykla. Därför ska ett sammanhängande gång- och cykelnät eftersträvas vid planering av ny infrastruktur samt vid underhållsåtgärder. Stråken går i första hand inom tätorterna mellan viktiga målpunkter.

Gång- och cykelvägnätet ska uppmuntra och underlätta ökad användning genom ett sammanhållet, gent och säkert vägnät mellan viktiga målpunkter. Utbyggnad och upprustning av kommunens gång- och cykelvägnät är ett långsiktigt arbete som måste bedrivas kontinuerligt i takt med att investeringsmedel kan anvisas i kommunens budget. Därför anges i denna plan endast hittills upptäckta brister och behov av utbyggnad. Arbetet kräver samverkan inom den kommunala organisationen och mellan olika vägghållare. Vid nya exploateringar bör diskussioner föras om i vilken utsträckning exploatören ska bekosta gång- och cykelvägar, samt hur exploateringen i övrigt kan bidra till förbättrade förutsättningar för fotgängare och cyklister i närområdet. Utgångspunkten för diskussion ska vara Trafik- och mobilitetstrategins prioriteringar och övergripande fokusområden *Tillgänglighet och framkomlighet, Attraktiv trafik som en del av samhället* samt *Aktiva transporter*.

Stråktänket ska genomsyra planering, underhåll och utbyggnad. Främst bör de övergripande cykelvägar som finns inom tätorterna sammanlänkas och tätorterna förbindas med cykelvägar. Till viktiga målpunkter räknas till exempel pendeltågstationer, busshållplatser, skolor, äldreboenden, centrumområden, idrottsanläggningar. Utöver arbets- och skolresor är också viktigt att ta hänsyn till rörelsemönstret för fritidsresor. Välskötta och underhållna cykelparkeringar signalerar att cykeln är prioriterad i stadsbilden, vilket är en viktig aspekt för att öka cykelns attraktivitet som färdmedel. Med fler typer av cyklar såsom el-, låd- eller lastcyklar kan utformningar av parkeringar behöva anpassas genom storlek eller möjligheten till att låsa in cykeln.

För cykel bedöms ett rimligt cykelavstånd för vardagsärenden vara upp till fem kilometer. I och med att fler väntas använda sig av elcykel kan detta avstånd tänkas vara längre ju vanligare det blir med elcykel.

Gång- och cykelvägnätet i Nynäshamns kommun

Det ska vara enkelt att gå och cykla i Nynäshamns kommun. Sammanhängande tydliga stråk med god orienterbarhet är nödvändigt för att uppmuntra och underlätta för gående och cyklister. Trafik- och mobilitetsstrategin anger att aktiva transporter ska vara en utgångspunkt för utvecklingen av transportsystemet.

Gång- och cykelvägnätet delas upp i ett huvudstråk och ett lokalt nät. Uppdelningen syftar till att tydliggöra gång- och cykel som transportmedel. Detta görs genom att skapa sammanhängande tydliga stråk med god orienterbarhet. Framkomlighet, åtgärder och underhåll prioriteras i första hand på huvudstråken.

Det regionala cykelstråket, utpekat av Region Stockholm, sträcker sig från Nynäshamns hamn in till Stockholms stadshus. Förutom Nynäshamns tätort som är stråkets södra ändpunkt ligger Ösmo och Landfjärden i anslutning till stråket.

Genomgående ska vägnät för gående och cyklister utformas gent och ha bra profilstandard utan onödiga nivåskillnader. Gående och cyklister bör separeras vid stora flöden för ökad trygghet och framkomlighet. Där det är möjligt bör ytorna skiljas åt med olika ytmaterial, en linje, kantstöd eller skiljeremsa. Åtskillnaden ska vara väl synlig (ljushetskontrast) och kännbar (med teknikkäpp. För detaljer om utformning se Teknisk handbok för Nynäshamn kommun samt Vägar och gators utformning (VGU).



Fakta Övergångsställen anläggs för att ordna plats som är avsedd för gående att korsa körbanan och för att främja gåendes framkomlighet. Vid fordonsflöden på minst 300 fordon under dimensionerad timme (ca 3000 f/d) är det befogat att anlägga övergångsställe för att öka gåendes framkomlighet. Antalet gående bör överstiga 25 personer under dimensionerande timme. Vid särskilda målpunkter som exempelvis skola kan anläggande av övergångsställen övervägas även om trafikmängden är lägre.

Behov av stärkta kopplingar mellan orter

Möjligheten till att gå och cykla mellan kommunens orter behöver i många fall stärkas. För kopplingar med längre avstånd är det framförallt viktigt att arbeta med goda förutsättningar för kombinationsresor, det vill säga att det går att använda sig av gång- eller cykel till pendeltågstationer och busshållplatser.

Förutsättningarna för att bygga gång- och cykelvägar är olika och detta beror bland annat på vem som äger marken och om den planerade gång- och cykelvägen ska ligga intill en bilväg. Om den ska ligga intill en bilväg kommer den som ansvarar för vägen (väghållaren) att också vara ansvarig för gång- och cykelvägen. För de vägar som går mellan kommunens orter är det i princip endast Trafikverket som är väghållare. Kommunen kan inte bestämma vad som byggs intill det statliga vägnätet, det vill säga inom vägområdet. Men kommunen vill tydliggöra vilka behov som finns för sträckor som i dagsläget är utanför kommunalt väghållarskap. Dessa kopplingar pekas ut i gång- och cykelplanen för att underlätta kommunens dialog och påverkansmöjligheter gentemot berörd väghållare.

Denna plan anger behov och ej exakta finansieringslösningar för vägar som inte har kommunalt väghållarskap idag. För gång- och cykelvägar längs Trafikverkets vägar är det till exempel möjligt att finansiera genom länsplanen. I kartan presenteras de sträckningar som anses prioriterade mellan orter och utgår ifrån kopplingar till pendeltågsstationer och centrummiljöer framförallt:



TPrioriteringar

Samhällsbyggnadsnämnden gör varje år en prioritering av vad som ska genomföras när det gäller nya gång- och cykelvägar och förbättringar i befintligt nät där kommunen är väghållare. Denna plan utgör ett underlag för samhällsbyggnadsnämndens årliga investeringsbudget. Det är samhällsbyggnadsnämnden som har huvudansvaret för genomförandet av cykelplanen och det är viktigt att det sker i nära samverkan med kommunstyrelsen som har det övergripande ansvaret för Trafik- och mobilitetsstrategin.



Tänk på Det finns olika typer av medfinansiering att söka för utbyggnad av gång- och cykelvägar från till exempel Trafikverket. Villkor och stödsummor skiljer sig åt, därmed bör möjligheterna till medfinansiering undersökas i samband med specifika projekt.

Hög prioritet

- Åtgärda brister i huvudcykelstråken, där kommunen är väghållare, inom tätorterna.
- Åtgärda bristen på gång- och cykelvägar mellan tätorterna.

Medelhög prioritet

- Utbyggnad av gång- och cykelbanor för att ansluta större målpunkter till huvudcykelstråket. Åtgärda brister i lokalt nät.

Lägre prioritet

- Rusta upp befintliga huvudcykelstråk och utbyggnad av det finmaskiga nätet.



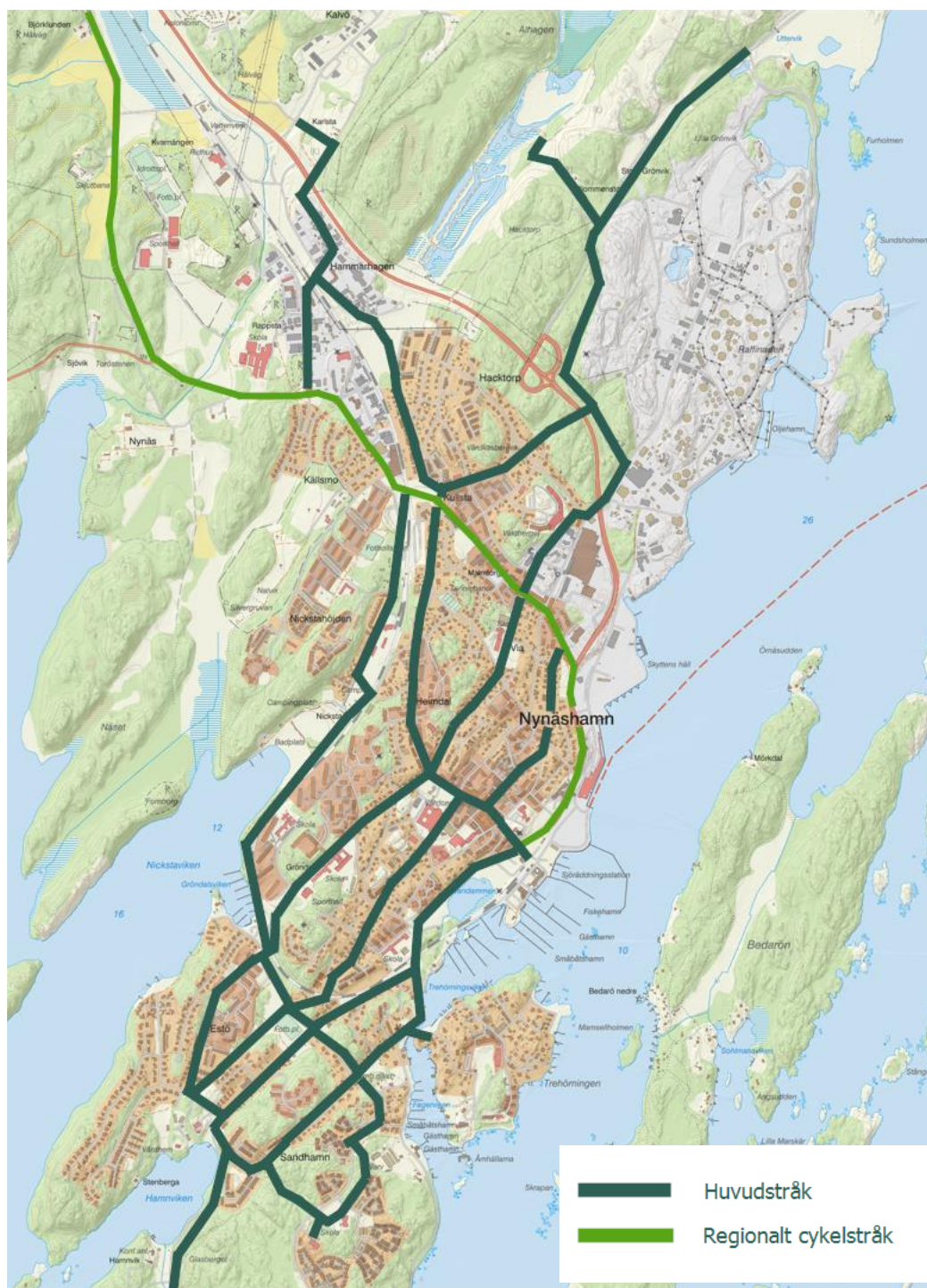
Huvudstråk för gång- och cykel

Huvudstråkens sträckning täcker upp det vardagliga behovet av transporter mellan viktiga målpunkter såsom till exempel arbete, skola, handel, idrottsanläggningar och kollektivtrafik. För att möjliggöra gång och cykel som transportmedel är ett sammanhängande tydligt gång- och cykelvägnät viktigt. Det ska vara lätt och förståeligt att ta sig dit man ska vilket innebär att stråken ska vara gena och ha hög orienterbarhet. Det lokala gång- och cykelvägnätet bildar ett finmaskigare nät än huvudstråken. Dessa kopplar samman bostadsområden och mindre målpunkter med huvudstråket. I det lokala nätet kan gång- och cykeltrafik i blandtrafik förekomma. Det lokala nätet och dess brister redovisas ej i detalj i denna plan. I slutet av planen redovisas en lista med hittills upptäckta brister i gång- och cykelvägnätet för huvudstråk i tätorterna Nynäshamn och Ösmo.

Separata gång- och cykelvägar på huvudvägnätets båda sidor är att föredra då fysiskt utrymme finns eftersom det ökar användningen och korsande av bilväg minimeras. På huvudstråken separeras gång- och cykeltrafik från biltrafik. Vägvisning bör finnas utmed huvudstråken.

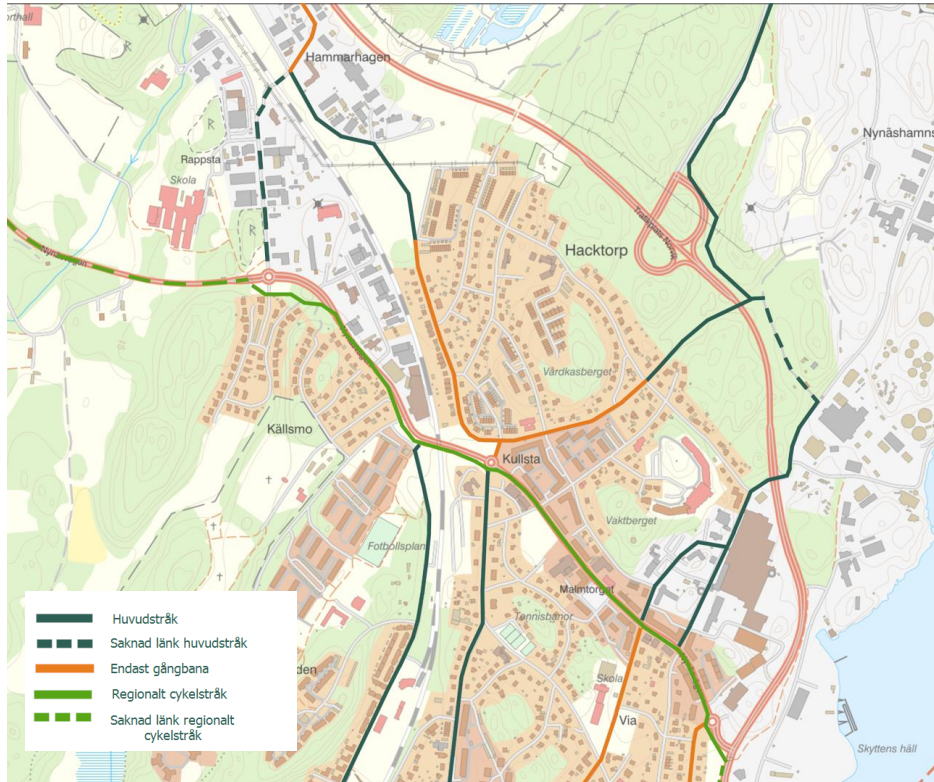
I kommande avsnitt redovisas huvudstråken för Nynäshamn, Ösmo, Segersäng, Grödby, Sunnerby-Spångbro samt Stora Vika. Förutsättningar för utbyggnad av huvudstråken skiljer sig åt mellan orterna. I Nynäshamn och Ösmo är kommunen i huvudsak väghållare vilket innebär att kommunen bestämmer kring utbyggnad och underhållsåtgärder. För resterande orter är det i huvudsak Trafikverket och i viss mån vägföreningar som är väghållare vilket innebär att kommunen inte kan bestämma om huvudstråken ska byggas ut.

Nynäshamns stad

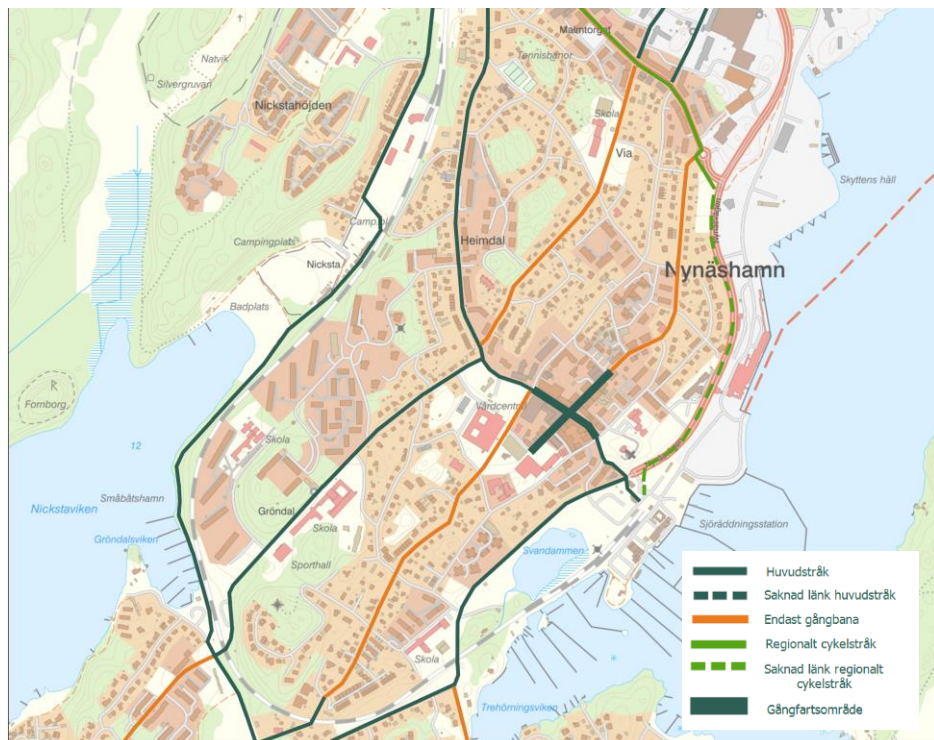


Nynäshamns stads huvudstråk utgår ifrån större bostadsområdena som kopplas ihop med bland annat pendeltågsstationerna, centrum, skolor och idrottsanläggningar. Andra gång- och cykelvägar ansluter till detta stråk och bildar ett lokalt nät. Längs Nynäsvägen och vidare utmed väg 545 stäcker sig det regionala cykelstråket. Förslaget stråk kan även omfatta annan väghållare än kommunen.

Norra Nynäshamn



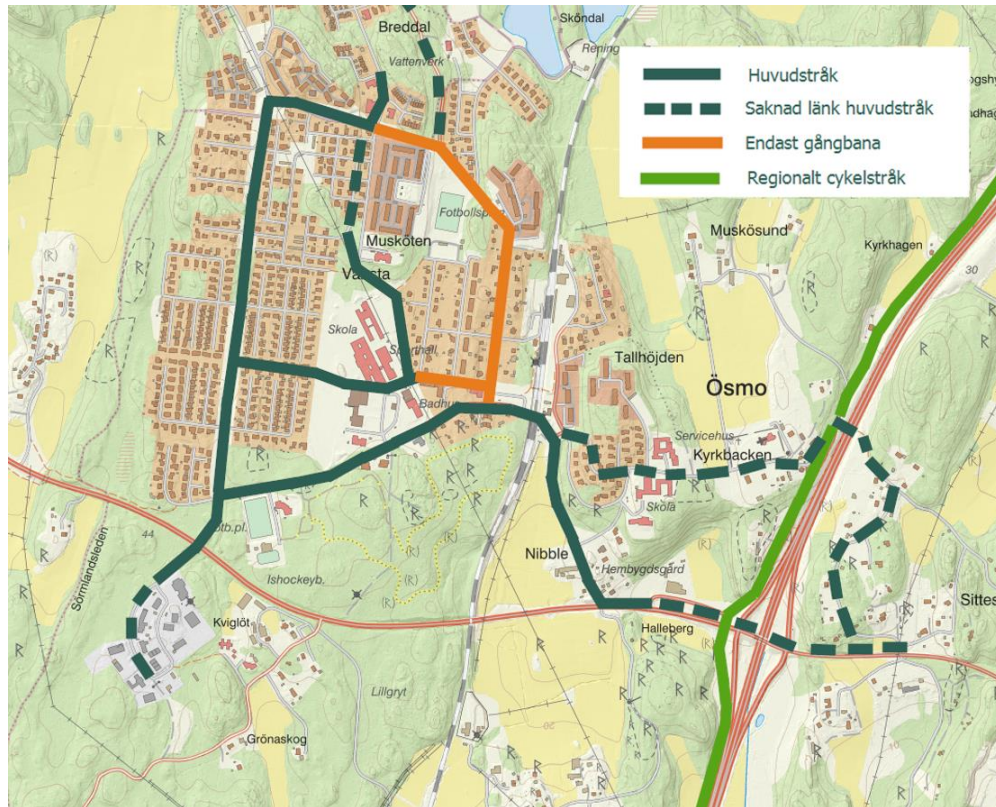
Centrala Nynäshamn



Södra Nynäshamn

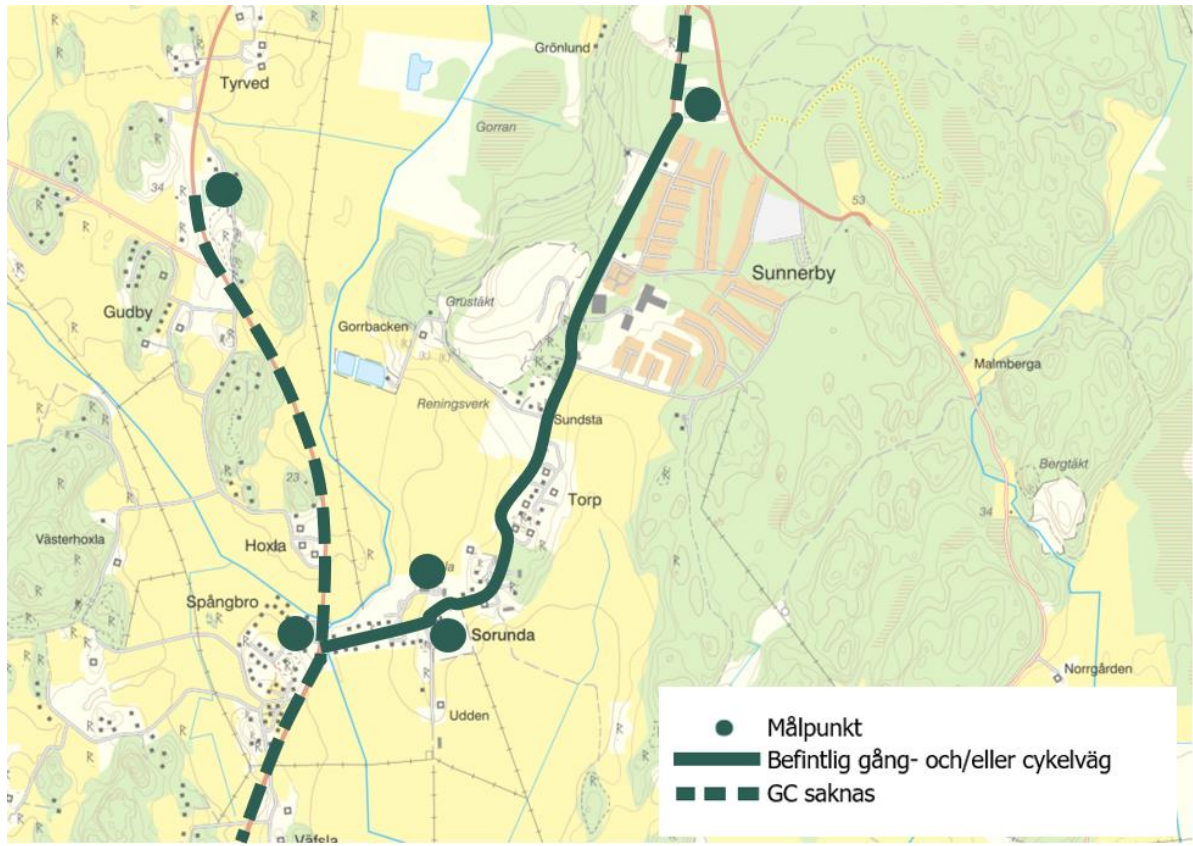


Ösmo



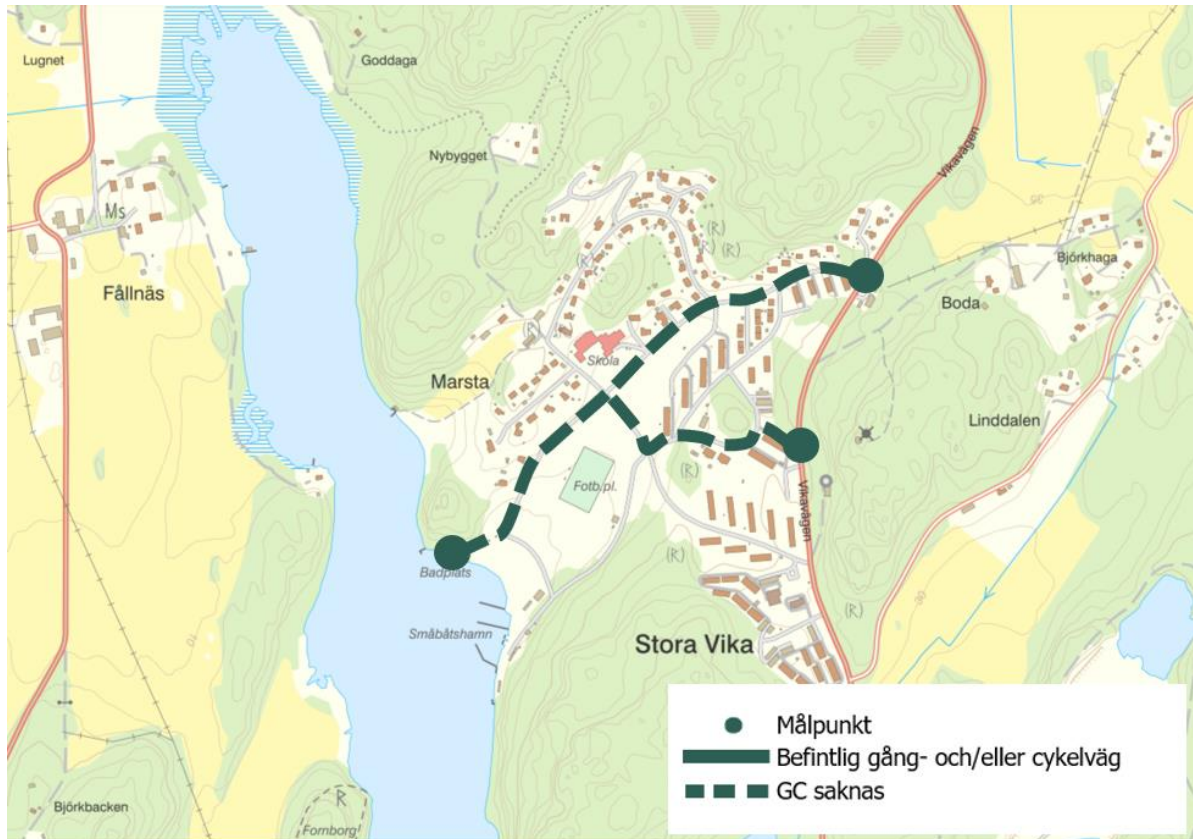
För Ösmo utgår huvudstråket ifrån att bostadsbebyggelsen kopplas ihop med bland annat pendeltågsstationen, centrum och anläggningar för olika fritidsaktiviteter. Andra gång- och cykelvägar ansluter till detta stråk och bildar ett lokalt nät. Längs väg 545 stäcker sig det regionala cykelstråket.

Sunnerby-Spångbro



Befintlig gc-väg	Väghållare streckade linjer	Huvudsaklig målgrupp	Viktiga målpunkter
Kommunen är väghållare för befintlig gång- och cykelväg mellan Slätkärrsvägen och Sunnerby IP.	Trafikverket	Barn och unga, arbetspendlande	Kyrskolan, Sunnerbyskolan, Sunnerby IP, Gudby IP, Sorunda Kyrka, Spångbro busstation

Stora Vika



Befintlig gc-väg	Väghållare streckade linjer	Huvudsaklig målgrupp	Viktiga målpunkter
Saknas	Vägförening, Trafikverket för väg 573 där busshållplatserna ligger.	Barn och unga	Busshållplatser (Marsta och Boda), badplats.

Grödbby



Befintlig gc-väg	Väghållare streckade linjer	Huvudsaklig målgrupp	Viktiga målpunkter
Kommunen är väghållare för GC-vägen mellan Segersängsvägen och Trollsta malm.	Trafikverket är väghållare för väg 542 och väg 546.	Pendlare, barn och unga.	Busshållplats, Sunnerby IP, Spångbro, Segersängs pendeltågsstation.

Segersäng



Befintlig gc-väg	Väghållare streckade linjer	Huvudsaklig målgrupp	Viktiga målpunkter
Vägförening	Trafikverket	Barn och unga	Segersängs pendeltågsstation, regionala cykelstråket, fotbollsplanen/skoltomten.

Identifierade brister huvudstråk Nynäshamn och Ösmo

Nedan följer en lista på upptäckta brister i vägmiljön i huvudstråken, främst för gående och cyklister. De brister som redovisas är inte nödvändigtvis en fullständig redovisning på platsen/sträckan därför bör ett helhetsperspektiv alltid antas inför projektering/anläggning. Bristerna är inte heller prioriterade. En prioritering sker årsvis av Samhällsbyggnadsnämnden (se stycke prioriteringar). Här sker endast en identifiering av upptäckta brister. Notera att inga brister för det lokala nätet redovisas här.

Listan för brister i huvudstråken är fokuserade på Nynäshamn och Ösmo då kommunen är väghållare där i första hand.

Ort	Gata	Sträcka	Brister
Ösmo	Körundavägen	Nyblevägen - Björn Barkmans väg	Cykelbana saknas Befintlig gångbana smal <2m
Ösmo	Körundavägen	Björn Barkmans väg - Körunda	Gång- och cykelväg saknas
Ösmo	Nyblevägen	Körundavägen - pendeltågsstation	Cykelbana saknas "över" busstorget
Ösmo	Kyrkvägen	Mejerivägen - öster Tallbackaskolan	Cykelbana saknas
Ösmo	Kyrkvägen	Öster Tallbackaskolan/Tallåsen - väg 545	Cykelbana saknas Gångbana saknas
Ösmo	Enskild väg	Gång- och cykelbro över väg 73 - väg 539, Muskövägen	Cykelbana saknas Gångbana saknas
Ösmo	väg 225/väg 539	Växtstigen - Källberga	Cykelbana saknas
Ösmo	Djursnäsvägen	Kvastvägen - väg 533	Cykelbana saknas
Ösmo	Björn Barkmans väg	Bredalsvägen - Körundavägen	Cykelbana saknas smala gångbanor <2 m
Nynäshamn	Nynäsvägen	Kvarnängsvägen - cpl Rappsta	Cykelbana saknas Gångbana saknas
Nynäshamn	Konsul Johnsons väg	Nynäsvägen - Åkervägen	Cykelbana saknas
Nynäshamn	Åkervägen	Konsul Johnsons väg - Hammarhagsvägen	Cykelbana saknas Gångbana saknas
Nynäshamn	Åkervägen	Hammarhagsvägen - Vågbron (CG-väg mot Kalvö)	Cykelbana saknas
Nynäshamn	Villagatan	Grönviksvägen - vägens slut (vändplan)	Cykelbana saknas

Nynäshamn	Grönviksvägen	Villagatan - Telegrafgatan	Cykelbana saknas
Nynäshamn	Fredsgatan	Gräns Gångfartsområde - Hamngatan	Cykelbana saknas
Nynäshamn	Hamngatan	Fredsgatan - Nynäsvägen	Cykelbana saknas smala gångbanor <2m
Nynäshamn	Väg 73	Nynäsvägen - Fiskargränd	Cykelbana saknas
Nynäshamn	Centralgatan	Idunvägen - gräns Gångfartsområde (Mörbyv/Lövlundsv)	Cykelbana saknas
Nynäshamn	Estövägen	Videgatan - Änggatan	Cykelbana saknas smala gångbanor <2m
Nynäshamn	Videgatan	Estövägen - Hamnviksvägen	Cykelbana saknas smala gångbanor <2m
Nynäshamn	Hamnviksvägen	Videgatan - Änggatan	Cykelbana saknas
Nynäshamn	Sandhamnsvägen	Ugglestigen - Sandskogsvägen	Cykelbana saknas smala gångbanor <2m
Nynäshamn	Sandhamnsvägen	Sandskogsvägen - Strandvägen	Cykelbana saknas Gångbana saknas
Nynäshamn	Sandskogsvägen	Skansvägen (Landgången) - Sandhamnsstigen (söder Aktervägen)	Cykelbana saknas Gångbana saknas
Nynäshamn	Strandvägen	Sandhamnsvägen - Hamnviksvägen (norra anslutningen)	Cykelbana saknas Gångbana saknas
Nynäshamn	Änggatan	Estövägen/Idunvägen - Grönviksstigen	Cykelbana saknas

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