

NYKÖPINGS KOMMUN

MOBILITETSBOKSLUT 2024



Innehållsförteckning

Mobilitetsbokslut 2024	3
1.1 Nyköpingsbornas resvanor 2024	6
1.2 Barns resor till och från skolan	7
2.0 Kommunvelometern 2024	9
2.1 Cyklistvelometern 2024	10
3.0 In och utpendling (kommunvis och över tid)	11
4.0 Gång	12
5.0 Cykel	13
6.0 Kollektivtrafik	14
7.0 Biltrafikmätningar	17
8.0 Trafikolyckor	20
9.0 Beteendepåverkande åtgärder	22
10.0 Satsningar och genomförda åtgärder under 2024	25
Infrastrukturåtgärder (alla färd sätt)	26
11.0 Nyckeltal 2024	28

Mobilitetsbokslut 2024

Mobilitetsbokslutet beskriver genomförda åtgärder, satsningar samt sammanställer fakta, statistik och trender. Den utgår från målen i transportstrategins handlingsplan där ett av huvudmålen är att öka andelen hållbara resor, det vill säga andelen gång-, cykel- och kollektivtrafikresor.

Syftet med bokslutet är att ge en samlad bild av läget i förhållande till kommunens målsättning och att ge en beskrivning av flera ansvarsområden och olika divisioners arbete med transporter. Dokumentet är framtaget av Tekniska divisionen och Samhällsbyggnad.

Nyckeltal 2024


Avser Nyköpings kommun som geografiskt område om inget annat anges. Jämförelse år 2023.

Andelen som använder sig av gång som huvudfärdsätt har ökat från 17% 2019 till 21 % 2024.

2024 skede ett historiskt skifte när försäljningen av laddbara bilar passerar fossilbilar i Nyköping.

Andelen som använder sig av cykel som huvudfärdsätt har ökat från 15 % 2019 till 19 % 2024, inklusive elcyklar.

Antalet påstigande per invånare har ökat från 40,8 2023 till 41,6 2024.

Nyköping toppar listan bland cykelvänliga kommuner. 2024 hamnade Nyköping på andra plats av 13 kommuner och 9e plats bland alla deltagande kommuner i den senaste mätningen av kommunvelometern. 

Av det totala antalet olyckor är 104 registrerade 2024, 46 olyckor fler än 2023.

Genomsnittlig nöjdhet bland invånarna kring **skötsel** av gång- och cykelvägar har minskat med ca 5 % enheter.

Genomsnittlig nöjdhet bland invånarna kring **säkerheten** på gång- och har minskat med ca 6 % enheter.

Total nöjdhet med Sörmlandstrafiken har minskat från 70% 2023 till 67% 2024.

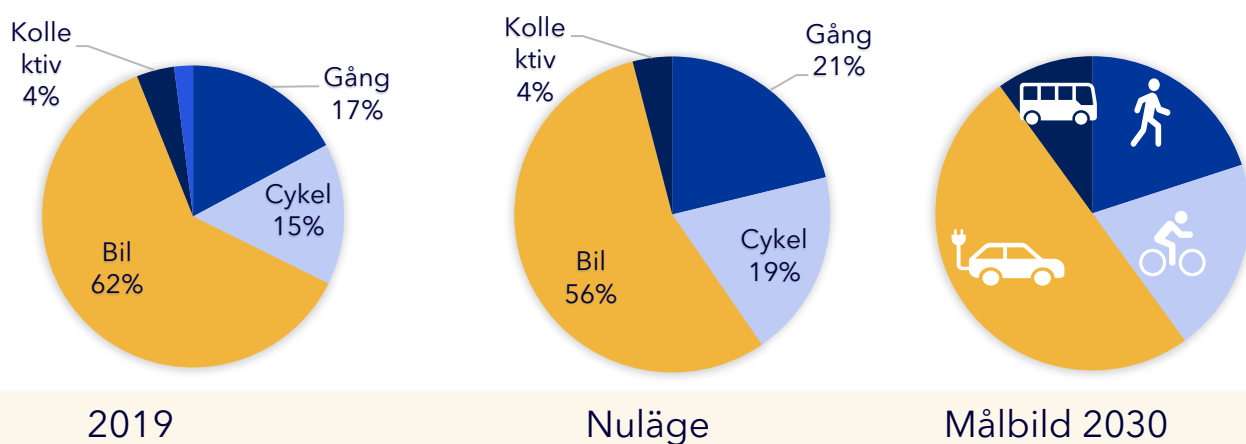
Målbild 2030

Ett hållbart och mer yteffektivt transportsystem behövs för att möta behovet hos en ökande befolkning. Det innebär att fler kommer behöva åka kollektivtrafik och för korta resor under fem kilometer i högre grad cykla eller gå. 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.

Prioritetsordning av trafikslagen enligt transportstrategin:

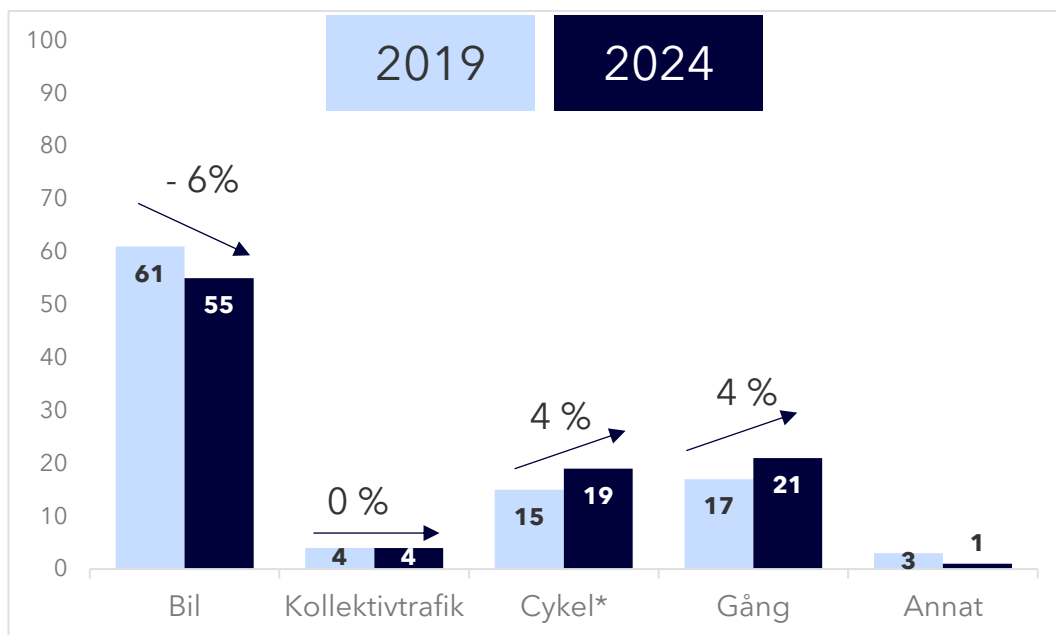
- Gång
- Cykel
- Kollektivtrafik
- Bil

I figuren nedan syns hur boende i Nyköpings centralort reser och den målbild som behöver nås för att skapa en mer balanserad och jämlik fördelning mellan färdmedlen.



1.1 Nyköpingsbornas resvanor 2024

Våren 2024 genomfördes en resevaneundersökning (RVU) i Nyköpings kommun, i syfte att få en god bild av Nyköpingsbornas vardagsresor. Undersökningen gick ut till 6133 kommuninvånare i åldern 16-84 år, av de svarade närmare 24 %. Nedan presenteras en kortversion av resultatet.



Figur 1 Huvudfärdsätt i Nyköpings centralort, 2019-2024

Reslängd

54 % av alla resor är kortare än 5 km. Närmare 60 % av pendlingsresorna till arbetet är max en mil och närmare 47 % endast fem km långa. Bland inköpsresorna är ca 67 % under fem km 53 % av fritidsresorna är under 5 km. Förflyttningar som är under en km görs normalt till fots, men så fort resan är över en km är bil det vanligaste färdmedlet.

Ärenderesor

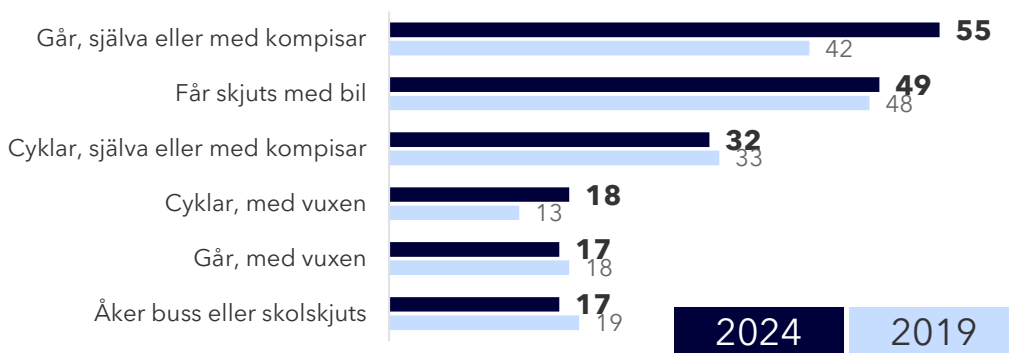
Den vanligaste resan Nyköpingsbon gör är arbetspendling, som står för runt 37 % av det totala trafikarbetet (person km/dygn). Därefter följer inköps- och fritidsresor. Ärendena skiljer sig mellan olika åldersgrupper. Bland personer under 25 år står skolresor för var tredje resa. Bland personer över 65 år dominerar inköps-, följt av fritidsresor.

Fler cyklar och går i Nyköpings centralort än kommunsnittet

I Nyköpings centralort står gång och cykelresorna för 40% av alla resor, 2019 låg det på 32%. För kommunen i stort är motsvarande siffra 29%. Närmare 55 procent av resorna - över hela veckan - görs med bil som huvudfärdsätt. Av dessa görs 29% i bil med en ensam förare. Män reser i högre grad med bil jämfört med kvinnor. Endast fyra procent av resorna görs med buss eller tåg i centralorten medan 8% i landsbygden.

1.2 Barns resor till och från skolan

I Sörmland erbjuds vart tredje år alla grundskolor med elever i årskurs 7 och 9 samt alla gymnasieskolor med elever i år 2 att delta i undersökningen Liv & hälsa ung. Under 2024 gjordes ingen regional undersökning, nedan presenteras resultat från Nyköpings kommuns resvaneundersökning från 2024. Majoriteten av de som har svarat på undersökning är över 18 år därav är det inte barnen själva som fått svara. Det vanligaste sättet för barn i låg- och mellanstadieåldern att ta sig till skolan är att gå, själv eller med kompisar, här ser vi en ökning från 2019. Nästan lika många får skjuts med bil. Runt var tredje barn cyklar, själv eller med kompisar, vilket är på samma nivå som för fem år sedan.



Figur 2 Vanligaste färdssättet till/från skolan ålder 7-12år jämförelse mellan 2024 och 2019, max tre alternativ.

Anledning till att skjutsa till skolan

De vanligaste skälen till att barnen får skjuts med bil till skolan är dels att det anses vara för långt att cykla eller gå, eller att skolan ändå ligger på vägen till arbets- eller studieplatsen för den som skjutsar barnet. Det finns dock ett antal skäl som handlar om att förutsättningarna för att barnet på ett tryggt vis ska kunna gå eller cykla till skolan. Hela 23 procent upplever att det inte är en trygg trafikmiljö längs vägen till eller vid skolan.



Figur 3 Anledning till att skjutsa till skolan, max tre alternativ

Anledning till att cykla eller gå till skolan

De absolut vanligaste anledningarna till att barnen går eller cyklar till skolan handlar om att skolan ligger tillräckligt nära hemmet och att barnet självt vill gå eller cykla. Tillgång till bra cykel- eller gångvägar är viktigt, nämns av 35 procent och 16 procent pekar på en trygg trafikmiljö på vägen till eller vid skolan.




Figur 4 Anledning till att cykla eller gå till skolan, max tre alternati

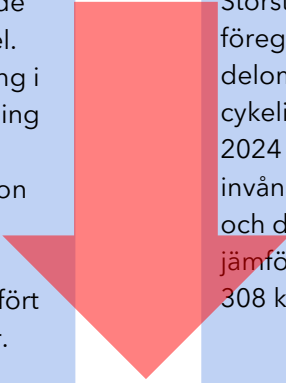
2.0 Kommunvelometern 2024

Kommunvelometern är Cykelfrämjandes stora nationella granskning av kommunens arbete med cykelfrågor. Kommunvelometern mäter och jämför kommunernas insatser under föregående år. Syftet är att se förändringar över tid och belysa förbättringspotential. Undersökningen mäter och poängsätter kommunernas arbete med bland annat cykelinfrastruktur, information, marknadsföring och styrdokument för att öka cyklingen.

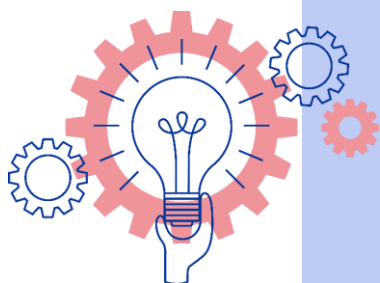
Nyköpings kommun deltar för femte gången och klättrade upp nio platser, från plats 17 till plats 9 av 49 deltagande kommuner och får totalt 68 poäng av totalt 90 möjliga. Inom gruppen mellanstora kommuner hamnade Nyköping på andra plats av 13 kommuner. Det är det bästa resultatet hittills.



Denna ökning beror främst på ökade investeringar i infrastruktur för cykel. Kommunen har också ökat sin poäng i delområdena cykelpolitik, uppföljning och mätning samt organisatoriska åtgärder. Inom området organisation utmärker sig Nyköping med 26,5 poäng av 30 möjliga och ligger därmed 5,5 poäng över snittet jämfört med övriga deltagande kommuner. Kommunen har flera strategiska dokument gällande cykling på plats och en tydlig målsättning för hur mycket cyklingen ska öka.



Störst förbättringspotential lik föregående år har Nyköping i delområdet cykelinfrastrukturinvesteringar. Under 2024 investerades totalt 271 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling och drift/underhåll, vilket är lägre jämfört med snittet totalt som ligger på 308 kr per invånare.



Rekommendationer och förbättringsmöjligheter:


- Avsätta medel för utveckling av ny cykelinfrastruktur och underhåll av cykelinfrastrukturen.
- Kontinuerlig uppföljning med berörd nämnd

2.1 Cyklistvelometern 2024

Cyklistvelometern är en nöjdhetsundersökning där Cykelfrämjandet granskar och jämför landets kommuner *utifrån vad cyklisterna själva tycker*, enkäten görs digitalt. Undersökningen baseras på en anonym enkät där alla cyklister i Sverige kan tycka till om cykelförutsättningarna i sin kommun. Enkäten utförs vartannat år, senast var från 2024 och innehåller sex kategorier baserade på 28 frågor; *generell nöjdhet, trygghet, tillgång till cykelinfrastruktur, framkomlighet i cykelvägnätet, cykelklimat samt cyklens prioritet i kommunen*.

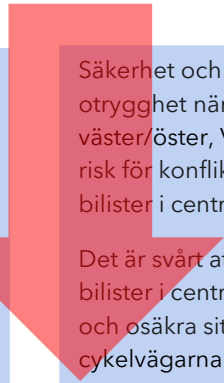
2024 fick Nyköping en anseelig svarsfrekvens jämfört med andra kommuner. 576 Nyköpingsbor svarade, 41% av dem cyklar varje dag under sommarhalvåret och 21% under vinterhalvåret, vilket visar på att cyklingen halveras under vinterhalvåret.

Kommunen får medelbetyg 2,95 av 5 och rankas 13 av 24 mellanstora kommuner (50 - 100 000 invånare). Nyköpings kommun får bra betyg i alla sex kategorier om man jämför med mellanstora kommuner och nationellt.



Kommunen får bra betyg när det gäller tillgången till cykelparkeringar och drift och underhåll, över snittet nationellt och för mellanstora kommuner.

Framkomlighet, cykelvägarna är fria från hinder i jämförelse med andra kommuner. Medborgarna tycker att kommunen vidtar åtgärder inom rimlig tid gällande hinder som rapporterats in eller felanmäls.



Säkerhet och trygghet: Många upplever otrygghet när de cyklar, särskilt i centralorten, väster/öster, Västra Kvarngatan etc. Det finns risk för konflikter mellan cyklister, gående och bilister i centralorten.

Det är svårt att hålla isär cykel med gående och bilister i centralorten, vilket leder till konflikter och osäkra situationer. 46 % anger att cykelvägarna inte är tillräckligt breda och det är under snittet i jämförelse med andra kommuner.

Långt under snittet hamnar kommunen på hur cyklisterna upplever att vi som kommun arbetar aktivt med förbättringar för cyklister och cyklingen prioritet i infrastrukturplaneringen.

Nedan kan man se vilka prioriteringar de svarande helst vill se att kommunen prioriterar i sitt arbete med att främja cyklingen.

Prioriteringar	Nyköpings kommun
Bygg ut sammanhängande cykelvägar där det idag saknas	51%
Förbättrad väghållning av cykelvägar året runt	48%
Prioritera cykeltrafik i korsningar	47%
Förbättrad kvalitet på existerande cykelvägnät	25%
Förbättrad belysning på cykelvägar	21%
Åtgärder för minskad biltrafik	17%
Fler säkra cykelparkeringar	16%
Förbättrad skyltning	12%

3.0 In och utpendling (kommunvis och över tid)

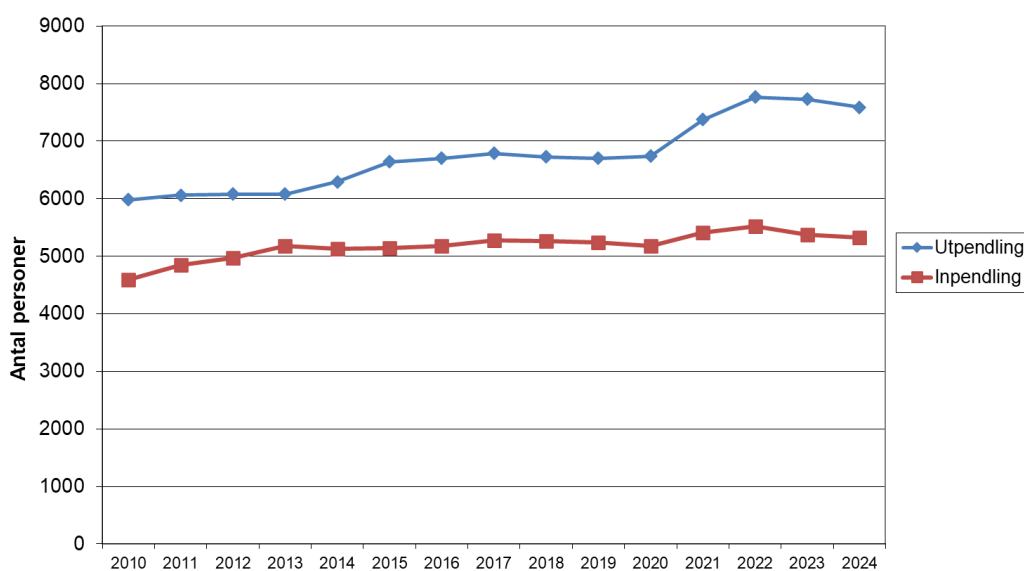
Arbetspendlingen har under senare år fått allt större betydelse. Utpendlingen har ökat med 51 % från 5 012 personer år 2000 till 7 588 personer år 2024. Under samma tidsperiod har inpendlingen ökat med 71 % från 3 122 till 5 331 personer. Av samtliga utpendlare är endast 38 % kvinnor. Bland inpendlarna däremot är 49% kvinnor. En ökning av andelen kvinnliga in- och utpendlare har skett från år 2000 till år 2024. Majoriteten av utpendlarna har sina arbeten inom tillverkningsindustrin medan de flesta inpendlarna arbetar inom vård och omsorg.

- Inpendling/utpendling statistik över tid och till/från de största kommunerna

Utpendling	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Oxelösund	1994	1990	2065	2081	1989	2130	2221	2175	2153
Stockholm	1033	996	937	922	957	1156	1266	1236	1209
Södertälje	712	744	749	732	744	792	829	880	854
Norrköping	572	604	636	660	692	733	827	823	803
Trosa	321	331	333	288	302	319	326	312	300

Inpendling	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Oxelösund	1557	1581	1593	1630	1644	1760	1764	1727	1758
Norrköping	595	625	670	590	535	499	539	533	560
Trosa	313	350	384	403	407	440	438	440	463
Stockholm	348	338	330	342	347	363	357	333	341
Katrineholm	357	336	343	352	342	354	330	311	309

Pendling 2010-2024



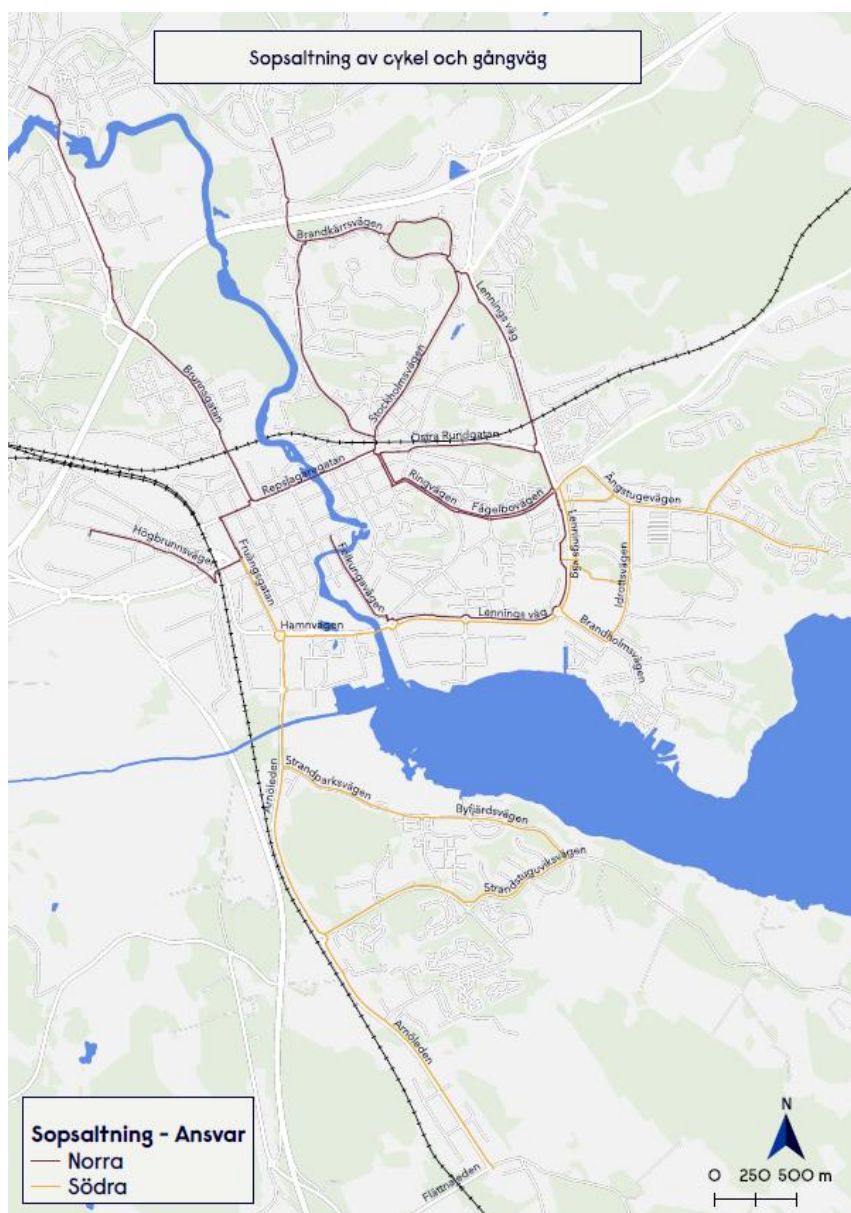
Figur 5 Totala in- och utpendlingen

4.0 Gång

Flöden för gångtrafik mäts för närvarande inte. Den sopsaltning som sker på stora cykelstråk gynnar även gående. Handskottning av trappor och hållplatser till exempel underlättar också för gående.

4.1 Sopsaltning av gång och cykelvägar i Nyköping

Nyköpings kommun använder sig av metoden sopsaltning för att halkbekämpa och få bort snön från de större gång- och cykelvägarna. Målet är att skapa barmarksunderlag på vägarna, även under vintersäsong, för att göra det lättare att gå och cykla på vintern.

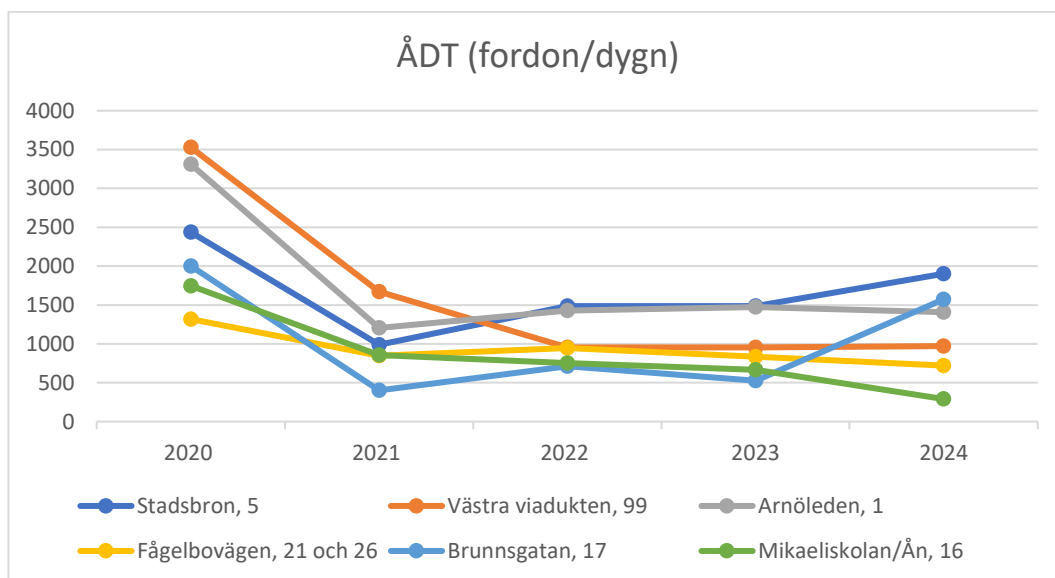


Figur 6 Stråk i Nyköping som sopsaltas för att underlätta gång och cykling under vintertid.

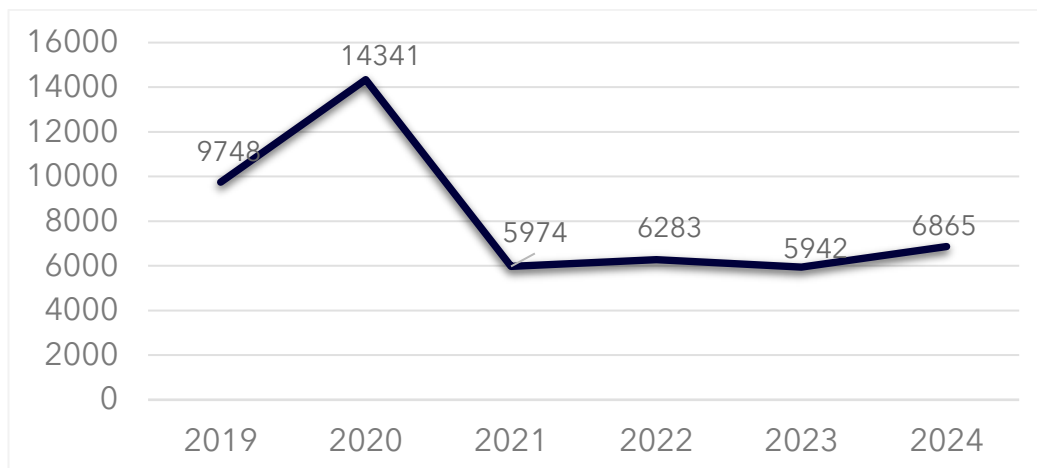
5.0 Cykel

Varje år mäts cykeltrafiken i de stora cykelstråken. Dessa kompletteras med andra strategiskt viktiga cykelstråk men uppdelat på vartannat år. Tabellen nedan visar årsdygnstrafiken (fordon/dygn) för några utvalda strategiska mätpunkter som följs upp årligen som nyckeltal för att kunna se trenden för cykeltrafiken i Nyköping. På Västra viadukten finns en cykelräknare som räknar kontinuerligt dygnet runt alla dagar. Mätningarna visar att årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) har både ökat i vissa stråk och minskat i andra de senaste åren. Variationer i cykelflöden kan bero på många yttre faktorer såsom väder, aktuella ombyggnationer och avstängningar. Tiden för när olika mätningar görs har också betydelse, cykelflödena ökar under sommaren och minskar under vintern.

Mätpunkter	ÅDT (fordon/dygn)				
	2020	2021	2022	2023	2024
Stadsbron, 5	2436	989	1487	1 487	1 902
Västra viadukten, 99	3528	1673	955	954	970
Arnöleden, 1	3310	1205	1429	1474	1 409
Fågelbovägen, 21 och 26	1318	849	945	836	720
Brunnsgatan, 17	2002	401	713	526	1 574
Mikaeliskolan/Ån, 16	1747	857	754	665	290



Figur 7 Årsmedeldygnstrafik för cykeltrafik på sex stråk

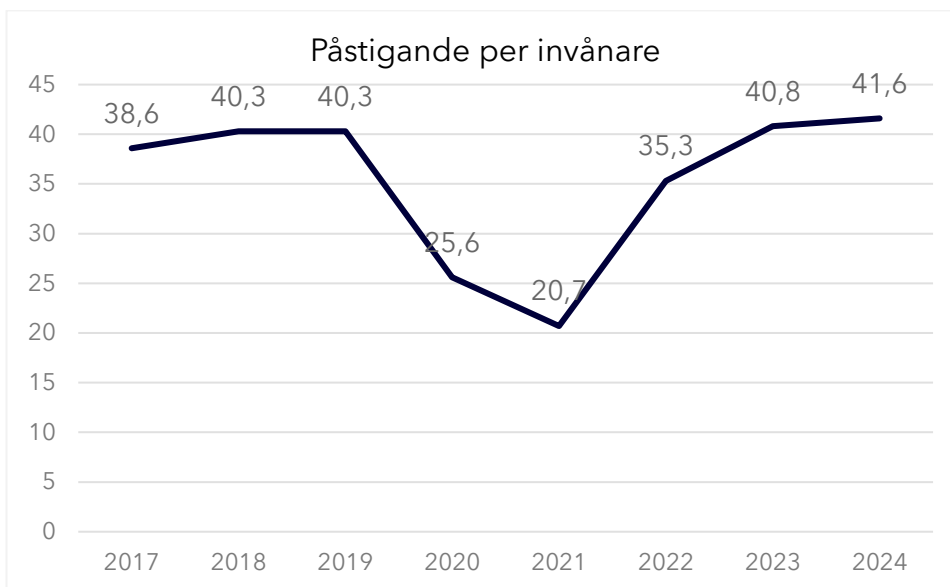


Figur 8 Sammanlagt årsmedelsdygnstrafik för cykeltrafik på sex stråk

Slutsatsen är att vi kan se att flödena för cykeltrafik fram till 2024 ökar något, med undantag för pandemiåret 2020 där flödena ökade markant på de flesta stråken. Mellan 2023 och 2024 ökade den sammanlagda ÅDT på de sex stråk där det går att följa trenden. Flödena minskade något på Arnöleden och på Fågelbovägen men ökade på Stadsbron. På grund av arbeten med resecentrum och olika omledningsvägar för cykel är det svårt att värdera siffrorna på Brunnsgratan och vid Mikeeliskolan/Ån.

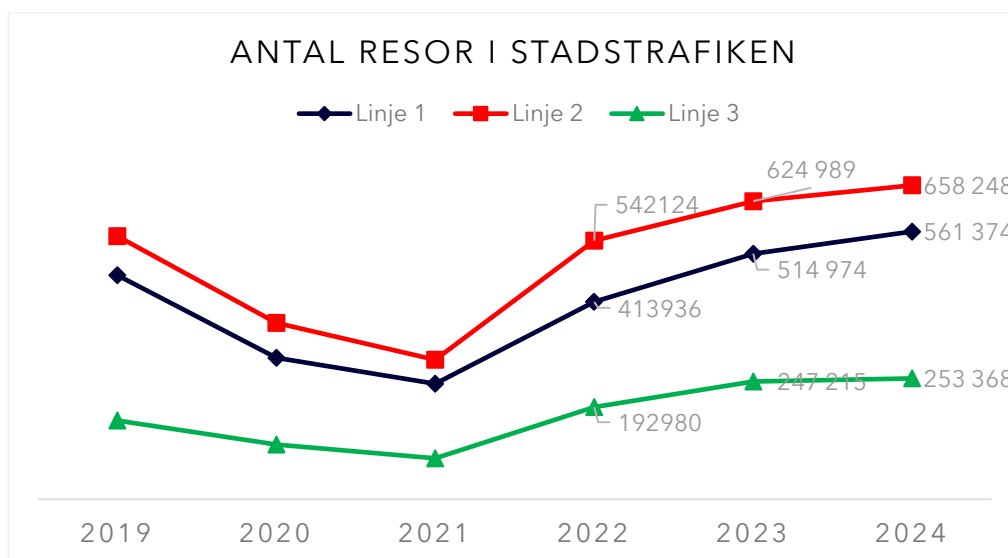
6.0 Kollektivtrafik

Här redovisas antal påstigande totalt i stads- och landsbygdstrafiken per invånare och år. Antalet påstigande har stadigt ökat sedan 2017 när mätmetoden infördes. Under 2024 har resandet återhämtat sig och mer därtill efter nedgången under pandemin. Under 2024 gjordes i snitt 41,6 påstigningar på buss per invånare.



Figur 9 Antal påstigande totalt i busstrafiken per invånare i hela kommunen

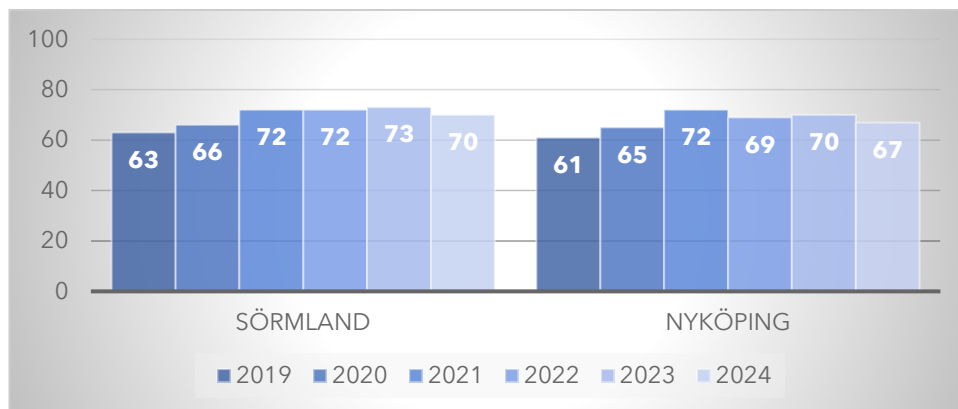
Nedan presenteras antal resor för stadstrafikens tre huvudlinjer inklusive resor som görs med skolkort. Nedgången under och efter pandemin har återhämtat sig och resandet ökar för samtliga stadsbusslinjer.



Figur 10 Antal resor med stadsbusstrafik 2019-2024

Nöjdheten med kollektivtrafik

Två gånger per år genomför Region Sörmland en ombordmätning. Mätningen genomförs bland passagerare (åldersgräns 15 år) där de får svara på ett flertal frågor. I en av frågorna "Hur nöjd är du sammanfattningsvis med kollektivtrafiken?" svarade omkring 1050 resenärer i Nyköping så här:



Figur 11 Nöjdheten bland resenärer

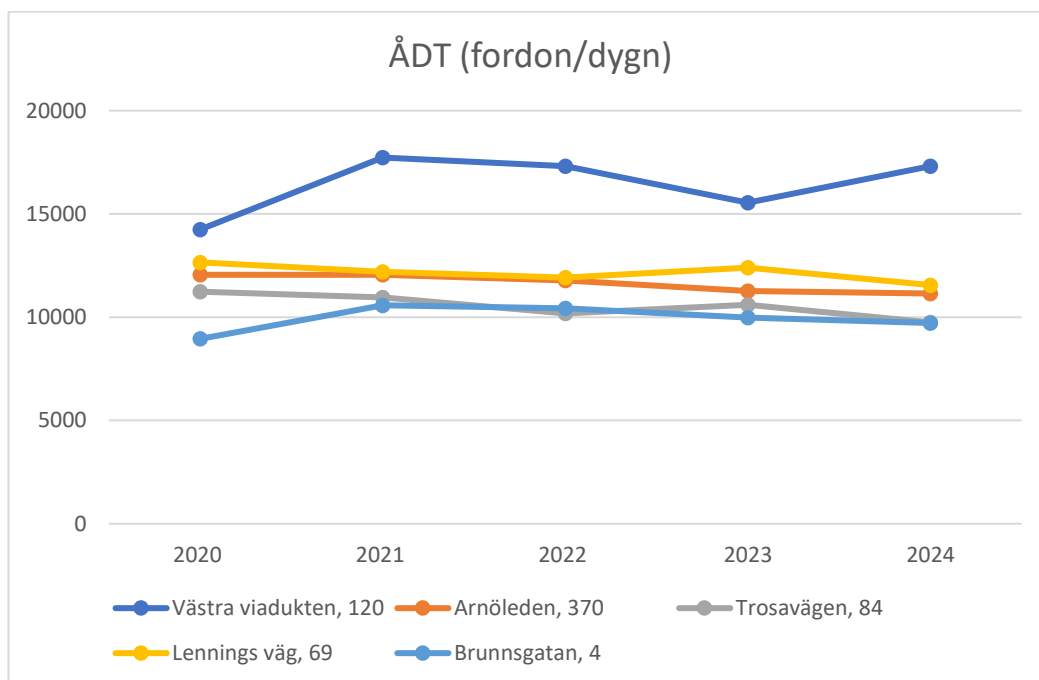
Den sammanlagda nöjdheten, det vill säga andel resenärer som anser sig vara nöjda eller mycket nöjda med Sörmlandstrafiken uppgick under 2024 till 67%, vilket är något lägre än totalt för hela regionen. Passagerarna är mer nöjda med stadstrafiken, ca 69% till skillnad för landsbygdstrafiken där nöjdheten ligger på 65%.

7.0 Biltrafikmätningar

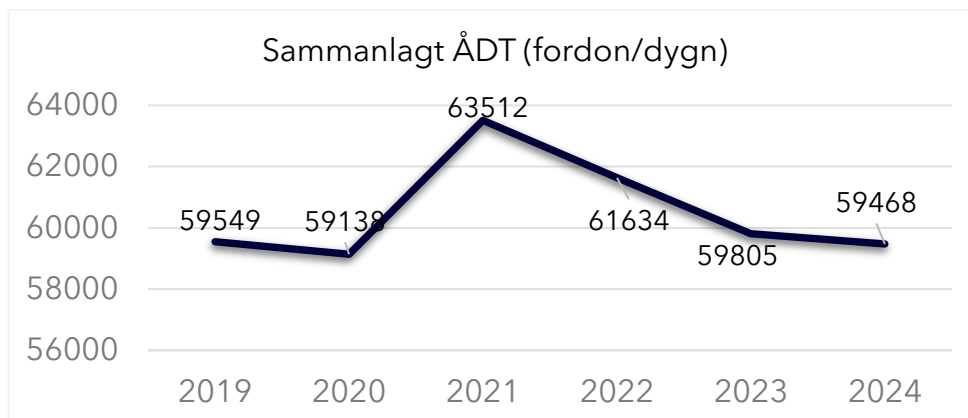
Varje år mäts biltrafiken på huvudvägnätet som ger en bild över hur trafiken i Nyköping förändras. Dessa kompletteras med mätningar på andra viktiga väglänkar men uppdelat på vartannat år. Tabell visar årsdygnstrafiken (fordon/dygn) för några utvalda strategiska mätpunkter som följs upp som nyckeltal för att kunna se trenden för biltrafiken i Nyköping. Mätningarna visar att årsmedeldygnstrafiken har både minskat och ökat något i olika relationer de senaste åren. Det innebär dock en total minskning med ca 1% jämfört med föregående år på de fem mätpunkter som går att följa en trend på.

På grund av arbeten med resecentrum och olika omledningsvägar för biltrafiken är det svårt att värdera siffrorna på Västra viadukten.

Mätpunkter	ÅDT (fordon/dygn)				
	2020	2021	2022	2023	2024
Västra viadukten, 120	14 246	17 728	17 312	15 552	17 306
Arnöleden, 370	12 052	12 052	11 783	11 270	11 146
Trosavägen, 84	11 235	10 959	10 196	10 602	9 746
Lennings väg, 69	12 654	12 196	11 918	12 396	11 554
Brunnsgatan, 4	8 951	10 577	10 425	9 985	9 716



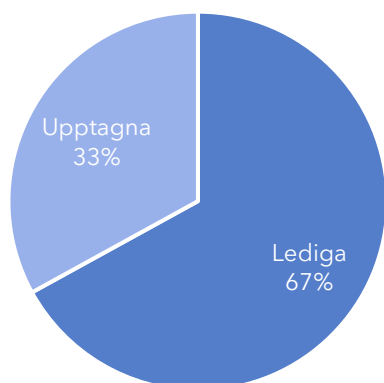
Figur 12 Årsmedeldygnstrafiken för biltrafik på fem stråk



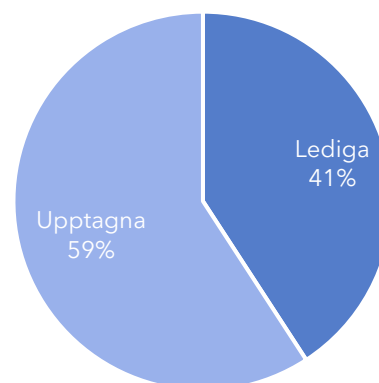
Figur 13 Sammanlagt årsmedeldygnstrafik för biltrafik på fem stråk

7.1 Parkeringsinventeringar i Nyköpings centralort

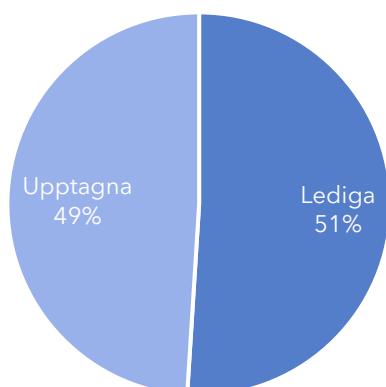
Nyköpings kommun genomför parkeringsinventeringar kontinuerligt sedan 2011. 2024 fanns det på tomtmark ca 2384 parkeringsplatser under vår och 2374 under hösten. Sammanlagt fanns det 686 kantstensparkeringar under hösten och 688 under våren. Det kan konstateras att beläggningen är relativt låg.



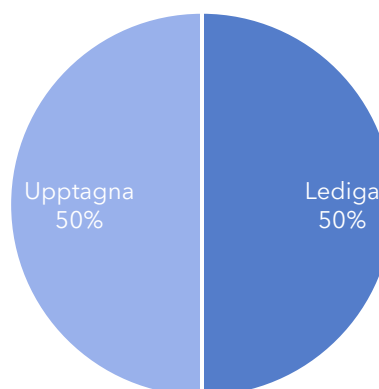
Figur 14 Sammanställning av beläggningen på allmänt tillgängliga parkeringsplatser på tomtmark, **lördag** vår/höst 2024 exkl. kantstensparkering.



Figur 15 Sammanställning av beläggningen på allmänt tillgängliga parkeringsplatser på tomtmark, **vardag** vår/höst 2024 exkl. kantstensparkering.



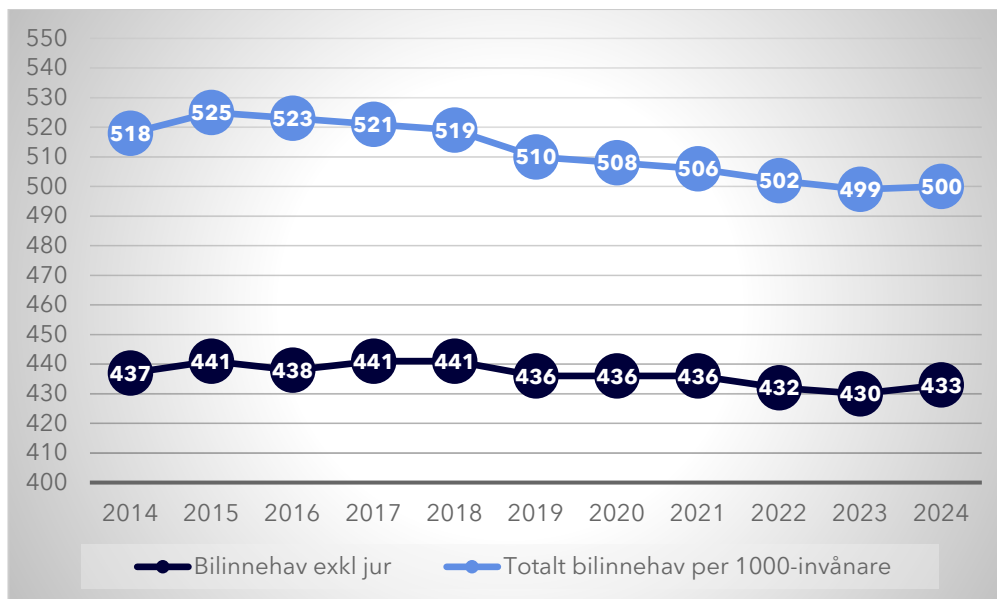
Figur 17 Sammanställning av kantstensparkering, **lördag**, vår/höst 2024



Figur 16 Sammanställning av kantstensparkering, **vardag**, vår/höst 2024.

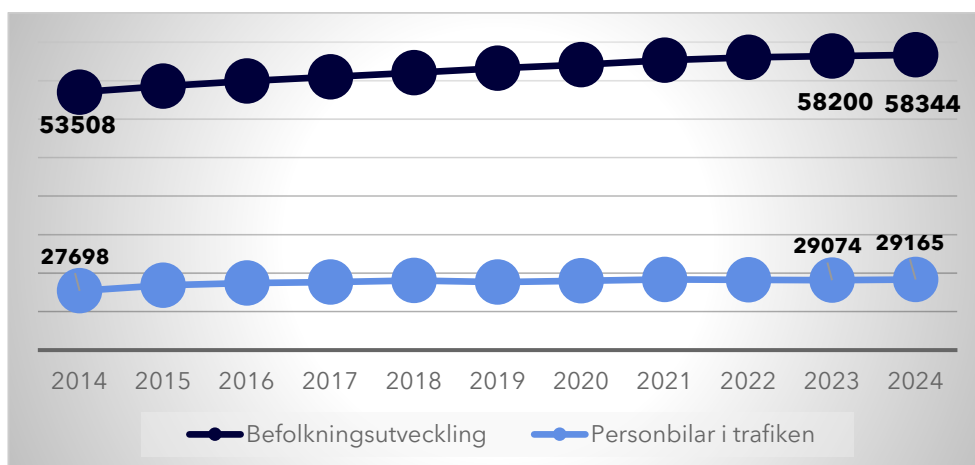
7.2 Biltäthet och bilnehav och biltäthet

Bilnehavet för privatpersoner ligger över riksgenomsnittet (373 personbilar per 1000 invånare) i Nyköpings kommun. Under 2024 ökade bilnehavet om man jämför med 2023 och ligger på 433 bilar per 1000 invånare exkl. juridiska bilar. Bilnehavet skiljer sig mellan olika områden i Nyköpings centralort. Faktorer som påverkar bilnehavet är boendeform, befolkningstäthet, geografi och avstånd, tillgången till kollektivtrafik, cykelvägar etc. Andel hushåll med bil i kommunen ligger på 66,4%.



Figur 18 Bilnehav per 1000 invånare

Mellan 2014 och 2024 har befolkningen ökat med 9,04% och antalet personbilar har under samma period ökat med 5,3%.



Figur 19 Utveckling folkmängd och bilar i trafik

8.0 Trafikolyckor

Registrerade olyckor är hämtade från STRADA, Swedish Traffic Accident Data Acquisition, som är ett informationssystem för olyckor och skador inom vägtransportssystemet. Data samlas in genom att olyckor registreras av polis och akutsjukvård. Utöver antalet olyckor går det till exempel att få kännedom om olyckshändelse, skadeutfall och var olyckan geografiskt har inträffat.

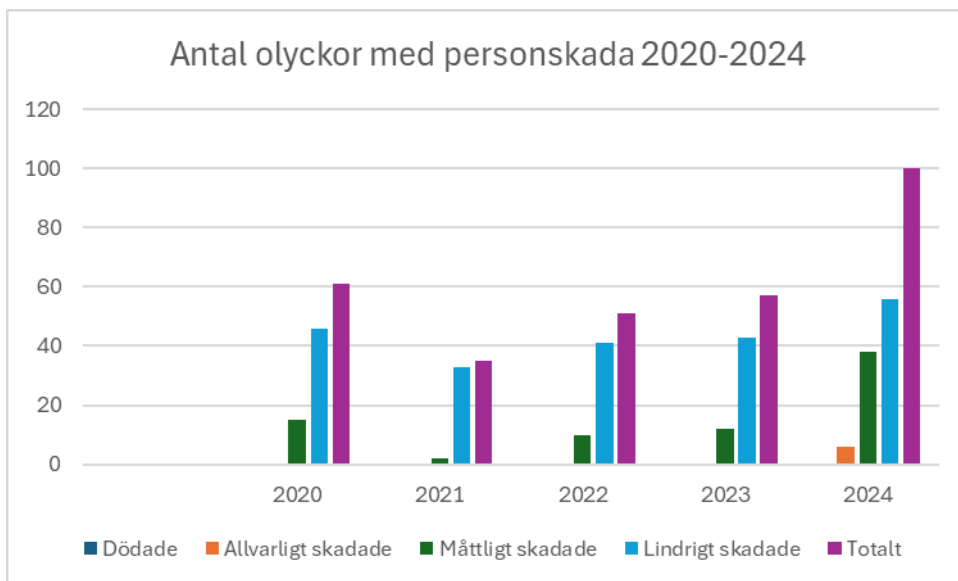
Under 2024 finns i Nyköpings kommun totalt 292 trafikolyckor registrerade i STRADA. Av det totala antalet olyckor är 104 registrerade, 46 olyckor fler än föregående år, i det kommunala vägnätet. Antalet registrerade olyckor och den stora skillnaden i antalet olyckor med föregående år kan i stort förklaras av sjukvårdens justerade rutiner för insamlande av trafikolyckor, som genomfördes under 2024. Antalet trafikolyckor kan efter att rutinerna justerats ses vara i paritet med år 2019 och tidigare.

Av de registrerade trafikolyckorna 2024 i det kommunala vägnätet finns inga rapporter om olyckor med dödligt utfall, dock sex med allvarligt skadade. Olyckstyperna är mycket skiftande men vanligt förekommande är singelolyckor bland samtliga färdslag, korsningsolyckor mellan oskyddade trafikanter och motorfordon och kollision mellan motorfordon.

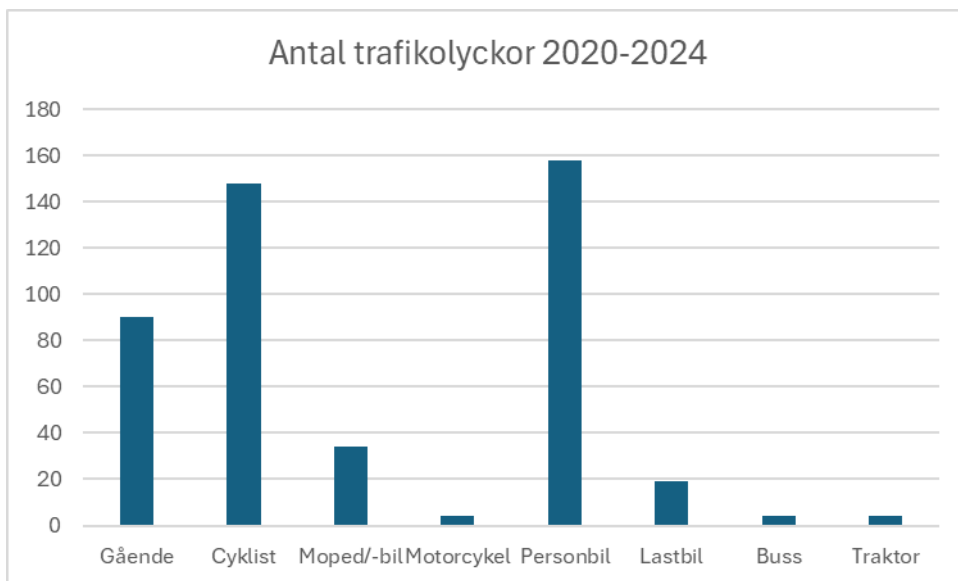
På det kommunala vägnätet finns totalt 311* olyckor registrerade under de senaste fem åren, 2020-2024. Vid dessa olyckor har sjukvården bedömt att totalt 297 personer skadat sig, varav sex personer ha skadats allvarligt, 76 personer vara måttligt skadade och övriga vara lindrigt skadade. Alltså sker trafikolyckor utan att det medför kroppsliga skador och de allra flesta av dessa olyckor blir inte registrerade överhuvudtaget, mer än hos försäkringsbolag och i personers medvetande.

Den stora variationen i antalet trafikolyckor som rapporterats över de senaste åren, se figur 18, kan på goda skäl och i hög grad antas komma av olikheter i hantering av rapportering av trafikolyckor hos sjukvården, som det redan redogjorts för. Akutsjukvården vidtog under 2024 åtgärder för att förbättra olycksrapporteringen, som i sin helhet kommer falla ut för 2025. Av den anledningen bör slutsatser och jämförelser göras med försiktighet, mellan år och i andra sammanhang, kring denna olycksdata.

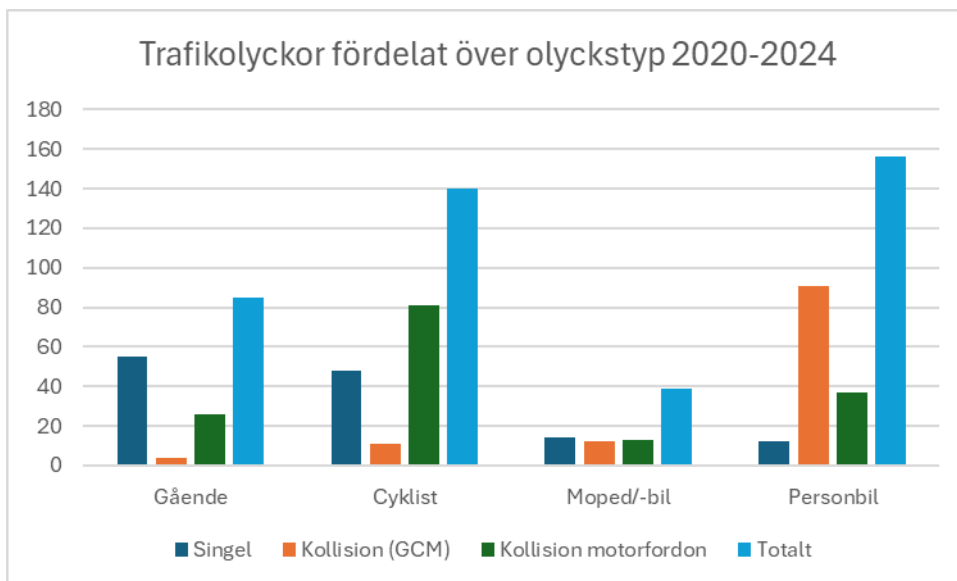
**I Mobiliteitsbokslut 2023 förekommer en felaktig siffra för antalet registrerade trafikolyckor över de senaste fem åren. Korrekt antal är 321 trafikolyckor.*



Figur 20 Antal trafikolyckor på kommunalt vägnät fördelat över grad av personskada under perioden 2020-2024 (STRADA)



Figur 21 Antal trafikolyckor på kommunalt vägnät fördelat över inblandade trafikantgrupper under perioden 2020-2024 (STRADA)



Figur 22 Antal trafikolyckor på kommunalt vägnät fördelat över vanliga olyckstyper och fyra trafikantgrupper 2020-2024 (STRADA)

9.0 Beteendepåverkande åtgärder

Bussdesign tävling

En aktivitet som genomförts under 2024 är Bussdesign tävling. Att låta barn få designa en egen buss är att låta dem få sin röst hörd, öka deras delaktighet och låta dem synas i det offentliga rummet. Ett initiativ som bidrar till ett hållbart resande men också för att värna om miljö, hälsan och det ligger i linje med Barnkonventionen om att uttrycka sin mening och höras i alla frågor som rör barnen.

Vintercyklist

Sedan 2019 genomför Nyköpings kommun vintercyklistkampanjen. Det övergripande syftet med vintercyklistkampanjen är att öka andelen året runt cyklister och uppmärksamma att det går att cykla även på vintern. Målet är att deltagarnas fysiska hälsa och psykiska välmående förbättras, skapa nya vanor samt bidra till bättre luftkvalitet och mindre trängsel på vägarna särskilt under vintertid då trängseln är som störst. Kampanjen vänder sig till vanebilister, de som åker bil till jobbet minst tre dagar i veckan eller mer. Antalet ansökningar och deltagare har ökat med åren.

Nedan presenteras resultat och utvärdering som är sammanställd av enkätundersökningarna som genomfördes mellan 2020 och 2024.

- Fler kvinnor än män söker om att delta i kampanjen
- Majoriteten av deltagarna bor mindre än 5km från jobbet/studierna, årligen finns det enstaka deltagare som bor längre bort än 10km
- Ca 50% av de som ansöker till kampanjen cyklar redan under sommaren, dock går de flesta över till bil under vinterhalvåret
- 90% av de som är med i kampanjen säger att de har ändrat sina vanor och kommer att fortsätta cykla även nästa vinter.

Hjälm femman i samarbete med NTF

Hjälm femman är en informativ och tävlingskampanj som genomförs av NTF på uppdrag av Nyköpings kommun. Kampanjen vänder sig till årskurs fem där de under en lektion får lära sig mer om trafikregler, cykelsäkerhet och vikten av cykelhjälm, trafikvett och empati i trafiken. Under 2024 genomfördes totalt 30 klassbesök runt om i olika grundskolor i Nyköpings kommun.

Lektionens innehåll:

- fakta om regler och vägmärken
- cykelhjälm
- cykelns delar
- vett och etikett i trafiken
- elsparkcykel
- vikten av att använda reflexer
- övningar och diskussion med eleverna

Tävlingen:

Internet-tävlingen har besvarats av 513 st elever. Inbjudan till tävlingen delades ut i samband med informationen. Tävlingen bestod av ett antal trafikfrågor samt en utslagsfråga. Det fanns även en fråga om Nyköpings kommun, där eleverna fick besöka kommunens hemsida för att finna svaret.

Gå och cykla till skolan

Gå och cykla till skolan är en tävling som vänder sig till alla F-6 skolor. Tävlingen pågår under två valfria veckor i september-oktober. Tävlingen går ut på att samla så många resepoäng som möjligt genom att elever och lärare tar sig till och från skolan på ett aktivt sätt, eller åker kollektivt. Syftet är att främja barnens hälsa, bidra till en bättre närmiljö och öka medvetenheten om aktiva skoltransporter. Nyköpings kommun delade ut 5.000 kr i första pris, 3.000 kr i andra pris och 1.000kr i tredje pris till de bästa klasserna, pengarna går till klasskassan.

Europeiska mobilitetsveckan

Europeiska mobilitetsveckan är ett europeiskt initiativ för att underlätta och uppmuntra till hållbara resor och transporter. Varje kommun utformar sina egna aktiviteter och oftast är det i samverkan med Region Sörmland, Sörmlandstrafiken och lokala aktörer.

Under 2024 genomfördes ett antal aktiviteter.

Exempel på aktiviteter som Nyköpings kommun arrangerat de senaste fem åren.

- Mobilitetsdag på stora torget med information om transporter, utställning av resvanor, parkeringsbeläggning, barns resor till och från skolan etc.
- Cykelhjälmutställning av NTF, fritidsbanken och barnkulturcentrum hade utställning och lek. Cyklings utan ålder projektet som DU och Röda Korset driver.
- Presentation av RVU och mobilitetsbokslut för politik och tjänstepersoner.
- Tävlingar på sociala medier



10.0 Satsningar och genomförda åtgärder under 2024

Några av de satsningar som har gjorts inom områdena presenteras nedan.

- **Resvaneundersökning 2024**

Nyköpings kommun genomför återkommande resvaneundersökningar (RVU) för att förstå invånarna resmönster, resultatet används som underlag för planering och uppföljning. RVU i Nyköpings kommun genomfördes under våren 2024 och utgick ifrån samma frågor och metodik som RVU 2019. Ett urval på 4 201 slumpmässigt utvalda invånare i åldern 16-84 år fick ett första utskick bestående av en enkät med cirka 45 frågor om resvanor och attityder samt en resedagbok för en specifik resdag.

Deltagarna hade möjlighet att skicka in sina svar antingen via post eller genom att fylla i enkäten online. Påminnelser och ytterligare enkäter skickades till de som inte svarade på det första utskicket, vilket även inkluderade nya resdagar. Totalt inkom 984 svar, varav 61% skickades in postalt och 39% digitalt.

- **Rätt fart i staden**

Under året har alla kransorter fått ändrade hastighetsbegränsningar enligt "Rätt fart i staden". En anpassning till 30, 40 och 60 km/h. Dessutom gjordes en översyn enligt samma metod för hela Nyköpings tätort.

- **Politisk antagen parkeringsstrategi**

Under 2024 beslutade kommunstyrelsen en ny parkeringsstrategi för Nyköpings kommun. Parkeringsstrategin ska vara ett vägledande planeringsdokument som i första hand riktar sig till kommunens planerare och beslutsfattare. Parkeringsstrategin syftar till att skapa en inriktning för kommunens parkeringsplanering gällande både bil och cykel. Hur parkering ordnas och fungerar har stor påverkan på hur en stad används och utvecklas. Parkeringsstrategin tar utgångspunkt i översiktsplanens utvecklingsområden. Sammanfattningsvis ska Nyköpings kommuns arbete med parkering bidra till:

- **Hållbart resande** där en större andel än idag väljer att resa med gång, cykel och kollektivtrafik istället för bil

- **Effektiv markanvändning** där bilparkerings andel av markutnyttjande minskar till förmån för bostadsbyggande, gröna och blåa värden.

- **Attraktiv stadsutveckling** där stads-, -livs-, - och boendemiljöns värden utvecklas och stärks för de människor som bor, verkar och vistas i ett område

- **Sammanvägd tillgänglighet** genom planering, lokalisering och reglering av parkering.

- **Politisk antagen mobilitets- och parkeringsnorm**

Under 2024 beslutade miljö och samhällsbyggnadsnämnden en ny mobilitets- och parkeringsnorm för Nyköpings kommun. Parkeringsnormen gäller som vägledning vid detaljplanläggning och som krav vid bygglovsgivning för ny- och tillbyggnad av bostäder, verksamheter samt vid ändrad användning.

Parkeringsnormen är riktlinjer inom kommunens gränser och är inte juridiskt bindande. Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden gör en slutlig bedömning i varje enskilt fall. Normen anger flexibla parkeringstal för flerbostadshus och verksamheter och fungerar som ett stöd för bedömning av parkeringsbehov, utformning av parkering samt tillämpningen av mobilitetsåtgärder.

- **Parkeringsautomater**
Enligt uppdrag påbörjades arbete med att ta bort ett stort antal parkeringsautomater i staden för att uppgradera kvarvarande automater av säkerhetsskäl.
- **Cykelplan**
Under året påbörjades arbetet med att ta fram en ny cykelplan för Nyköpings kommun.

Infrastrukturåtgärder

- **Resecentrum**

Resecentrum med kringarbeten är kommunens största satsning för hållbar mobilitet och pågår under åren 2022-2028. Under 2024 pågick arbetet för fullt med ledningsomläggningar och andra förarbeten. Busstrafiken lades om till Borgaregatan för att få arbetsområde för byggnationen. En annan milstolpe var att godsmagasinet flyttades och ny hållplats byggdes vid Gripsholmsparken för att få busslinje 1 närmare Storgatan.

Kommunen har fått beviljat stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, sk Stadsmiljöavtal, om 255,5 miljoner kronor för att bygga resecentrum med kringliggande åtgärder. Ett antal motprestationer måste också utföras. 2024 pågick motprestationerna detaljplan för bostäder vid Lasarettet, centrumstråk Öster, parkeringsstrategi, MM kampanj vintercyklist och cykelplan.

- **Hemgårdspassagen**

Hemgårdspassagen väster om E4 började byggas för att öka tillgängligheten till befintliga och planerade stadsdelar i västra delarna av Nyköping och för att minska järnvägens barriäreffekt för att ta sig mellan Nöthagen och Hemgården.

Bron får bilkörfält samt en gång- och cykelväg som ersätter den gångpassage över järnvägsspåren mellan stadsdelarna som stängdes i april 2024 i samband med byggnationen av Ostlänken och resecentrum.

- **Östra infarten**

Östra infarten, en av Nyköpings viktigaste infartsleder, byggs om i samverkan mellan kommunen och Trafikverket för att öka säkerheten och framkomligheten för att minska köbildning.















Ny cirkulationsplats vid Stockholmsvägen och Brandkärrsvägen/Gustavsbergsstigen anslutande cykelvägar samt högersvängfält Påljungshage blev klart 2024.





















Andra genomförda infrastrukturåtgärder

- Tillgänglighetsanpassning av hållplatser, inklusive väderskydd och cykelparkering samt ombyggnation av GC-passager vid Bryngelstorpskolan, Trillingsbergsvägen.
- Väderskydd vid Trafikverkets ombyggda hållplatser: Lästringe Trafikplats
- Ny beläggning GC-banor:
 - Delar av Brandholmsvägen, mellan Lennings väg och Flygrakan
 - Delar av Lennings väg, mellan Östra Längdgatan och Trosavägen
 - Arnöleden, mellan Örstigsleden och Stentorpsvägen
 - Trillingsbergsvägen, mellan Ängstugevägen och Bistigen
- Tillgänglighetsanpassning av hållplatser:
 - Hpl Gripsholmsparken (även flyttad till nytt läge)
 - Hpl Stockholmsvägen
 - Hpl Västra Trädgårdsgatan
- Ombyggnation av GC-passager:
 - Repslagaregatan (2 st) mellan Annebergsgatan och Stockholmsvägen
- Ny belysning GC-banor:
 - Lennings väg, mellan Brandholmsvägen och Alpha-tunneln
 - Lennings väg, mellan Hälsovägen och Brandkärrsvägen
 - Kompletterat med belysningsstolpar vid GC-väg/övergångsstället Flättnaleden

11.0 Nyckeltal 2024

Uppföljning av indikatorer från transportstrategins handlingsplan. Jämförelse året för trenden är 2023.

Indikator	Utgångsläge	Önskad riktning	Trend	Kommentar
Målområde: Körsträckor och nollutsläppsfordon - Antal körda mil per invånare ska minska				
Genomsnittlig körsträcka per år i personbil per capita (mil/invånare)	2024			Sedan 2016 (727 mil/invånare) har den genomsnittliga körsträckan minskat. Mellan 2023 och 2024 ökade körsträckan något och ligger 2024 på 636 mil/invånare.
Fysiska personers bilar per 1000 invånare (exkl.jur.pers.).	2024			Antal personbilar per 1000 invånare har ökat något från 430, 2023 till 433, 2024.
Andel nya personbilar som kan köras med nollutsläpp. De fordonstyper som kan köras med nollutsläpp är elfordon, laddhybrider och vätgas.	2024			Andel nya personbilar som kunde köras med nollutsläpp 2024 låg på 50,9 % och är en ökning med 2,79 % jämfört med 2023. För första gången passerar försäljningen av laddbara bilar fossilbilar i Nyköpings kommun.
Andelen personbilar i trafik som kan köras med nollutsläpp	2024			Andelen personbilar i Nyköpings kommun som kan köras med nollutsläpp har ökat från 7,9% 2023 till 9% 2024.
Målområde tätort: Resor och transporter - Av alla resor inom Nyköpings tätort ska hälften ske med gång-, cykel- och kollektivtrafik år 2030. - Andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik ska öka - Andelen barn som går och cyklar till skolan ska öka				
Andelen gångtrafikanter ska öka. Andelen medborgarna som använder sig av gång som huvudfärdsätt mäts vart fjärde år, genom RVU.	2024			Andelen som använder sig av gång som huvudfärdsätt har ökat från 17% 2019 till 21 % 2024.
Andelen cyklister ska öka	2024			Andelen som använder sig av cykel som huvudfärdsätt har ökat från 15 % 2019 till 19 % 2024, inklusive elcyklar.
Andelen kollektivtrafikresande ska öka	2024			Andelen som använder sig av kollektivtrafik som huvudfärdsätt ligger på samma nivå som 2019, 4 %. I kommunen har det dock ökat från 5 till 7%.

Antal påstigande resenärer per invånare ska öka	2024			Antalet påstigande per invånare har ökat från 40,8 2023 till 41,6 2024.
Årsmedeldygnen (ÅDT) för cykeltrafik i några utvalda stråk.	2024			Årsmedeldygnen har ökat med 15,53 % mellan 2023 och 2024.
Årsmedeldygnen för biltrafik i några utvalda punkter	2024			Total ÅDT 5 mätpunkter 2022: 61 624 Total ÅDT 5 mätpunkter 2023: 59 805 Minskning med ca 3 %
Barns resor till och från skolan	2024			Det går inte att se en trend mellan åren då Nyköpings kommun inte har en kontinuerlig uppföljningsmetod.
<p>Målområde: Tillgänglighet trafiksäkerhet och upplevd trafikmiljö</p> <p>Mål:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Den fysiska tillgängligheten ska öka för alla, särskilt viktigt är det för såväl barn som äldre som personer med funktionsnedsättning - Nollvisionen ska strävas. Andelen skadade och dödade i trafiken ska minska. - Andelen människor som upplever trafikmiljön som otrygg ska minska 				
Antal trafikolyckor på kommunalt vägnät	2024			Av det totala antalet olyckor är 104 registrerade 2024, 46 olyckor fler än föregående år.
Genomsnittlig nöjdhet bland invånarna. Utbudet av gång- och cykelvägar i kommunen. *	2024			Andel som svarat mycket bra eller ganska bra. Har minskat från 82,8% 2023 till 82% 2024.
Genomsnittlig nöjdhet bland invånarna. Säkerheten på gång- och cykelvägar är bra. *	2024			Mellan 2023 och 2024 har nöjdheten minskat från 71,3% till 65%. En markant minskning.
Genomsnittlig nöjdhet bland invånarna. Skötsel av gång- och cykelvägar fungerar bra i kommunen. *	2024			Minskat från 78,3% 2023 till 72,9% 2024.
Genomsnittlig nöjdhet bland invånarna. Snöröjning av gång- och cykelvägar funkar bra i kommunen. *	2024			Minskat till 62,3% 2024 från 65,4 % 2023.
Total nöjdheten med Sörmlandstrafiken. (Ombordsundersökning Sörmlandstrafiken)	2024			Total nöjdhet har minskat från 70% 2023 till 67% 2024.

*Enligt Statistiska centralbyråns årliga medborgarundersökning