

DIARIENUMMER SKTM18-0103 KK 16/884	DOKUMENTNAMN Översyn av Nyköpings stadstrafik	DATUM 2019-03-05
---	---	----------------------------

Översyn av Nyköpings stadstrafik

Utvecklingsförslag 2018-2028

Nyköping 2018-12-21

Sörmlands kollektivtrafikmyndighet; Mari Widegren

Nyköpings kommun; Anna Gustafsson, Magnus Bäckmark, Magnus Eriksson, Edgars Gotlands

DIARIENUMMER SKTM18-0103 KK 16/884	DOKUMENTNAMN Översyn av Nyköpings stadstrafik	DATUM 2019-03-05
---	---	----------------------------

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	1
1.1	Viktiga förutsättningar.....	2
2	Nulägesbeskrivning.....	4
2.1	Kollektivtrafiken en del i transportsystemet.....	4
2.2	Målpunkter	4
2.3	Pendling	6
2.4	Arbetspendlingsmönster på stadsdelsnivå.....	6
2.5	Nuvarande kollektivtrafik	7
2.6	Resandestatistik.....	9
2.7	Kostnader och intäkter.....	10
3	Utveckling av Nyköpings tätort.....	11
3.1	Förtätning, utveckling, omvandling och infrastruktur.....	11
3.2	Prognos för befolkningstillväxt.....	12
3.3	Pendlingsprognos	13
3.4	Pendlingsmönster på stadsdelsnivå	13
4	Utvecklingsplaner för kollektivtrafiken	14
4.1	Planeringsprinciper för kollektivtrafik.....	14
4.2	Utformning av stadstrafikens linjegrenar.....	14
4.2.1	Stadstrafik till Bryngelstorp	14
4.2.2	Stadstrafik till Harg.....	15
4.2.3	Stadstrafik till Amö.....	16
4.2.4	Stadstrafik till Brandkärr	18
4.2.5	Stadstrafik till Brandholmen	20
4.2.6	Stadstrafik till/genom Högbrunn	21
4.2.7	Busstrafik till Bergshammar.....	21
4.2.8	Busstrafik till Malmbyggshage/Sjösa	22
4.3	Koppling av linjegrenar	22
4.4	Utbud, resande och ekonomi.....	22
4.5	Ökad framkomlighet.....	24
4.5.1	Behov av ökad bussframkomlighet i vägnätet.....	24
4.5.2	Behov kring hållplatsers antal och placering	24
4.5.3	Behov av ny infrastruktur	24
5	Slutsatser och fortsatt arbete	26

DIARIENUMMER SKTM18-0103 KK 16/884	DOKUMENTNAMN Översyn av Nyköpings stadstrafik	DATUM 2019-03-05
---	---	----------------------------

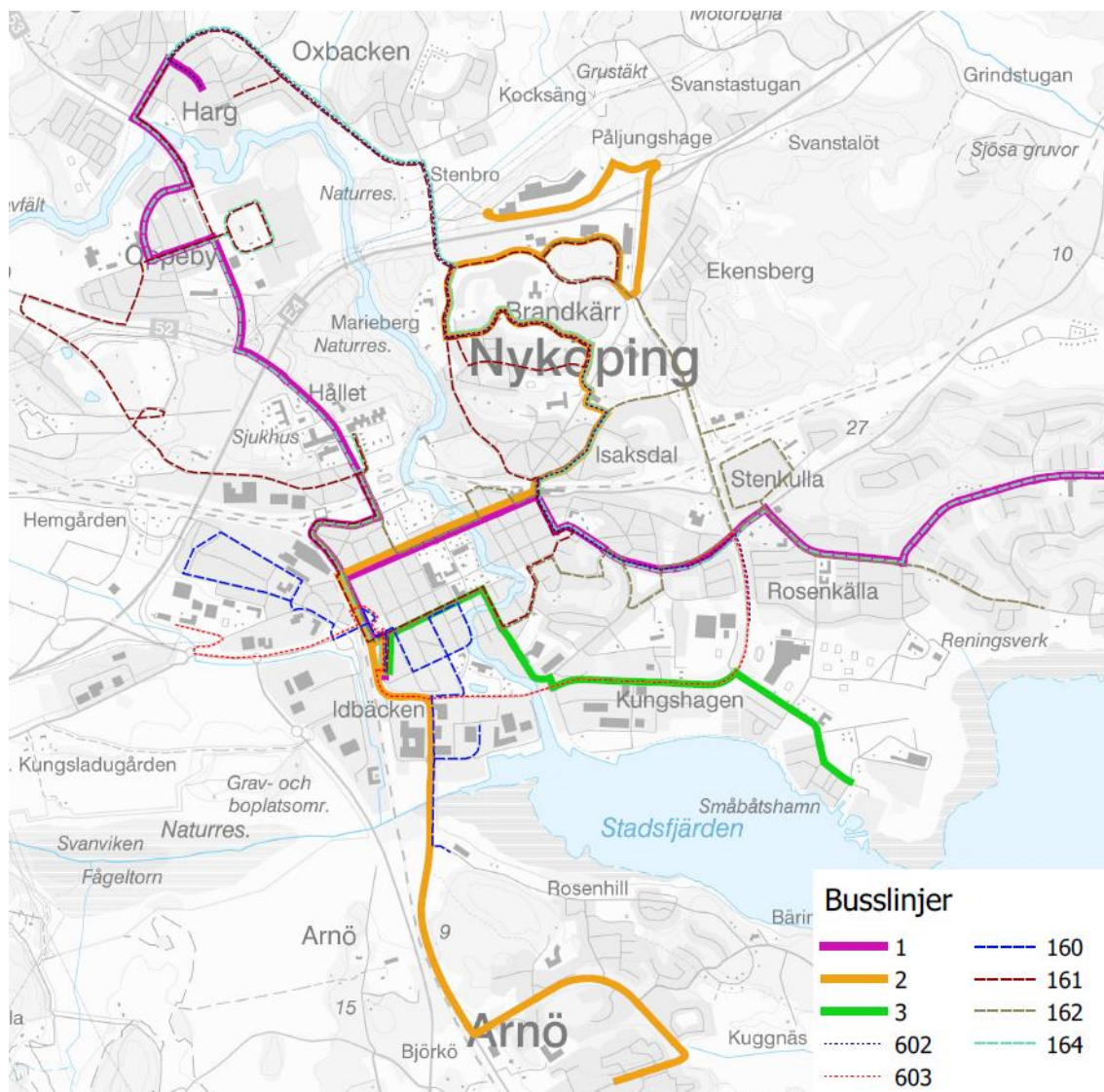
1 Inledning

Nyköping är en stad med stark tillväxt vilket kommer att medföra stora förändringar på staden, bebyggelse och infrastruktur. Byggandet av Ostlänken, med ett resecentrum i centrala Nyköping samt ett resecentrum placerat vid Stockholm Skavsta flygplats, innebär stora utmaningar och möjligheter.

Denna rapport berör olika möjligheter till utveckling för stadstrafiken, exklusive servicelinjer, de närmaste tio åren. Rapporten behandlar inte heller landsbygdslinjernas sträckning eller hållplatser och upptagningsområden genom och inom tätorten.

Under 2008/2009 gjordes den senaste översynen av stadstrafiken i Nyköping, där resultatet blev ett rakare och enklare linjenät för de tre stora stadslinjerna med kvartstrafik under högtrafiktid. Resultatet har varit positivt när det gäller totala antalet bussresor, som har ökat betydligt varje år sedan trafikstarten. De två servicelinjer, som också ingår i stadstrafiken, har varit oförändrade under många år och resandet på dessa har på senare tid minskat. Fortsatt tillväxt av befolkning och verksamheter samt förändrade mål och planeringsprinciper i kommunens Fördjupade översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta från 2013 samt transportstrategin från 2016 motiverar dock en ny översyn för att kunna anpassa Nyköpings stadstrafik till utvecklingen.

DIARIENUMMER SKTM18-0103 KK 16/884	DOKUMENTNAMN Översyn av Nyköpings stadstrafik	DATUM 2019-03-05
---	---	----------------------------



Figur 1. Karta över stadstrafiken (1, 2, 3, servicelinje 161, 162 med anropslinjer 160, 164 samt högratifiklinje 602 och 603).

Rapportens syfte är att redovisa förslag för framtida trafikering i Nyköpings stadstrafik med utblick till år 2030. Förslagen ska bidra till en väl fungerande och kostnadseffektiv utveckling av stadstrafiken och skapa en bas för framtida utveckling och trafikeringen. Nyköpings stadstrafik ska långsiktigt tjäna som strukturbildare för bebyggelse- och samhällsutveckling.

1.1 Viktiga förutsättningar

Strategiska dokument

- Översiktsplan för Nyköpings kommun, 2013
- Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta, 2013
- Transportstrategi för Nyköpings tätort och Skavsta, 2016
- Trafikförsörjningsprogrammet kollektivtrafikmyndigheten, maj 2017
- Kollektivtrafik i Centrum, beslut Kommunstyrelsen mars 2017
- Förslag till detaljplan Nyköpings resecentrum, samrådsversion 2017
- Trafikutredning i området kring Nyköpings resecentrum och ÅVS Östra infarten
- Transportsystemets funktion och behov – Nöthagen, Nyköpings resecentrum, Hållet och Väster

DIARIENUMMER SKTM18-0103 KK 16/884	DOKUMENTNAMN Översyn av Nyköpings stadstrafik	DATUM 2019-03-05
---	---	----------------------------

Förändringar sedan föregående översyn som låg till grund för Kollektivtrafikförsörjningsplanen 2009:

- Befolkning och befolkningsprognoser
- Bebyggelseplaner(storlek och geografi)
- Infrastrukturinvesteringar
- Resandet (pendlingsmönster, arbete, studier och fritidsresor)
- Målpunkter (uppdatering)

DIARIENUMMER SKTM18-0103 KK 16/884	DOKUMENTNAMN Översyn av Nyköpings stadstrafik	DATUM 2019-03-05
---	---	----------------------------

2 Nulägesbeskrivning

2.1 Kollektivtrafiken en del i transportsystemet

Nyköpings transportsystem kännetecknas av viktig och storskalig infrastruktur som Skavsta flygplats, järnvägarna Nyköpings- och TGOJ-banan samt väg E4. Till det kan läggas Oxelösunds hamn som tillgängliggörs via Nyköping. All denna och annan infrastruktur har stor betydelse för Nyköpings tillväxtpotentialer, men utgör också barriärer i staden. Med ökad tillväxt och befolkning förväntas trafikarbetet att öka, vilket framförallt måste lösas med kapacitetsstarka färdslag. För kollektivtrafikens attraktivitet och effektivitet innebär det behov av god framkomlighet i det vägnät som trafikerar.

Framkomlighetsproblem finns idag för kollektivtrafiken tidvis under högtrafik, framförallt på delar av Repslagargatan, Östra Rundgatan och Brunngatan samt på vägnätet mellan handelsområdena Gustavsberg och Påljungshage. Ett annat problem är avståndet mellan bytespunkterna Nyköpings Bussterminal och Nyköpings Centralstation som gör anslutningar mellan buss- och tågtrafiken svåra och otydliga för resenärerna.

2.2 Målpunkter

Den största målpunkten i Nyköpings tätort är centrum med en ett stort utbud av service, affärer och verksamheter samt järnvägsstationen. Stadskärnan växer främst mot sydost men även andra stadsdelar, som delar av Högrbrunn omvandlas successivt. I Nöthagen pågår detaljplanearbete för omvandling av stora delar av stadsdelen. Nyköpings Lasarett, norr om stadskäman, är också en central målpunkt både för Nyköpingsbor och Sörmlänningar, både som vårdinrättning och arbetsplats.

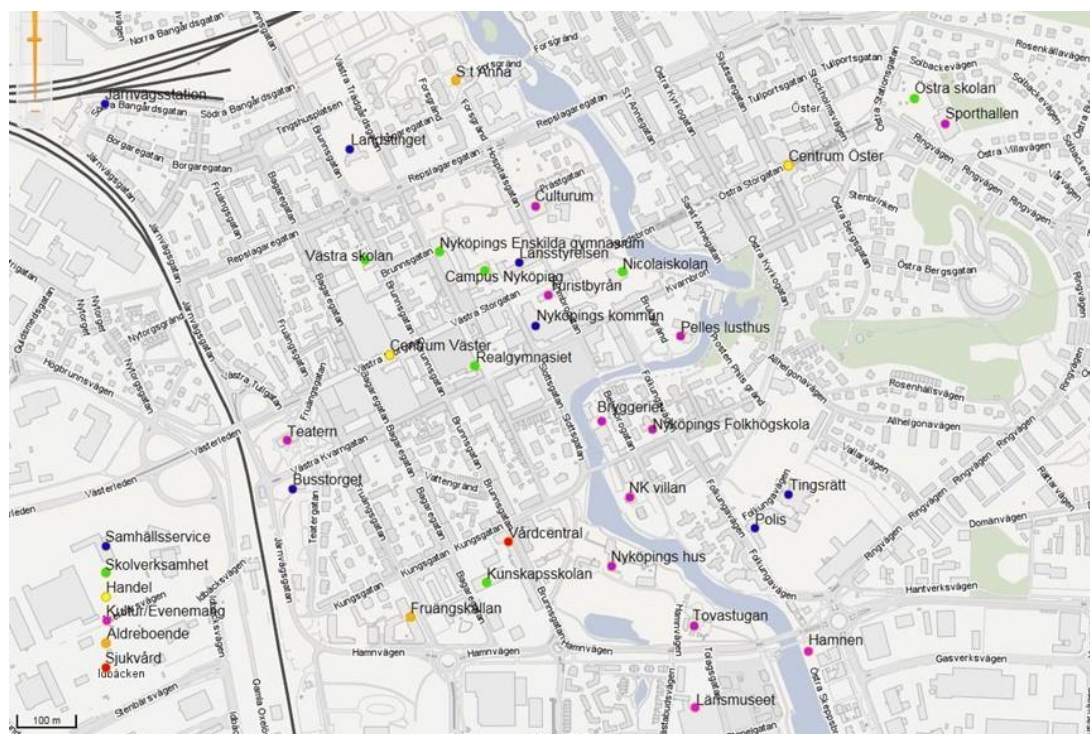
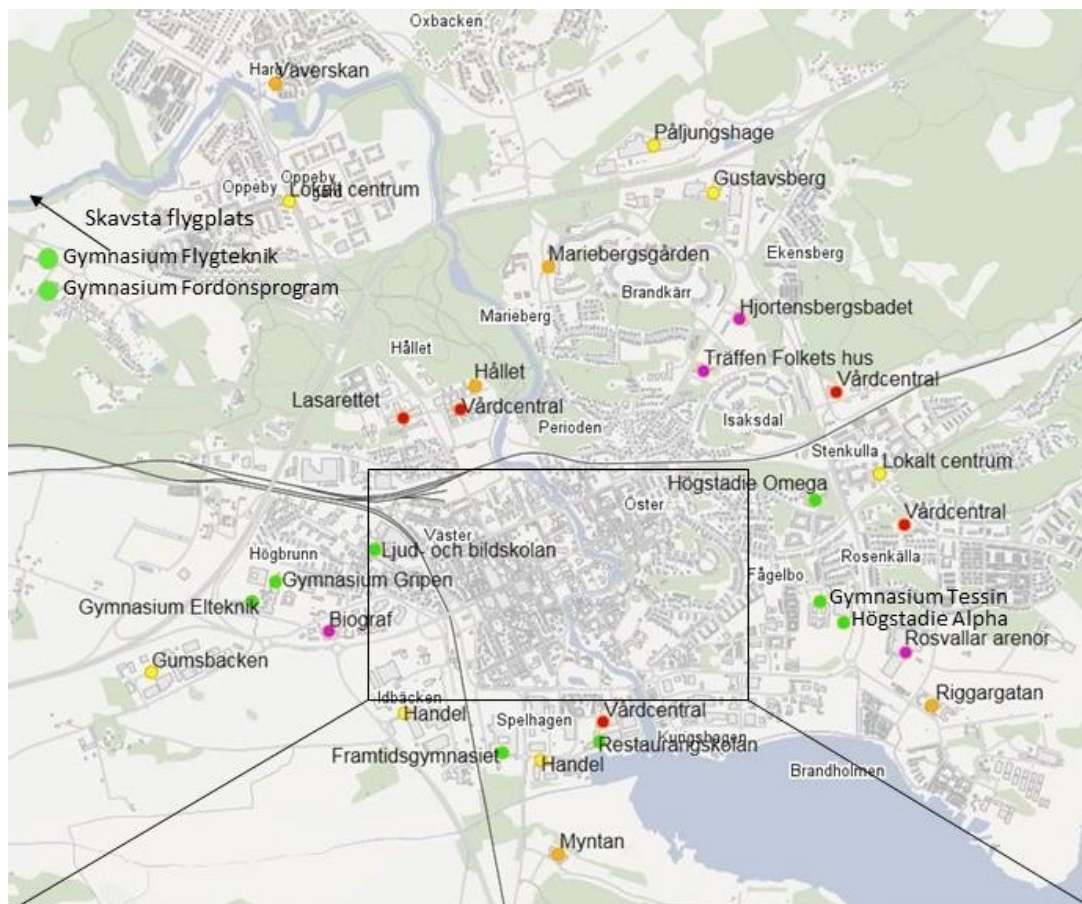
Högstadieskolan med sina delar Alpha och Omega är placerade nära varandra i Tessinområdet, ett område ett par kilometer öster om stadskärnan, där även Rosvalla Arenor ligger. Från och med höstterminen 2018 är den kommunala gymnasieverksamheten koncentrerad till Gripenskolan som ligger i Högrbrunn ett par kilometer väster om stadskärnan, med undantag för utbildningar i flygteknik och fordonsprogram som är placerade på Skavsta. I tätorten finns också ett antal friskolor på grundskolan och gymnasiet utspridda i olika områden men med en viss koncentration till stadskärnan där också Campus Nyköping är förlagt.

Större arbetsplatsområden, förutom stadskärnan, återfinns på Skavsta flygplats, Björkö och Finntorp i Arnö samt även i Spelhagen, Kungshagen och Idbäcken. Arbetsplatsområden under framväxt är Hemgården, Hinzens krog och Vida.

Större handelsområden utöver centrum finns i Gustafsberg och Påljungshage i Nyköpings nordöstra delar. Där har det också skett en tillväxt under de senaste åren. Andra områden med handel är Gumsbacken, Idbäcken och Spelhagen.

Idag kan de flesta målpunkter i Nyköpings tätort nås med en kombination av stadstrafik och landsbygdstrafik under normal arbetstid vardagar.

DIARIENUMMER SKTM18-0103 KK 16/884	DOKUMENTNAMN Översyn av Nyköpings stadstrafik	DATUM 2019-03-05
---	---	----------------------------



Figur 2. Målpunktskarta Nyköpings tätort 2017.

DIARIENUMMER SKTM18-0103 KK 16/884	DOKUMENTNAMN Översyn av Nyköpings stadstrafik	DATUM 2019-03-05
---	---	----------------------------

2.3 Pendling

Arbetspendlingen mellan kommuner har under senare år fått allt större betydelse. Utpendlingen har ökat med 26 %, från 5 012 personer till 6 294, från år 2000 till år 2014. Under samma tidsperiod har inpendlingen ökat med 64 %, från 3 122 personer till 5 125. Utpendlingen är större än inpendlingen men skillnaden mellan dessa minskar över tid.

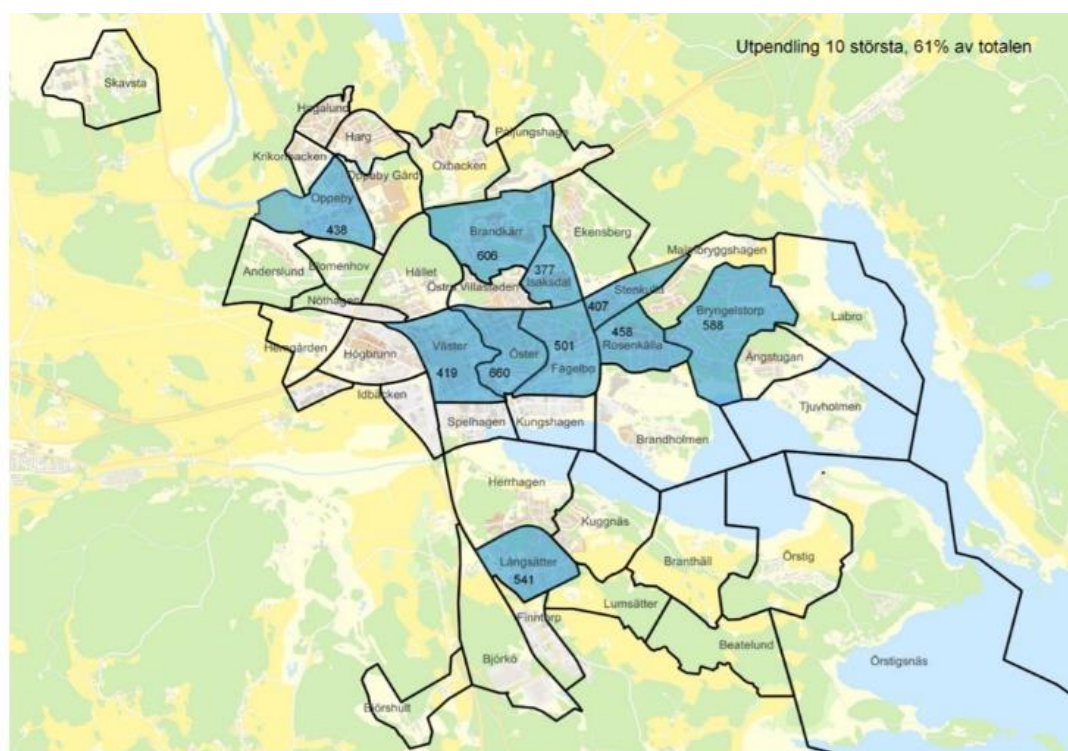
Av samtliga utpendlare är endast 36 % kvinnor. Bland inpendlarna däremot är 46 % kvinnor. En viss ökning av andelen kvinnliga in- och utpendlare har skett från år 2000 till år 2014.

Majoriteten av utpendlarna har sina arbeten inom tillverkningsindustrin medan de flesta inpendlarna arbetar inom vård och omsorg. De största, i antal personer, utpendlingskommunerna är Oxelösund, Stockholm, Södertälje, Norrköping, Trosa och Katrineholm. De största, i antal personer, inpendlingskommunerna är Oxelösund, Norrköping, Stockholm, Trosa, Katrineholm och Flen.

För stadstrafiken innebär detta, tillsammans med den nya möjligheten att resa med både tåg och buss med Movingobiljetten, en ökad fokus på tågpassning vid järnvägsstationen (kommande Nyköpings resecentrum).

2.4 Arbetspendlingsmönster på stadsdelsnivå

I Nyköpings tätort är utpendlingen till arbete i andra stadsdelar störst från de områden som har flest invånare. Socioekonomiska faktorer spelar dock också in. Brandkärr har lika många invånare som Öster och Väster men betydligt färre utpendlare. De 10 största utpendlingsområdena står för 61 % av den totala utpendlingen.

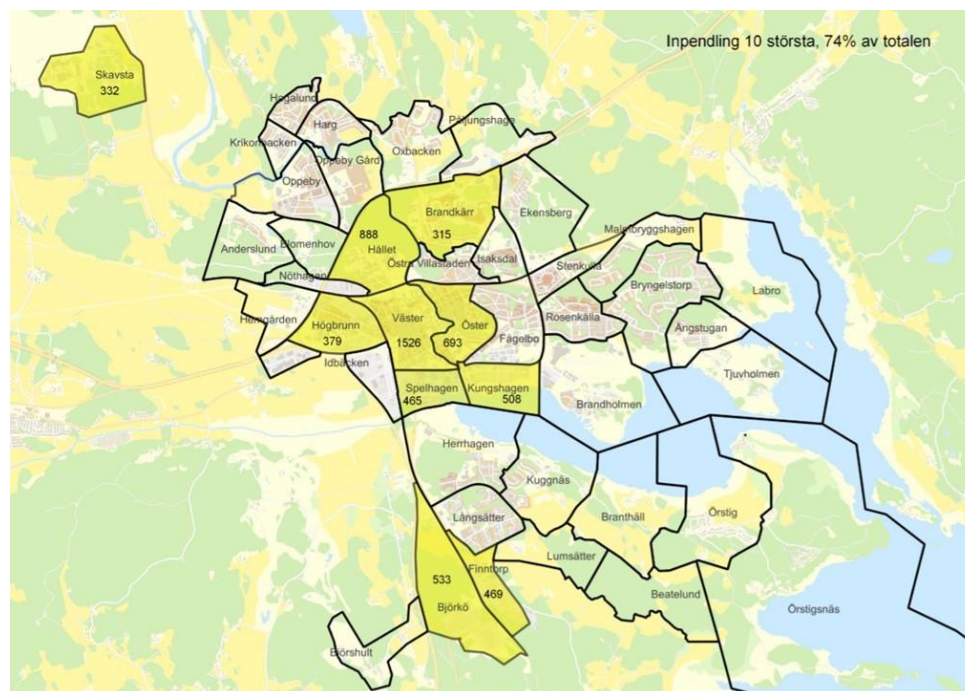


Figur 3. De 10 största utpendlingsområdena inom Nyköpings tätort.

Störst inpendling har de stadsdelar som har många arbetsplatser. Framförallt är det Väster och Öster med alla affärer och kontor, Hålet med Lasarettet samt industriområdena Kungshagen, Björkö och

DIARIENUMMER SKTM18-0103 KK 16/884	DOKUMENTNAMN Översyn av Nyköpings stadstrafik	DATUM 2019-03-05
---	---	----------------------------

Finntorp. Andra stadsdelar med stor inpendling är Högrbrunn, Spelhagen och Fågelbo. De 10 största inpendlingsområdena står för 74 % av den totala inpendlingen.



Figur 4. De 10 största inpendlingsområdena inom Nyköpings tätort.

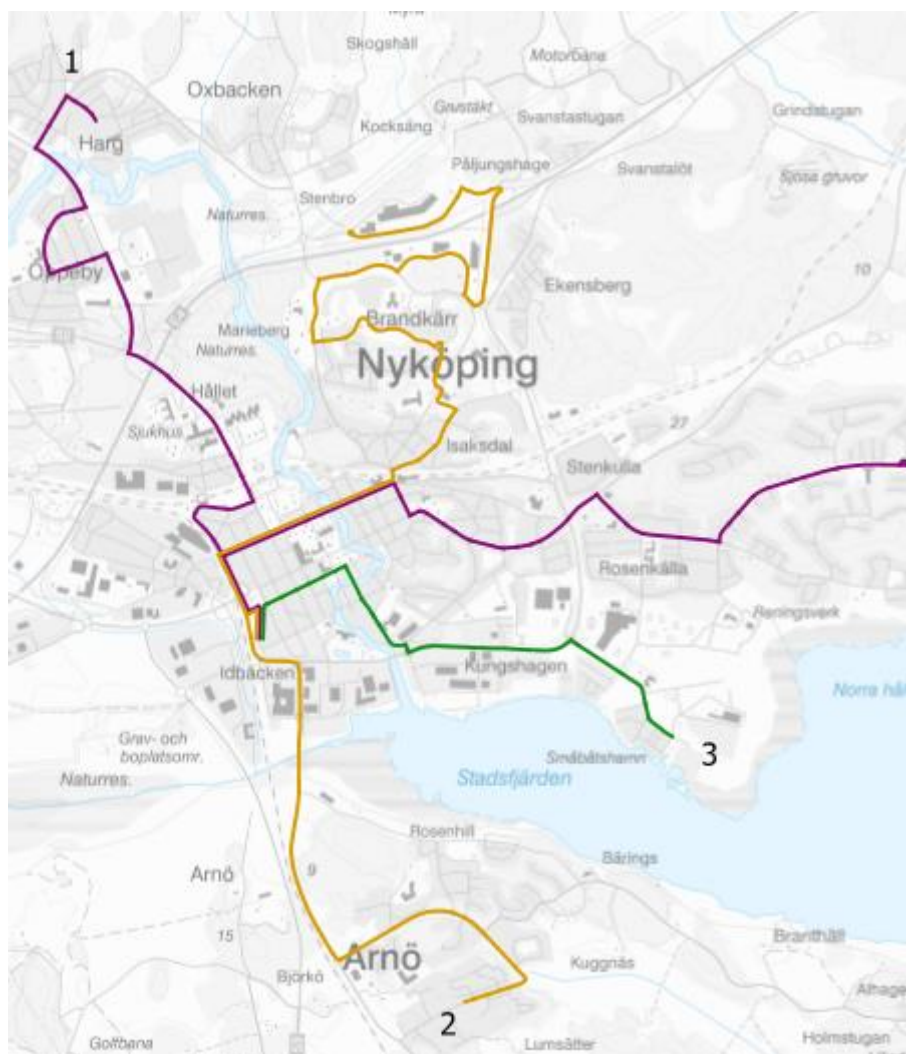
Dagens stadstrafik följer väl de största in- och utpendlingsstråken i tätorten. Undantag gäller dock för arbetsområdena Skavsta och Björkö/Finntorp som trafikeras av landsbygdslinjerna 515 Nyköping-Skavsta och 715 Nyköping-Oxelösund.

2.5 Nuvarande kollektivtrafik

Nyköpings stadstrafik trafikeras idag av totalt nio linjer. De tre huvudsakliga stadsbusslinjerna 1, 2 och 3 med hög turtäthet har den största delen av resandet. De två servicelinjerna strävar efter att dagtid täcka områden med hög andel äldre resenärer och med för dem relevanta målpunkter. Dessutom finns två anropsstyrda tidtabellslagda linjer som komplement på tider och platser där övrig stadstrafik inte trafikerar. Till detta kan sedan även räknas två skollinjer, 602 och 603, med enstaka turer.

Denna utredning fokuserar på stadslinje 1, 2 och 3 som utgör dagens stomme i stadstrafiken och är radiella linjer med Bussterminalen som gemensam bytespunkt.

DIARIENUMMER SKTM18-0103 KK 16/884	DOKUMENTNAMN Översyn av Nyköpings stadstrafik	DATUM 2019-03-05
---	---	----------------------------



Figur 5. Stadstrafikens huvudlinjer 2018.

Grundutbudet i dagens stadstrafik är 15-minuterstrafik i högrafik och 30-minuterstrafik i lågrafik på linje 1, 2 och 3 under höst, vinter och vår på vardagar. Linje 3 startade i sin nuvarande sträckning med 30-minuterstrafik men har med tiden också fått 15-minuterstrafik i högrafik. Linje 1 har utökats till att gå i 10-minuterstrafik i högrafiktid för att möta efterfrågan. På sommar- och julloven dras tätheten ner till 30-minuterstrafik över hela dagen för alla tre linjer samtliga dagar i veckan.

Första bussen startar vardagar strax efter klockan fem på morgonen och den sista bussen går 22.15 måndag till torsdag och 23 på fredagar. Helgdagar startar första bussen klockan 8 och sista bussen går vid 23 på lördagar och 22.15 på söndagar.

Tabell 1. Utbud i stadstrafikens huvudlinjer en vintervardag 2018.

Linje	Sträckning	Turer/vintervardag	Intervall min högrafik (4.30–8.30 och 15.00–18.00)	Intervall min lågrafik (8.30–15.00 och 18.00–00.00)	Öppettider kl vardagar
1	Harg-Bussterminalen-Bryngelstorp	61+61	Ca 10	30	5.10 - 22.17
2	Arnö-Bussterminalen-Brandkärr (Påljungshage köpcenter)	55+55	15	30	5.10 - 22.17
3	Brandholmen-Bussterminalen	50+50	15	30	5.15 - 22.15

DIARIENUMMER SKTM18-0103 KK 16/884	DOKUMENTNAMN Översyn av Nyköpings stadstrafik	DATUM 2019-03-05
---	---	----------------------------

Linje 1, 2 och 3 täcker, tillsammans med servicelinjerna och några landsbygdslinjer, stora delar av Nyköpings tätort med undantag av Högrunn och vissa områden längs Lennings väg/Hamnvägen. Linje 3 består endast av en linjegrän som vänder i Bussterminalen medan linje 1 och 2 är genomgående och har Bussterminalen som respektive linjes ”mittpunkt”. Styv tidtabell och tågpassning samt samtrafik mellan stadslinjerna är svårt att upprätthålla eftersom tågen inte har styv tidtabell, Bussterminalen och järnvägsstationen utgör två olika bytespunkter och linjerna har olika frekvenser i utbudet.

I dagens trafikupplägg är bussarna fulla i rusningstimman på linje 2. Utökningar i utbudet i högtrafik kräver investeringar i flera fordon då samtliga fordon tillgängliga i trafikavtalet utnyttjas. Dagens linjestreckningar är väldigt krokiga i vissa områden. Förlängningen till Påljungshage köpcenter och ett till hållplatsstopp har förlängt körtiden ytterligare. Linje 2 till Brandkärr behöver snabbas upp för att bli effektivare.

2.6 Resandestatistik

Resandet på stadstrafikens huvudlinjer ökar. Störst i procentenheter är ökningen på linje 3 som också fått ett ökat utbud i takt med befolkningsökningen på Brandholmen. Linje 2 fortsätter att öka medan linje 1 pendlar lite upp och ner kring 400 000 påstigande per år.

*Tabell 2. Resandet i stadstrafiken 2012-2017. *Observera att siffrorna för 2016 delvis bygger på schablonuppräknningar för perioden januari till juni p.g.a. biljettsystemsskifte i oktober.*

Linje	Resandet totalt						Förändring
	2012	2013	2014	2015	2016*	2017	2012-2017
1	393 918	408 128	398 735	407 162	423 372	403 626	2 %
2	393 735	416 900	432 868	480 367	502 516	505 217	28 %
3	64 057	80 214	98 291	135 572	180 112	147 611	130 %
Summa	883 021	933 129	956 109	1 049 699	1 106 000	1 055 454	20 %

Den absolut största hållplatsen är Bussterminalen med 356 000 påstigande 2017. I övrigt dominerar hållplatser i bostadsområdena Brandkärr, Herrhagen, Stenkulla och Harg. Stadskärnans områden, med sina många och stora målpunkter, Väster och Öster har varsin hållplats på 20-topplistan, Västra Trädgårdsgatan och Försäkringskassan utöver Bussterminalen. Vid Försäkringskassan sker också byten mellan linjer. Örnköldsväg och Brandholmsvägen sticker ut eftersom dessa används till grundskolorna Alpha och Omega samt Tessingymnasiet. Rosvalla har med sitt läge vid evenemangsområdet med många fritidsaktiviteter också många påstigande.

Tabell 3. Påstigande på de tjugo största hållplatserna 2017.

Hållplats	2017	Linje	Område
Bussterminalen	356 143	Alla	Centrum
Herrhagsvägen	47 870	2	Herrhagen/Amö
Mariagården	39 990	2	Brandkärr
Örnköldsväg	39 494	1	Fågelbo
V. Trädgårdsgatan	37 987	1,2	Väster
Ortvägen	35 068	2	Brandkärr
Stenkulla/Trosavägen	34 295	1	Stenkulla
Försäkringskassan	29 754	1, 2	Öster
Rosvalla	29 563	3	Brandholmen
Mejramvägen	25 881	2	Långsätter/Amö
Brandholmsvägen	25 852	3	Kungshagen
Spindelplan	23 773	1	Harg
Hagstugan	20 167	2	Brandkärr
Gustavsbergsstigen Ost	19 318	2	Brandkärr
Isaksdal	18 144	2	Isaksdal
Oppeby	17 333	1	Oppeby

DIARIENUMMER SKTM18-0103 KK 16/884	DOKUMENTNAMN Översyn av Nyköpings stadstrafik	DATUM 2019-03-05
---	---	----------------------------

Grönsaksvägen	15 645	2	Långsätter/Amö
Mariebergsgården	15 063	2	Brandkärr
Oppeby torg	13 451	1	Oppeby
Spelhagsvägen	13 088	2	Spelhamnen
Påljunghage Köpcenter	12 611	2	Påljunghage

2.7 Kostnader och intäkter

Linje 1, 2 och 3 i stadstrafiken trafikeras med totalt 15 fordon. Två av dessa är av mindre storlek för servicelinjerna vilka delvis används på linje 3 från och med tidtabellsskiftet i december 2017.

Nuvarande trafik kostnader för linje 1, 2 och 3 (2017) är ca 30 Mkr.

Månadskort zon är den absolut vanligaste biljetten på stadslinjerna, följt av enkelbiljett och reskassa.

Tabell 4. Sålda biljetter 2017.

	30-dagars kort län	30-dagars kort zon	30-dagars lågtrafik	Skol-kort län	Skol-kort zon	Res-kassa	Enkel-biljett	24-tim kort	72-tim kort	Sommar-lovskort	Övrigt-Movingo Resplus	Totalt antal
1	10 381	190 770	16 535	4 549	47 065	63 786	60 985	29	25	5 525	3 976	403 626
2	12 428	294 879	31 043	2 939	28 947	50 269	69 641	41	45	12 807	2 178	505 217
3	5 232	64 959	6 373	5 724	32 184	13 551	15 247	5	3	3 970	363	147 611

Intäkterna från linje 1, 2 och 3 är 2017 ca 12,1 Mkr (utöver resor som gjorts med skolkort) vilket ger en kostnadstäckningsgrad på 39 % för alla tre linjerna. Högst täckningsgrad har linje 2 med 47 %. Linje 1 har en täckningsgrad på 34 % och linje 3 har 33 %. Beläggningsgrad kan inte redovisas för närvarande då avstigande inte kan mätas.

Nettokostnad för tidtabellslagd trafik på stadslinje 1, 2 och 3 2017, vilken i sin helhet bekostas av Nyköpings kommun var ca 30-12,1= 18 Mkr.

Nettokostnad för all stadstrafiken (alla linjer och tomkörning) 2017, vilken i sin helhet bekostas av Nyköpings kommun var 33,6-12,1=21,5 Mkr.

DIARIENUMMER SKTM18-0103 KK 16/884	DOKUMENTNAMN Översyn av Nyköpings stadstrafik	DATUM 2019-03-05
---	---	----------------------------

3 Utveckling av Nyköpings tätort

Kommunens utvecklingsmål är att öka med minst 700 invånare per år med ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet. Det ska uppnås genom tydliga befolkningsnoder, förtätad stadskärna och stadsdelar med en mix av verksamheter och boendeformer.

3.1 Förtätning, utveckling, omvandling och infrastruktur

I fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta anges att Nyköping ska förtätas och växa inifrån och ut. Befintliga stadsdelar ska fortsätta att växa genom förtätning, utveckling och omvandling.

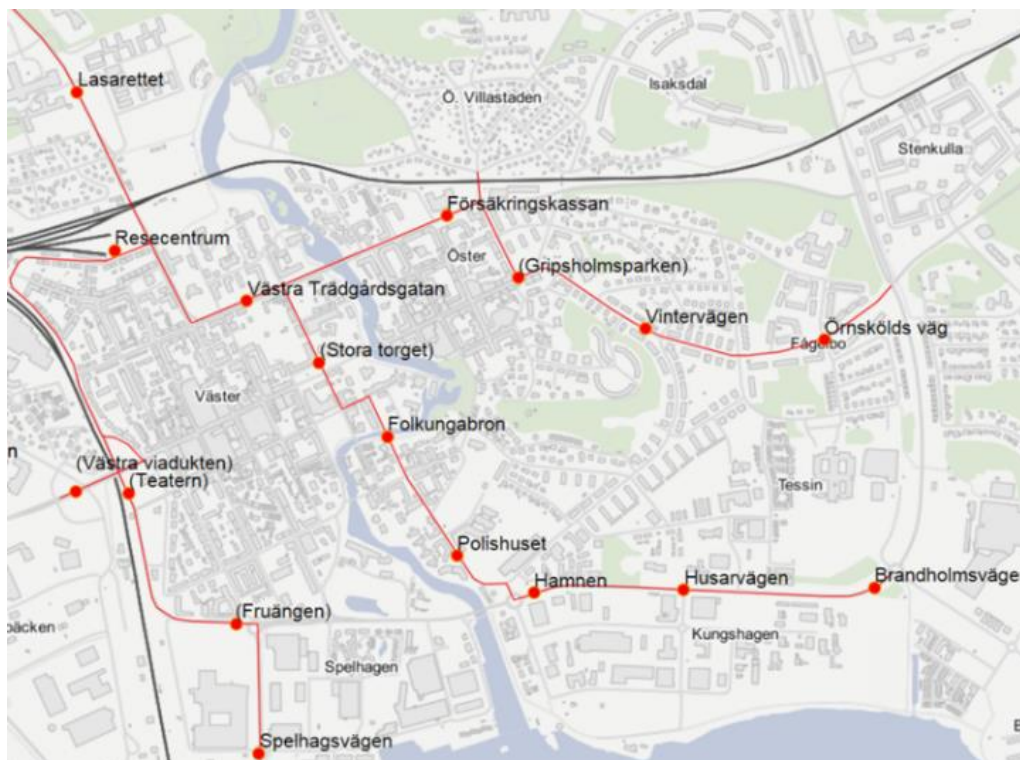
Utbyggnad där det redan finns upparbetad infrastruktur och kollektivtrafik ger förutsättning för att göra densamma mer attraktiv och effektiv och bidra till ett ökat resande med kollektivtrafik.

Ett resecentrum ska byggas centralt i Nyköping för att samla buss- och tågtrafik till en plats. Nyköpings resecentrum hänger intimt samman med arbetet med övriga Ostlänken. Trafikverket och kommunen arbetar tillsammans med Nyköpings resecentrum och en ambition är att komma igång med byggnation så snart som möjligt. Planerad byggstart är 2020-2021 med en genomförandetid på ca 3-4 år.

Under byggtiden av Nyköpings resecentrum kommer stadstrafiken att påverkas. Brunnsgatan kommer att stängas av och en signalstyrd passage med ett körfält öppnas för busstrafik och utryckningsfordon under järnvägen i höjd med dagens järnvägsstation, under en period om maximalt två år.

När Nyköpings resecentrum står klart blir en omläggning av stadstrafikens körvägar aktuellt, enligt figur 6. De nya linjesträckningarna förutsätter att nya hållplatser byggs t.ex. vid Stora Torget och Teaterparken.

DIARIENUMMER	DOKUMENTNAMN	DATUM
SKTM18-0103 KK 16/884	Översyn av Nyköpings stadstrafik	2019-03-05



Figur 6. Körvägar för stadslinjerna efter färdigställande av resecentrum ca 2026.

För östra infarten i Nyköping, Lennings väg från trafikplats Påljunghage till Trosavägen vid Stenkulla har en åtgärdsvalsstudie genomförts. Den övergår i en vidare trafikanalys och åtgärdsplanering. En viktig förutsättning för kollektivtrafiken som lyfts fram i åtgärdsvalsstudien är förbättrad framkomlighet i området.

Kommunen planerar också på kortare och längre sikt för förstärkningar av kapaciteten i flera av huvudvägnätets korsningar i tätorten. Några prioriterade platser är trafikplats Hället, östra infarten via Lennings väg och korsningslösningar runt Nyköpings resecentrum. På längre sikt studeras och planeras för större åtgärder som ska göra det möjligt att kunna passera de stora barriärerna utan att behöva passera Nyköpings centrala delar.

3.2 Prognos för befolkningstillväxt

I en expansiv kommun som Nyköping är bostadsbyggandet den enskilda faktor som har störst påverkan på befolkningsutvecklingen i olika delområden. Därför är det logiskt att den största befolkningsökningen sker i de stadsdelar som har flest planerade nya bostäder, nämligen Herrhagen, Fågelbo, Hället/Nöthagen, Spelhagen, Oppeby och Brandholmen. En klar majoritet av stadsdelarna får en ökad befolkning fram till år 2030. Störst befolkningsminskning får Bryngelstorp och Stenkulla. Totalt beräknas Nyköpings centralort få cirka 10 000 nya invånare under prognosperioden 2017-2030.

Det är viktigt att utvecklingen av kollektivtrafiken och tätortens tillväxt följs åt för ett effektivt och attraktivt transportsystem i staden. Befolkningsprognosen visar på störst ökning av befolkningen och därmed störst behov av utvecklad kollektivtrafik till och från Arnö och Brandholmen.

DIARIENUMMER SKTM18-0103 KK 16/884	DOKUMENTNAMN Översyn av Nyköpings stadstrafik	DATUM 2019-03-05
---	---	----------------------------

Tabell 5. Förväntad befolkningsutveckling längs nuvarande kollektivtrafikstråk i tätorten Nyköping (Resecentrum utbyggt) och stadsdelarmed störst befolkningstillväxt.

Stråk/stadsdel	Befolkning 2016	Befolkning 2025	Förändring 2016-2025
Bryngelstorp-ReseC/ Fågelbo	12 385	13 501	1 116
Harg-ReseC/ Hället/Nöthagen, Oppeby	4 569	5 696	1 127
Arnö-ReseC/ Herrhagen, Spelhagen	9 032	11 456	2 424
Brandkärr-ReseC	6 762	7 018	256
Brandholmen-ReseC/ Kungshagen	7 789	10 090	2 301

3.3 Pendlingsprognos

När det gäller utpendlingen kommer den fram till 2020¹ att öka framförallt till Oxelösund, Stockholm och Södertälje. Inpendlingen kommer enligt prognosen öka mest från Oxelösund, Norrköping och Stockholm. Totalt kommer utpendlingen att öka med 792 personer till 7 086 personer år 2020. Inpendlingen kommer att öka med 1 491 personer till 6 616 personer år 2020. På ännu längre sikt torde såväl in- som utpendlingen söderut mot Norrköping och Linköping samt norrut mot Södertälje och Stockholm öka när den nya järnvägen Ostlänken är klar.

För stadstrafiken innebär detta framförallt ett ökat fokus på tågpassning vid järnvägsstationen (kommande Nyköpings resecentrum). Fram tills dess Nyköpings resecentrum är på plats kvarstår utmaningen med passning och samtrafik på två bytespunkter belägna på olika platser. När Nyköpings resecentrum öppnas kommer tågpassning och passning till övrig kollektivtrafik sammanfalla, vilket ger möjligheter till betydligt effektivare och smidigare byten.

3.4 Pendlingsmönster på stadsdelsnivå

Pendlingsmönstret kommer inte att förändras särskilt mycket under perioden. Det kommer fortfarande att vara störst utpendling från de områden som har flest invånare och störst inpendling till de stadsdelar som har många arbetsplatser. Det är dock troligt att pendlingen mot stadskärnan och Nyköpings resecentrum kommer att öka mer eftersom ut- och inpendlingen till och från Nyköpings kommun ökar.

Antalet arbetsplatser i området söder om Lennings väg kommer enligt intentioner i den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta att minska successivt till förmån för bostäder. Vilket kommer att förändra resebeteendet genom ökad utpendling och minskad inpendling.

¹ Bygger på Nyköping kommuns Pendlingsrapport 2016 där prognosen sträcker sig till 2020.

DIARIENUMMER SKTM18-0103 KK 16/884	DOKUMENTNAMN Översyn av Nyköpings stadstrafik	DATUM 2019-03-05
---	---	----------------------------

4 Utvecklingsplaner för kollektivtrafiken

4.1 Planeringsprinciper för kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i Nyköping ska vara kapacitetsstark, effektiv, attraktiv och välkänd. Målsättningen är att få fler bilresenärer att ta bussen. Linjesträckningar ska vara raka och gena med en regelbunden och hög turtäthet. Snabbare kollektivtrafik skapas bland annat genom prioritering och hög framkomlighet i vägnätet och balans mellan antal hållplatsstopp och dess placeringar.

Ökad turtäthet kan införas genom att vissa turer endast trafikerar en del av hela linjens sträckning.

Vändplats måste finnas på den plats som linjen vänds. Exempel på sådana platser längs linje 1 ses i figur 7 nedan.

Tillgänglig kollektivtrafik skapas genom korta gångavstånd och anpassning av gångvägar till/från hållplatser. Ett rimligt maximalt gångavstånd till hållplats är 400m för flerbostadshus (motsvarande 300m fågelvägen) respektive 800m (motsvarande 550m fågelvägen) för villabebyggelse, med särskild hänsyn att skapa korta gångavstånd för boende för äldre/funktionsnedsatta. Bäst förutsättningar får man genom att skapa starka kollektivtrafikstråk genom hög bebyggelsestäthet med attraktiva bytespunkter och ett ”hela resan” perspektiv.

Färre hållplatsstopp ger en snabbare kollektivtrafik och fler avgångar kan rymmas inom samma budget. Resenären får något längre till bussen men i gengäld tätare avgångar och kortare restid.

4.2 Utformning av stadstrafikens linjegrenar

Utredningen pekar i detta kapitel på en önskvärd utveckling av busstrafiken i närtid och på några års sikt. Den uttalar även en önskvärd utveckling/planering för bebyggelse och målpunkter i linjernas närhet med effekt för busstrafiken bortom 2025.

4.2.1 Stadstrafik till Bryngelstorp

Den närmaste framtiden

Linje 1 mot Bryngelstorp har redan idag ett mycket bra resandeunderlag om man räknar in Fågelboområdet med hög befolkningstäthet och lågt bilinnehav. Fågelbovägen bör avlastas från landsbygdsbussar till förmån för stadstrafikens tillgänglighet till hållplatser. Linjegrenen har redan idag en bra och relativt gen linjesträckning med prioritering i trafiksignalerna i Stenkullaområdet. Den är dock ganska lång och har många hållplatser, vilka bör behövsprövas för att kunna minska antalet.

När körvägen läggs om till resecentrum bör hållplats Sporthallen ha flyttas till Gripsholmsparken för att bättre kunna nå centrum.

På medellång sikt

Längs nuvarande linjesträckning till Bryngelstorp prognostiseras inte befolkningen att öka särskilt mycket inom utredningsperioden. Avkortning av vissa turer bör undersökas i detaljarbetet med framtida trafikering.

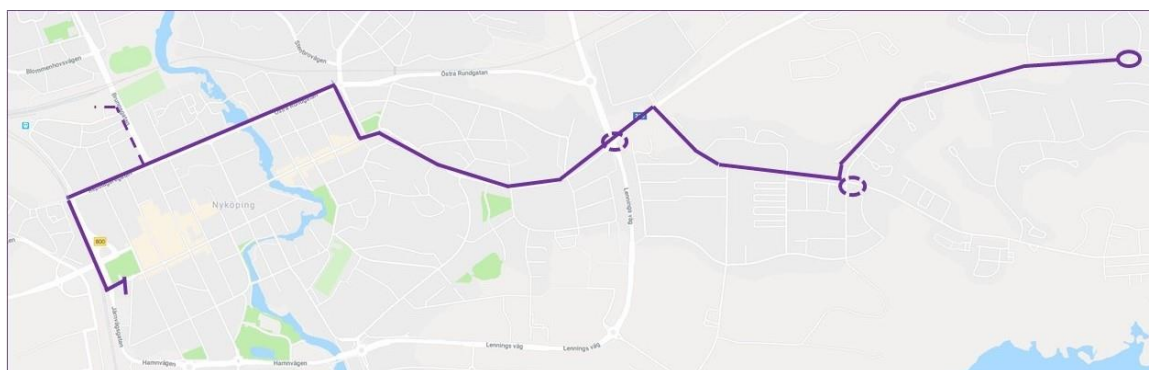
Kollektivtrafikens framkomlighet längs Brunnsgratan och Repslagargatan måste förbättras när Nyköpings resecentrum kommer till och kollektivtrafiken får förändrade linjesträckningar. Det har prövats genom trafikanalyser i ett separat projekt (Transportsystemets funktion och behov – Nöthagen,

DIARIENUMMER	DOKUMENTNAMN	DATUM
SKTM18-0103 KK 16/884	Översyn av Nyköpings stadstrafik	2019-03-05

Nyköpings resecentrum, Hållet och Väster), som belyst brister och behov för att tillgodose framkomligheten i huvudvägnätet till och genom Nyköpings centrala delar.

På längre sikt

Bostadsbebyggelsen utefter främst kollektivtrafikstråkets ytterände mellan Rosenkälla och Bryngelstorp bör förtäta för att stärka resandeunderlaget. Stärkta gång – och cykelvägskopplingar till kollektivtrafikstråket bör också undersökas mot Malmbryggshagen.



Figur 7. Stadstrafik till Bryngelstorp med möjlig plats att vända buss för förkortad linjesträckning.

4.2.2 Stadstrafik till Harg

Den närmaste framtiden

Linje 1 mot Harg har idag bussprioritering i trafiksignalen i korsningen Brunnsgratan/Södra Bangårdsgatan men inte i korsningen Brunnsgratan/Samlingsvägen, vilket är en brist. Tidvis råder mycket dålig framkomlighet på Brunnsgratan på grund av köbildning. För en attraktiv och effektiv kollektivtrafik är framkomligheten väsentlig att analysera och lösa.

Genom Oppeby är framkomligheten för buss begränsad på Regeringsvägen på grund av avsmalningar och långsgående parkering. Smålandsvägen har mycket angörande trafik och korsande gång- och cykeltrafikanter. Analys bör genomföras av möjliga åtgärder för att förbättra kollektivtrafikens framkomlighet. Antalet och lokalisering av hållplatser i Oppeby bör studeras.

På medellång sikt

Åtgärder till förmån för busstrafikens framkomlighet på Brunnsgratan tillgodoses i projektet för Nyköpings resecentrum.

En kraftig ökning av befolkningen väntas lokalt i Oppeby men totalt sett en måttlig ökning längs hela grenen. Tyngdpunkten för den nya bebyggelsen ligger förlagd mot Eskilstunavägen centralt i Oppeby.

Längs Smålandsvägen ses trafiksituationen över och bussframkomligheten stärks i kombination med passager för oskyddade trafikanter.

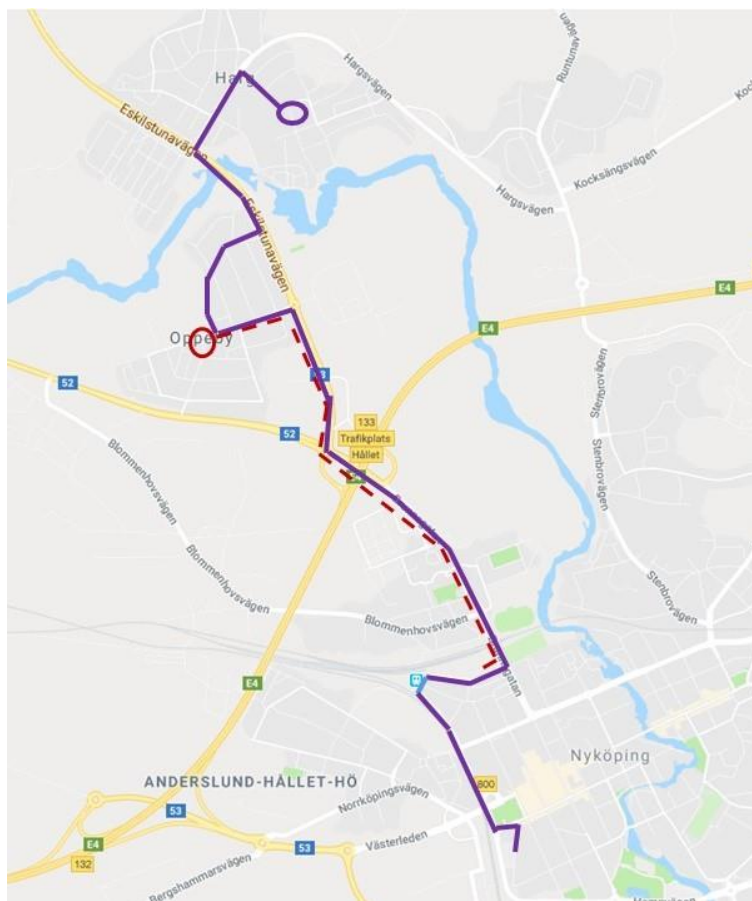
En utvecklingsmöjlighet för denna linjegren är att dela upp den i två ben i Oppeby med turer vid högrafik endast till centrala delen av Oppeby (se figur 8 röd streckad linje). En av linjegrenarna skulle kunna bli en förlängning av linje 3 till Brandholmen.

DIARIENUMMER SKTM18-0103 KK 16/884	DOKUMENTNAMN Översyn av Nyköpings stadstrafik	DATUM 2019-03-05
---	---	----------------------------

På längre sikt

Om linje 1 på grund av stor expansion i området Oxbacken, i en mer avlägsen framtid, ska kunna förlängas behöver den i så fall köras längs Eskilstunavägen genom Oppeby och kan inte gå in till Spindelplan. Bussens framkomlighet måste också garanteras längs Hargsvägen. Detta måste studeras vidare.

Möjliggörs en körväg in västerifrån till Oppeby ges en möjlighet att utveckla kollektivtrafik exempelvis genom Dammgruvan med avslut i Oppeby.



Figur 8. Stadstrafik till Harg med uppdelning i två ben.

4.2.3 Stadstrafik till Arnö

Den närmaste framtiden

Linje 2 till Arnö har en rak och gen linjedragning idag. Kapacitetsproblem råder vissa tider under högrafiktid. Inom loppet av bara något år finns behov av 10-minuterstrafik i morgonrusningen.

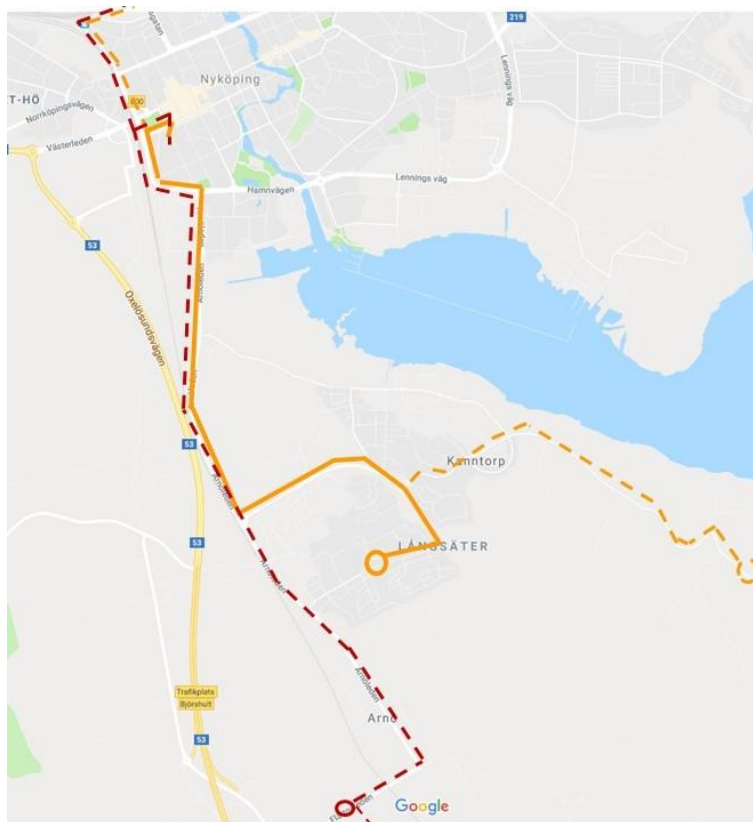
Stadstrafik till Örstig (se figur 9) bedöms inte vara lämplig med dagens befolkningsunderlag. Den skulle innebära behov av infrastrukturinvesteringar om 1,2 Mkr, trafikkostnad (för 3+3 turer/dag) om minst 175 tkr/år, utbudsförsämring för boende kring hållplats Mejramvägen och Trollstigen samt skapa olika körvägar vid olika tider vilket inte är den inriktning stadstrafiken bör ha.

DIARIENUMMER SKTM18-0103 KK 16/884	DOKUMENTNAMN Översyn av Nyköpings stadstrafik	DATUM 2019-03-05
---	---	----------------------------

På medellång sikt

När resecentrum byggs och nuvarande bussterminal görs om till annan användning behöver en ny hållplats vid Teaterparken vara färdig. En ny hållplats vid Fruängen tillgängliggör de södra delarna av centrum och det växande hamnområdet bättre för linje 2.

Befolkningen på Arnö är den som växer mest fram till 2025. Framtida exploateringar längs Arnöleden och i Björkö/Finntorp, både bostäder och verksamheter, samt arbetspendlingsmönster motiverar stadstrafik längs hela Arnö/Flättnaleden till Björkö/Finntorp. Uppdelning av dagens linje 2 till Arnö i två olika grenar kommer att bli nödvändigt för en god kollektivtrafikförsörjning av hela Arnö. (se röd streckad linje i figur 9). När så ska ske och vilken turtäthet som kan bli aktuell för dessa linjer beror av exploateringsgraden för de nya områdena på Arnö.



Figur 9. Uppdelning av linje 2 till Arnö i två grenar.

Körvägarna på Arnö bör främja en god framkomlighet för stadstrafiken. Restiderna ska eftersträvas att hållas så korta som möjligt. Personbilstrafik till och från Arnö kommer att öka och det finns ett behov av ytterligare kopplingar till ett vägnät som gör att boende och verksamma i Arnö inte behöver passera genom de centrala delarna av Nyköping vid alla tillfällen, vilket samtidigt kan bidra till bättre framkomlighet åt den kapacitetsstarka kollektivtrafiken i samma område.

På längre sikt (planläggning)

Föreslagen exploateringsgrad för Örstigsområdet skulle behöva höjas till minst 400 bostäder inom gångavstånd 400 (lägenheter)/800m (radhus/villa) från någon hållplats vid Strandstuguviksvägen för att möjliggöra stadstrafik till området. Bekymret blir att boende i sydöstra delen av Långsätter får försämrade tillgänglighet till kollektivtrafik om linjen viker av ut till Örstig istället. Ett sätt att uppnå en

DIARIENUMMER SKTM18-0103 KK 16/884	DOKUMENTNAMN Översyn av Nyköpings stadstrafik	DATUM 2019-03-05
---	---	----------------------------

tillgängliggörande körväg för både Långsätter och Örstig är att skapa en ny vägsträckning för kollektivtrafiken mellan Kanntorpsvägen och Strandstuguviksvägen, som medger tät bebyggelse ut efter sträckningen vid sidan av att öka exploateringsgraden i befintliga planer. Se figur 10.



Figur 10. Idé till ny vägförbindelse på Arnö.

Här behöver antalet hållplatser på Kanntorpsvägen, Strandstuguviksvägen och Örstigsleden ses över i samband med föreslagna förändringar.

Vid ytterligare utbyggnad av Björkö/Finntorpområdet söderut kan linjen förlängas in i området under förutsättningar att infrastruktur för busstrafik byggs. Den långsiktiga planeringen måste peka ut vilken sida om järnvägen som ska tillgängliggöras. Alternativet är att skapa ny koppling över järnvägen i takt med att verksamhetsområdena expanderar söderut.

4.2.4 Stadstrafik till Brandkärr

Den närmaste framtiden

Kapaciteten på linje 2 från Brandkärr har nått sitt tak i rusningstimmen på morgonen med dagens trafikupplägg. Det är också trångt på bussarna tidig eftermiddag från Bussterminalen mot Brandkärr. 10-minuterstrafik i högtrafik liknande linje 1 bör införas inom en snar framtid.

Linjegrenen har idag en mycket lång och krokig linjesträckning. Till stora delar beror detta på att Brandkärr är ett stort bostadsområde som planerats med utifrånmatning, det vill säga att gatan går runt hela området och därifrån tillgängliggörs med återvändsgator in i området.

Förlängningen till Påljunghage köpcenter är kantad av framkomlighetsproblem under vissa tider då handelsområdena Gustavsberg och Påljunghage alstrar mycket personbilstrafik med köbildningar som följd. Befolkningsökningen längs grenen väntas enligt prognosen att bli liten. När det gäller antalet arbetsplatser råder det osäkerhet kring vilken typ av verksamheter som kommer att komplettera handeln vid Påljunghage i utbyggnadsetapp 2 och 3.

DIARIENUMMER SKTM18-0103 KK 16/884	DOKUMENTNAMN Översyn av Nyköpings stadstrafik	DATUM 2019-03-05
---	---	----------------------------

För att möjliggöra en effektiv och attraktiv kollektivtrafik med 10-minuterstrafik, utan att öka kostnaderna orimligt mycket, behövs en snabbare och kortare linjedragning.

Detta erhålls genom att vända på hela linjedragningen genom Brandkärr och köra på Brandkärrsvägen och Stockholmsvägen istället för Mariebergsvägen och Ortvägen. Påljunghage köpcenter angörs från andra hållet via Stenbrovägen och Stenbocksvägen. Se röd streckad linje i figur 10 nedan. På detta sätt undgår också busstrafiken framkomlighetsproblemen i trafikplats Påljunghage. Här finns också möjlighet att bygga en hållplats vid cirkulationen Stenbrovägen/Stenbocksvägen som är tillgänglig för boende i Stenbroområdet om än med ganska långt gångavstånd men med ett rimligt cykelavstånd. En ytterligare fördel med detta förslag är att linjen endast trafikerar gena gator som kommunen har rådighet över då delar av Mariebergsvägen är enskild väg på kvartersmark.

En nackdel är att det blir längre gångavstånd till närmaste hållplats för boende i Mariebergsområdet där en stor del av den befolkningsökning som planeras för Brandkärr sker.

En optimal linjesträckning för att maximera upptagningsområde och turtäthet vore en busskörväg centralt genom Brandkärr i öst-västlig riktning. Den bör också kunna bidra positivt till utvecklingen för hela området. Möjlighet till sådan vägsträckning utreds.

Även boende i Pettersberg får längre till stadsbussen, men nyttjar den inte nämnvärt i dagsläget. Den längre gångvägen till bussen kompenseras med högre turtäthet och snabbare resa för resenären.

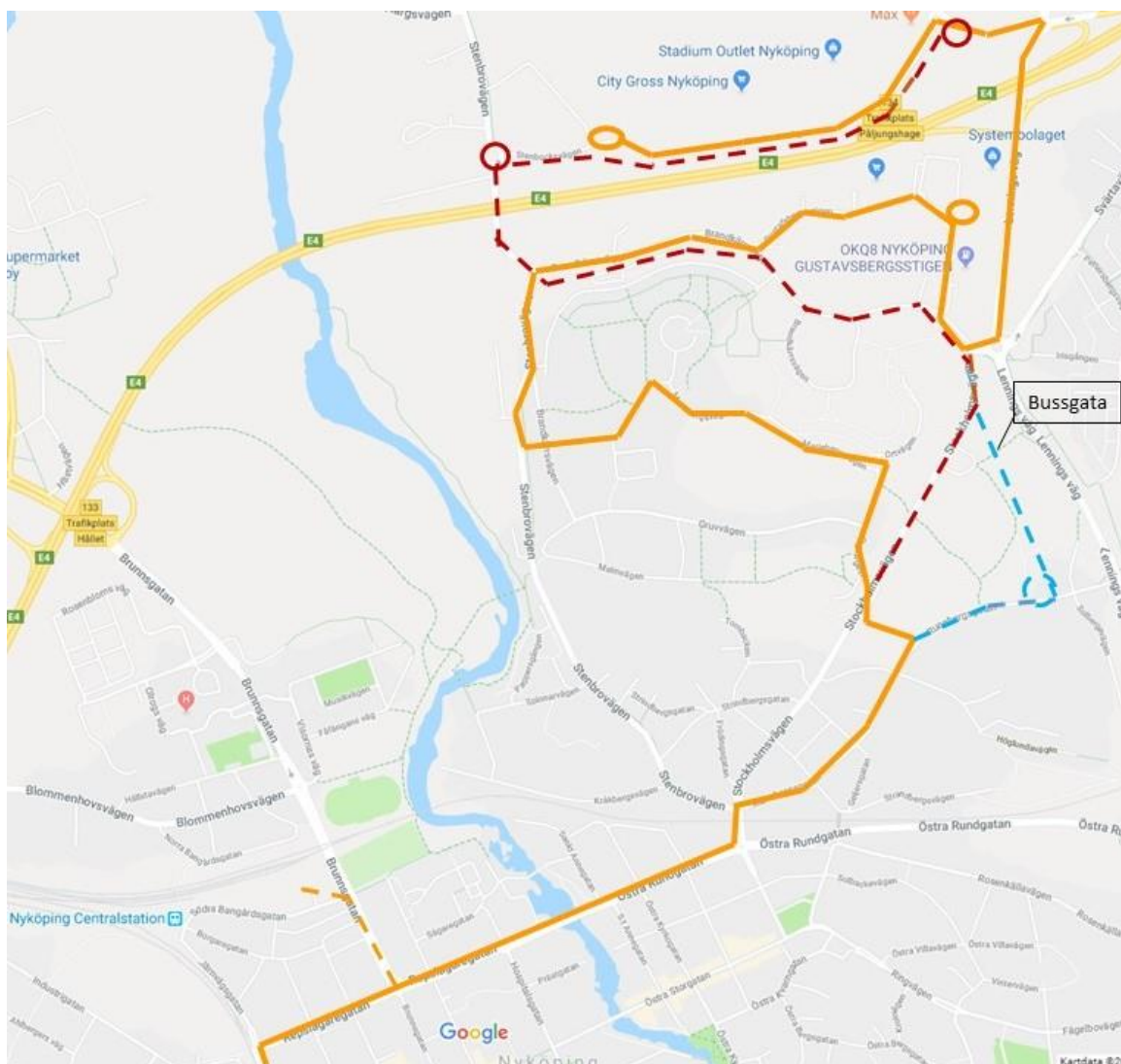
Korsning Olof Palmes väg – Stockholmsvägen och hållplatser längs Brandkärrsvägen och Stockholmsvägen måste ses över i antal, läge och utformning.

På medellång sikt

Denna körväg kan få full effekt när cirkulationen/trafikplatsen vid Stockholmsvägen byggs om för att inte tidsvinsten att slippa dagens framkomlighetsproblem i trafikplats Påljunghage byts mot problem med vänstersväg från Stockholmsvägen. Körtiden kortas ytterligare när trafiken går till Nyköpings resecentrum.

På längre sikt

Ett sätt att snabba upp linjen och dessutom täcka in mer av bostadsområdet Isaksdal och även nå Hjortensbergbadet är att anlägga en bussgata mellan Stockholmsvägen och Runebergsgatan öster om Hjortensbergbadet. Se turkost i figur 11 nedan. Dessutom slipper resenärerna den krokiga passagen framför Träffen. Det medger även möjlighet till att bygga bostäder och anlägga verksamheter i anslutning till den nya gatan.



Figur 11. Stadstrafik till Brandkärr. Alternativa linjedragningar i rött och turkos.

4.2.4.1 Direkttrafik Brandkärr - Arnö

På längre sikt

Uppdelning av dagens linje 2 till Arnö i två olika grenar kommer att bli nödvändigt för en god kollektivtrafikförsörjning av hela Arnö och dess verksamhetsområden. Se ovan. Grenen till Björkö/Finntorp kan med fördel kopplas mot Brandkärr med hänvisning till arbetspendlingsmönster men också för resor till och från skola. Möjlighet till direktbussar med färre, utvalda stopp, mellan Harg (dagens 602) - Brandkärr och Björkö/Finntorp i arbetspendlingstider bör undersökas. Vi utgår från att hållplats Björkö är aktuell vändplats så länge. Även linje 534 till Studsvik går idag denna väg genom tätorten och linjenätet skulle kunna renodlas genom att kombinera resurserna vilket dock medför ett byte för dagens resenärer på 534.

4.2.5 Stadstrafik till Brandholmen

Den närmaste framtiden

Linjegrenen 3 till Brandholmen är rak, gen och ganska snabb idag. Utbyggnad av nya bostadsområden pågår i en mycket hög takt. Framkomligheten Folkungavägen-V Kvarngatan är idag begränsad.

DIARIENUMMER	DOKUMENTNAMN	DATUM
SKTM18-0103 KK 16/884	Översyn av Nyköpings stadstrafik	2019-03-05

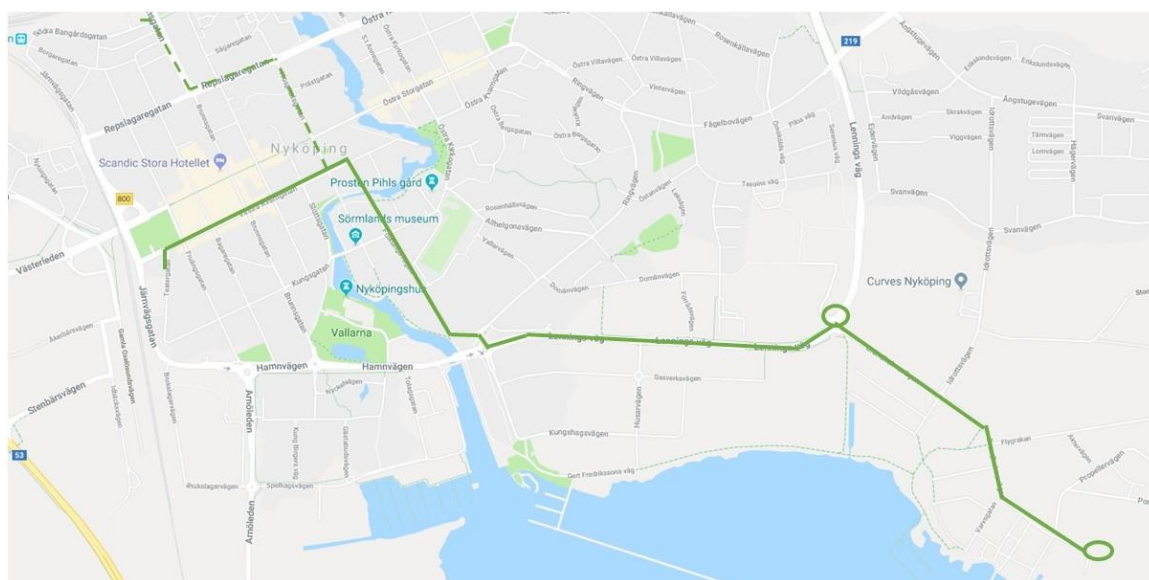
Trafikutbudet på linje 3 följer och bör fortsätta följa befolkningsökningen på Brandholmen, men också den utveckling och tillväxt av verksamheten som sker på Rosvalla. I december 2017 ökades antal turer i högrafik morgon och eftermiddag med 10 turer per vardag och liknar nu mer förhållandena för linje 2 med kvartstrafik i högrafik och halvtimmestrafik i lågrafik.

På medellång sikt

Körvägen genom stadskärnan kommer att ändras och passera Stora Torget på väg till och från Nyköpings resecentrum när detta är på plats. Då måste en hållplats byggas vid torget för tillgänglighet till centrum. Turtätheten för linjegrenen kommer snarare att styras mer av behovet för hela trafiksystemet än av behovet längs stråket till Brandholmen.

På längre sikt

En ny linjegen, till exempel mot Oppeby, kan möjligen komma att kopplas med denna gren till Brandholmen.



Figur 12. Stadstrafik till Brandholmen.

4.2.6 Stadstrafik till/genom Högrbrunn

Viss utbyggnad av bostäder planeras i Högrbrunn, framförallt vid Sunlightområdet, men områdena söder om Norrköpingsvägen mm, som idag är verksamhetsområden, finns med i Översiktsplanen som områden för bostadsbebyggelse. Idag trafikeras Högrbrunn, Gumsbacken och Bergshammar av landsbygdstrafik och anropsstyrd servicelinje.

Ett vägnät centralt genom Högrbrunn måste säkerställas för att möjliggöra framtida utökning av stadstrafik till området vid ytterligare bostadsbebyggelse. Förlängning västerut under E4 bör även kunna tillgodose långsiktigt. Gymnasieverksamheten och kvällstidsaktiviteter i och omkring Gripenområdet kan då också försörjas med stadstrafik.

4.2.7 Busstrafik till Bergshammar

Ingen befolkningsökning är inom utredningsperioden prognosticerad i Bergshammar eller i området mellan Bergshammar och Nyköping. Utvecklingen av Gumsbacken är osäker idag. Det är hög

DIARIENUMMER SKTM18-0103 KK 16/884	DOKUMENTNAMN Översyn av Nyköpings stadstrafik	DATUM 2019-03-05
---	---	----------------------------

omsättning av verksamheter i området för närvarande. Bergshammar har en rimligt god försörjning med landsbygdstrafik.

4.2.8 Busstrafik till Malmbyggshage/Sjösa

Resandeunderlaget är inte ens på lång sikt tillräckligt för en utbyggd stadstrafik till Sjösa. Mer trafik till Sjösa får ombesörjas av utökad trafik på landsbygdslinje 554 om det blir aktuellt. För boende i delar av Malmbyggshage skulle infrastruktur i form av fler GC-vägar till Bryngelstorp kunna ge bättre tillgång till stadslinje 1.

4.3 Koppling av linjegrenar

Den största målpunkten är fortfarande stadskärnan. Att antalet arbetsresor per linjegren, se tabell 6 nedan, blir så höga på Hargsbenet beror till största delen på att Lasarettet ligger här. I Bryngelstorp bor många men där finns inte så många arbetsplatser. På Arnö finns många arbetsplatser i Finntorp och Björkö separerat från bostadsområdena Herrhagen och Långsätter. Många som bor i Brandkärr arbetar i Kungshagen och Finntorp/Björkö och många som bor i Bryngelstorp, Rosenkälla och Fågelbo arbetar på Lasarettet. Resandet till högstadiet sker med linje 1 mot Bryngelstorp och till viss del linje 3.

När det gäller balans i resandet mellan olika linjegrenar är trafiken uppdelad i tre starka stråk och två något mindre starka stråk där dock resandet växer mest.

Tabell 6. Totalt antal arbetsresor per linjegren.

Linjegren	från	till	summa
1. Bryngelstorp	3812	1034	4846
1. Harg	2158	2538	4696
2. Arnö	1746	3062	4808
2. Brandkärr	2439	754	3193
3. Brandholmen	1025	1383	2408

Det finns inga tydliga incitament att förändra dagens kopplingar. I de fall nya grenar eller delade linjesträckningar i linjers ytterändar införs kan nya kopplingar bli möjliga. Till exempel vore det lämpligt att koppla den föreslagna grenen till Björkö/Finntorp med Brandkärr vilket ger goda möjligheter till arbetspendling.

4.4 Utbud, resande och ekonomi

Nuvarande trafikupplägg (se 2.5) bygger på 15-minutersintervaller (med undantag för linje 1 i högtrafiktid som har 10-minuterstrafik). I lågtrafik körs 30-minuterstrafik. Linjegrenarnas körtider är idag 15, 20 och 25 minuter. Den längsta körtiden gäller för linje 2 när den går vidare till Påljungshage köpcenter. Idag används totalt 15 fordon (inklusive förstärkningar). Nuvarande trafik kostnader för linje 1, 2 och 3 (2017) är 30 Mkr.

Nettokostnad för tidtabellslagd trafik på stadslinje 1, 2 och 3 2017, vilken i sin helhet bekostas av Nyköpings kommun är ca 30-12,1=18 Mkr.

Avtalseffekter och nya taxor från 2019 ger en prognosticerad minskad nettokostnad om ca 3,5 Mkr/år.

Med den planerade befolkningsutvecklingen kommer behovet att ligga på minst 10-minuterstrafik i högtrafik för dagens linje 1 och 2 under den närmaste tioårsperioden givet att samma fordonsstorlek som idag används för stadstrafiken. Linje 3 kommer inte att nå upp till samma behovsnivå under

DIARIENUMMER SKTM18-0103 KK 16/884	DOKUMENTNAMN Översyn av Nyköpings stadstrafik	DATUM 2019-03-05
---	---	----------------------------

perioden men det är viktigt att alla stadslinjer körs med samma alternativt halverad frekvens för samtrafik.

I lågtrafiktid bör frekvensen ligga i minutintervall som är jämnt delbara med nivån i högtrafik, t.ex. 20 eller 30 minuter för att möjliggöra samtrafik och smidiga övergångar mellan hög- och lågtrafik.

Ett välanpassat utbud av busstrafik över dagen, veckan samt hur länge på kvällen/natten som busstrafik finns, är en framgångsfaktor för att fler resenärer ska lära sig och kunna lita på att busstrafiken fungerar för flera typer av resor än till arbete och studier. Utbudsökningar under sådan lågtrafik kan göras till en lägre kostnad och skapa ett högre grad av fordonsutnyttjande. Dessa justeringar sker och måste ske löpande.

Den närmaste framtiden

Redan nu finns behov av mer kapacitet på linje 2. Framförallt i morgonrusningen från Brandkärr men även tillbaka till Brandkärr tidig eftermiddag och på morgonen från Arnö.

Inom loppet av bara något år finns behov av 10-minuterstrafik i högtrafiktid till och från Arnö och Brandkärr. En ökning till fullständig 10-minuterstrafik i högtrafiktid på hela linje 2 med dagens linjesträckning och körtider innebär en ökning med 2 fordon och högre kostnader med ca 2,5 Mkr/år.

Linjegrenen till Brandkärr med förlängning till Påljungshage köpcenter behöver snabbas upp med minst 5 minuter för att kunna spara 1 fordon. Den kortare körvägen innebär också besparing i körsträcka och utbudstimmar. Denna lösning innebär en kostnadsökning med ca 1,3 Mkr/år.

Kollektivtrafikmyndighetens nuvarande mål om resandets utveckling pekar på ett ökat antal påstigande generellt på ca 7 % på tre år (2017-2020). Myndighetens mål är 1 130 843 påstigande på linje 1, 2 och 3 år 2020. Resandet i stadstrafiken de senaste åren har varit större än myndighetens mål. Intäkterna har inte ökat i linje med det ökade resandet, då fler resor görs med samma periodbiljett och resande med lågprisprodukter har ökat. Hur det ökande resandet påverkar intäkterna är svårt att bedöma men med en liknande uppskattning som för trafik kostnaderna som grundar sig på procentuell ökning skulle intäkterna för 2020 bli ca 13 Mkr.

Nettokostnaden skulle då bli ca $30 - 3,5 + 2,5 - 13 = 17$ Mkr år 2020 med 10-minuterstrafik på linje 2 i högtrafik och dagens linjesträckning och körtider.

Nettokostnad med ny körväg i Brandkärr skulle bli ca $17 - 1,2 = 15,8$ Mkr för tiominuterstrafik på linje 2 i högtrafik.

På medellång sikt

Att genomföra de olika möjliga utformningsmöjligheterna på medellång sikt för linjegrenarna i stadstrafiken i kapitel 4.2 med utbudet 10-minuterstrafik i högtrafik och 20-minuterstrafik i lågtrafik kräver minst 17 fordon (exklusive eventuella förstärkningar). Detta medger uppdelning i två linjegrenar i Oppeby och på Arnö där turtätheten måste fördelas på respektive delgren. Föreslagna körtider bygger på att Nyköpings resecentrum är på plats samt att de nya linjedragningarna genom centrum är genomförda och är något kortare och snabbare än för dagens trafik för vissa linjegrenar. Framkomlighetsåtgärder för busstrafiken behöver genomföras på bland annat Repslagargatan och Brunnsgratan.

DIARIENUMMER	DOKUMENTNAMN	DATUM
SKTM18-0103 KK 16/884	Översyn av Nyköpings stadstrafik	2019-03-05

En uppskattning av kostnaderna för införande av 10- och 20-minuterstrafik skulle innebära en ambitionsökning värd ca 8 Mkr/år med 2017 års priser förutsatt ny körväg och kortare körtid för linjegrenen till Brandkärr/Påljungshage köpcenter. Uppskattningen bygger på 2017 års priser, en procentuell ökning av producerade kilometer och timmar med utökat utbud och samma nyttjandegrad som idag av tillkommande fordon. Med samma förväntade resandeutveckling som tidigare blir motsvarande resande och intäkter för år 2025/2026 ca 1 212 000 påstigande och ca 14 Mkr för stadslinje 1, 2 och 3.

Nettokostnaden för trafiken 2025/2026 skulle bli ca 22 Mkr. Infrastrukturkostnader tillkommer.

På längre sikt

De förslag som rapporten beskriver för utveckling av stadstrafiken på längre sikt innebär att bebyggelsemängden i identifierade stråk höjs.

4.5 Ökad framkomlighet

I rapporten identifierade stråk och sträckor där ökad bussframkomlighet genom bussprioriterande åtgärder och/eller översyn av antalet hållplatser är önskvärd är (utan inbördes ordning):

4.5.1 Behov av ökad bussframkomlighet i vägnätet

- Delar av Repslagargatan, Östra Rundgatan och Brunnsgatan
- Mellan handelsområdena Gustavsberg och Påljungshage
- Förbättrad möjlighet till vänstersväng från Stockholmsvägen till Brandkärrsvägen
- Signalprioritering i korsningen Brunnsgatan/Samlingsvägen
- Oppeby: Regeringsvägen: översyn av avsmalningar och långsgående parkering
Smålandsvägen: reducera angörande trafik och styr korsande oskyddade trafikanter
- Bussens framkomlighet måste garanteras längs Hargsvägen
- Korsningen Olof Palmes väg – Stockholmsvägen
- Svängen Folkunga vägen/Västra Kvarngatan

4.5.2 Behov kring hållplatser antal och placering

- Se över antalet hållplatser på linje 1 mot Bryngelstorp
- Hållplatser vid Teaterparken och Stora Torget är krav för nya körvägar i centrum
- Hållplats vid Fruängen och Gripsholmsparken är önskvärda för nya körvägar i centrum
- Hållplatser längs Brandkärrsvägen och Stockholmsvägen måste ses över i antal, läge och utformning
- Översyn av hållplatsernas utformning och kapacitet där många resenärer och linjer angör behövs
- Hållplats vid cirkulationen Stenbrovägen/Stenbocksvägen bör byggas om linje 2 dras förbi denna plats.
- Antalet hållplatser på Kanntorpsvägen, Strandstuguviksvägen och Örstigsleden ses över om busslinje dras till Örstig
- Hållplatsernas läge och funktion i Oppeby och Arnö behöver ses över.

4.5.3 Behov av ny infrastruktur

- Bygg en hållplats vid cirkulationen Stenbrovägen/Stenbocksvägen om Brandkärrslinjen dras om
- Utred ny vägsträckning mellan Kanntorpsvägen och Örstigsleden söder om Strandstuguviksvägen med möjlighet till tätare bebyggelse kring den.
- Solanumvägen/Örstig: vändplats inklusive hållplats behöver byggas för busstrafik till Örstig
- Utred en bussgata mellan Stockholmsvägen och Runebergsgatan öster om Hjortensbergsbadet
- Utred busskörväg centralt genom Brandkärr i öst-västlig riktning

DIARIENUMMER SKTM18-0103 KK 16/884	DOKUMENTNAMN Översyn av Nyköpings stadstrafik	DATUM 2019-03-05
---	---	----------------------------

- Ett vägnät för att säkerställa kollektivtrafikens tillgänglighet till Högrunn måste säkerställas för att möjliggöra framtida utökning av stadstrafik mot området vid ytterligare bostadsbebyggelse och med möjlig förlängning väster om E4.
- Personbilstrafik till och från Arnö kommer att öka med framkomlighetsproblem för den kapacitetsstarka kollektivtrafiken i samma område. Alternativa lösningar måste tillskapas.

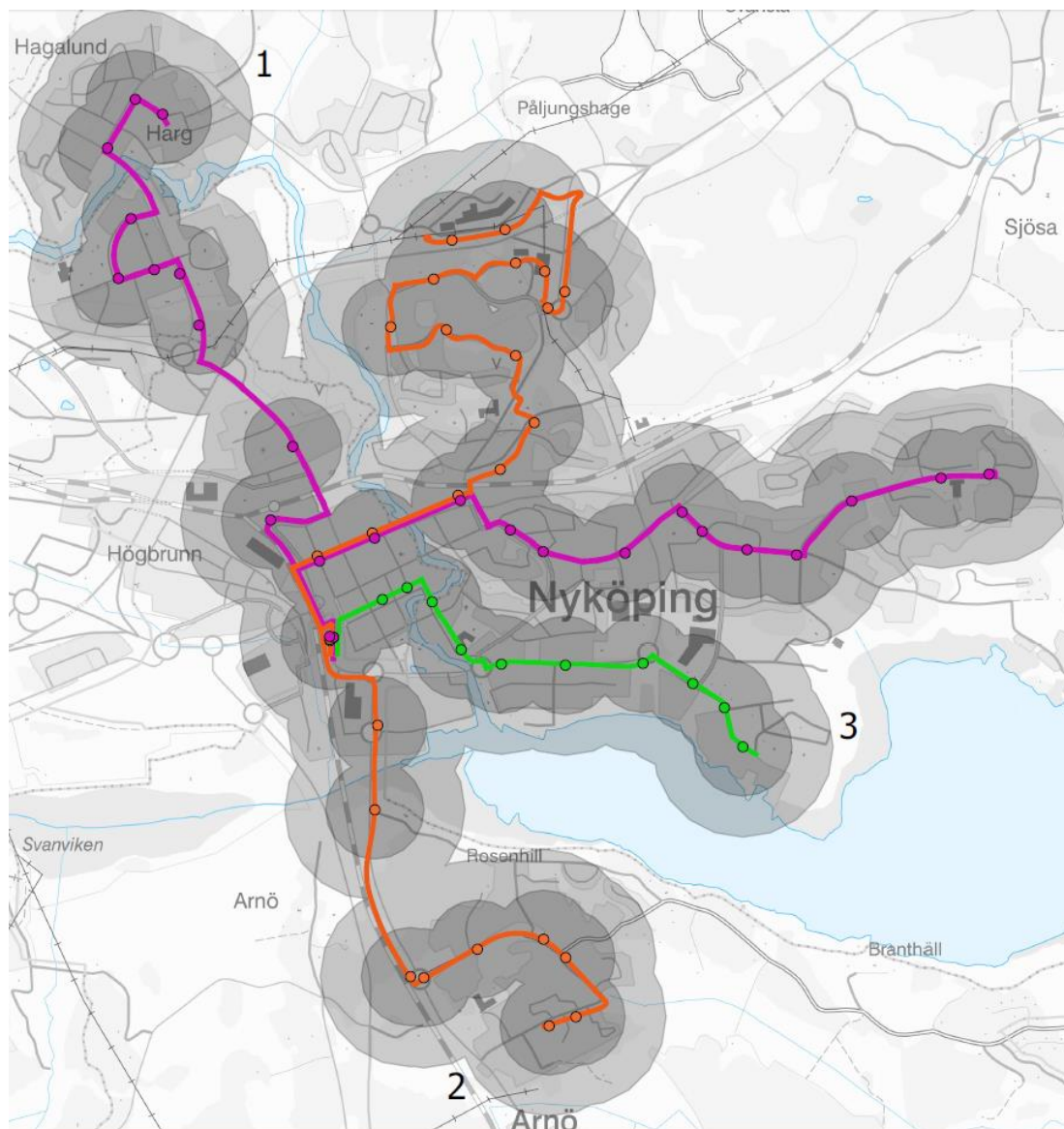
DIARIENUMMER SKTM18-0103 KK 16/884	DOKUMENTNAMN Översyn av Nyköpings stadstrafik	DATUM 2019-03-05
---	---	----------------------------

5 Slutsatser och fortsatt arbete

Denna översyn bör betraktas som en beskrivning av en rimlig framtida utveckling av kollektivtrafiken under de närmaste 10 åren.

Strukturen och upplägget av dagens stadstrafik med huvudlinjerna 1 Harg-Bryngelstorp, 2 Arnö-Brandkärr/Påljunghage köpcenter och 3 Brandholmen-Bussterminalen motsvarar väl dagens och kommande 10 års prognosticerade behov av kollektivtrafik i staden när det gäller pendlingsstråk, viktiga målpunkter och yttäckning. Resandet ökar och utbudet bör fortsätta utökas för att följa den utvecklingen.

Den fortsatta utvecklingen av Nyköpings tätort ska ske genom förtätning, utveckling och omvandling av befintliga stadsdelar vilket gör att strukturen av dagens stadstrafik väl kan kollektivtrafikförsörja även den tillkommande bebyggelsen som sker i befintliga områden inom den närmaste tioårsperioden. I figur 13 visas upptagningsområdet för dagens stadstrafik med rimliga gångavstånd till bussen.



Figur 13. Avstånd fågelvägen 300m (flerbostadshus) respektive 550m (småhus) medger god tillgänglighet till dagens stadsbusstrafik.

DIARIENUMMER SKTM18-0103 KK 16/884	DOKUMENTNAMN Översyn av Nyköpings stadstrafik	DATUM 2019-03-05
---	---	----------------------------

I den fortsatta utvecklingen av stadstrafiken kommer byggandet av Nyköpings resecentrum bli avgörande för när i tiden vissa trafikförändringar kan införas. Potentialen för en effektiv och attraktiv stadstrafik ökar när dagens två bytespunkter, Bussterminalen och järnvägsstationen, blir en och samma resecentrum och kan antas komma ge en stor ökning av kollektivtrafikresorna.

Fokus fram till dess Nyköpings resecentrum står klart bör bli att utveckla kapaciteten och framkomligheten främst för linje 2 Arnö-Brandkärr. De förslag till utökning av utbudet till 10-minuterstrafik och planering för en kortare och snabbare linjegren till Brandkärr, som presenteras i 4.2.4 Stadstrafik till Brandkärr och i 4.3 Utbud, bör utredas i detalj för genomförande till tidtabellskiftet tidigast december 2020. Reglering av utbud för linje 3 till att följa tiominutersintervallen för linje 1 och 2 behöver också göras.

En successiv ökning av stadslinjernas attraktivitet med minskade restider och hela resan perspektiv bör ske genom planerat, prioriterat arbete med framkomlighet, miljöer kring hållplatser och ökad kännedom om kollektivtrafiken. Samarbetsformer, kontaktvägar och typlösningar lämpliga för kollektivtrafik och en åtgärdsbank med identifierade brister behöver byggas upp.

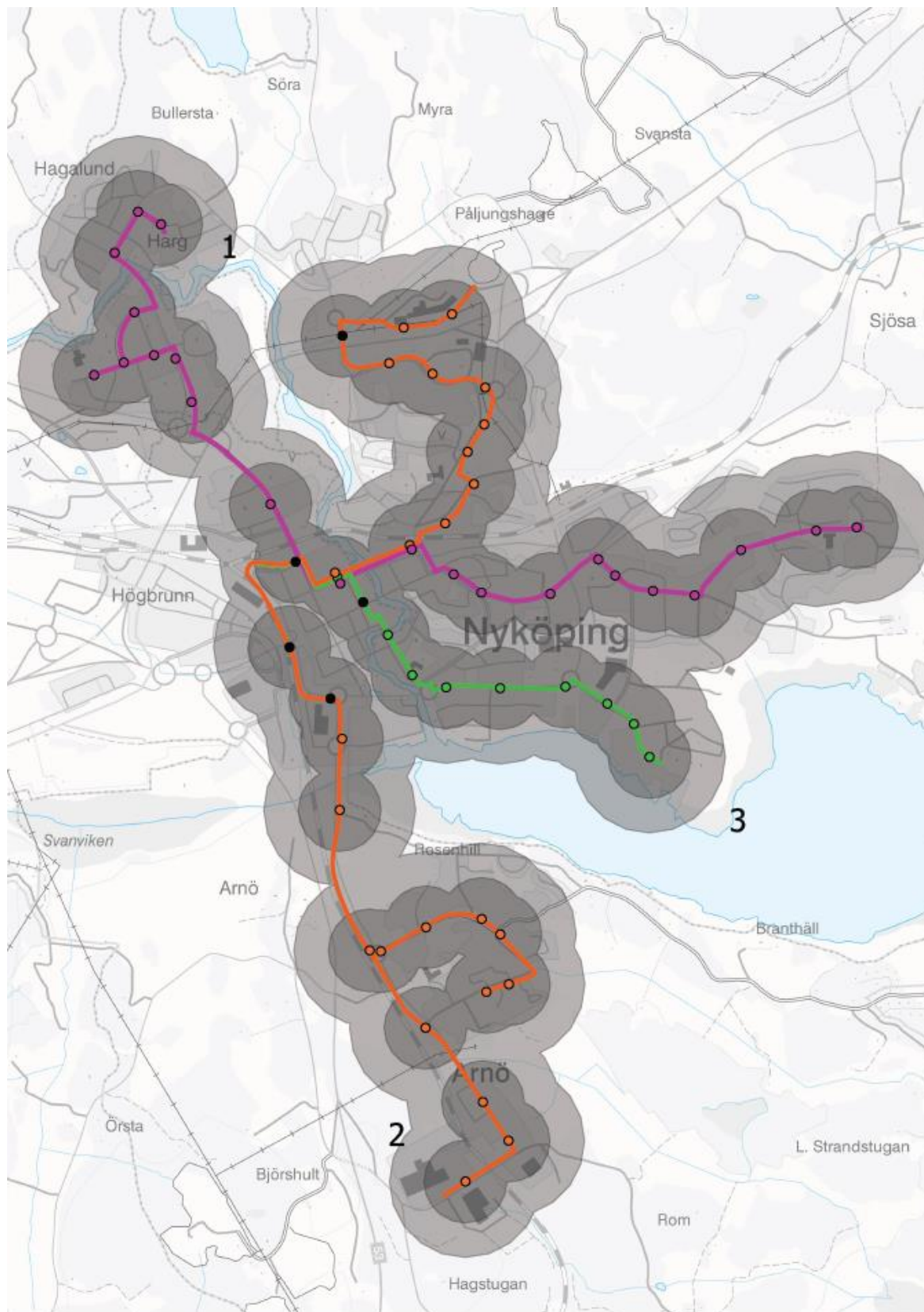
De förändrade körvägar genom stadskäman (se utredning Kollektivtrafik i centrum) som planeras i samband med Nyköpings resecentrums färdigställande förutsätter bland annat anläggande av nya hållplatser. De syns i figur 14 som svarta punkter.

Ytterligare analyser behöver göras för samtliga beskrivna förändringar innan genomförande är möjligt.

När Nyköpings resecentrum finns på plats bör utvecklingstakten för stadstrafiken följa utbyggnadstakten för olika stadsdelar. Eftersom tidplaner för utbyggnadsområden efter 2026 är osäkra kan inte ställning tas redan nu till exakt utformning och kopplingar av befintliga och eventuella tillkommande linjegrenar. Generella planeringsprinciper för både bebyggelseutveckling, framkomlighetsåtgärder och kollektivtrafikutbud, se 4.1, behöver styra för att marknadsandelen av andel resor med kollektivtrafik ska öka.

De fysiska åtgärderna bör noggrant beskrivas och sammanställas i ett eller flera åtgärds paket för att kunna genomföras enligt en prioriteringsordning samt utgöra grund för statlig medfinansiering genom stadsmiljöavtal eller genom den regionala treårsplanen.

Vidare utredning behöver även visa hur trafiken och resandet kan utvecklas genom att arbeta med frågor som strategiska knutpunkter mellan stads- och landsbygdstrafik, mellan cykel och buss samt infartsparkeringar vid större kollektivtrafikstråk. Andra trafikkoncept kan också bli aktuella för exempelvis det trafikarbete som dagens servicelinjer utför eller för att möta utvecklingen vid Skavsta.



Figur 14. Avstånd fågelvägen 300m (flerbostadshus) respektive 550m (småhus) medger god tillgänglighet till stadsbusstrafiken 2026 om de revideringar som denna utredning föreslår förverkligas.