

KOLLEKTIVTRAFIKPLAN

2015-08-18

FÖRORD

Nykarvans kommuns kollektivtrafikplan är ett verktyg vid planering och etablering av bostäder och verksamheter i kommunen. Kollektivtrafikplanen visar Nykarvans kommuns ambitioner för kollektivtrafiken i kommunen och hur Nykarvans kommun vill att den ska utvecklas. Det övergripande målet är att andelen kollektivtrafikresor i kommunen ska öka.

Kollektivtrafikplanen ska användas som ett verktyg i förhandlingarna med nationella myndigheter, regionala kollektivtrafikmyndigheter och deras trafikoperatörer gällande kollektivtrafiken i kommunen. Planens handlingsplan är tänkt som ett verktyg i dessa förhandlingar men även som ett stöd i planerings- och prioriteringsprocessen inför varje budgetår.

Översiktsplan 2014 pekar ut att en ny kommuntäckande trafikplan ska tas fram och att trafikplanen kan göras i etapper kring respektive trafikslag. Kollektivtrafikplanen är en del i arbetet med den nya trafikplanen.

Antagen av Kommunfullmäktige, 2015-10-22.

SAMMANFATTNING

Hållbara tätorter och transportsystem kräver mer effektiv och attraktiv kollektivtrafik. Kommunerna har en nyckelroll i arbetet att styra över bilåkande till kollektivtrafik eftersom de ansvarar för fysisk planering och styr gaturummets användning.¹ Nykarvans kommun har dock inte rådighet över kollektivtrafiken i kommunen, vilken sköts av Stockholms läns landsting och deras trafikoperatörer.

Tillsammans med översiktsplanen är kollektivtrafikplanen ett verktyg för kommunen vid exempelvis planering av kommande exploateringar. Kollektivtrafikplanens syfte är att skapa en samlad syn i hur kollektivtrafikfrågorna ska hanteras i framtiden. Syftet är även att ge stöd för beslut som berör kommunen på lång sikt samt att ge stöd för ekonomiska beslut gällande kollektivtrafiksatsningar i kommunen.

Kollektivtrafikplanens övergripande mål är utformat ur översiktsplanens mål att fler ska åka buss och tåg istället för bil. Målet för kollektivtrafikplanen är att andelen kollektivtrafikresor i kommunen ska öka. För att uppnå kollektivtrafikplanens övergripande mål innehåller planen även tre delmål med inriktningen utveckling, tillgänglighet och säkerhet.

Kollektivtrafikplanen redovisar kommunens ambition för kollektivtrafiken. Regionaltågen ska utgöra grunden för kollektivtrafiken samtidigt som bussförbindelserna till och från Södertälje förbättras och kompletteras med anslutande busstrafik på landsbygden.

Ingen ska hindras från att resa med kollektivtrafiken i kommunen på grund av fysiska och psykiska förutsättningar, ålder eller kön. Kollektivtrafiken i kommunen ska även präglas av trafiksäkra miljöer där trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ges högsta prioritet.

Nykarvans kommun beslutar inte själv om kollektivtrafiken i kommunen men kan ändå påverka kollektivtrafiken på ett flertal sätt. Kommunen är väghållare och markägare och kan därigenom påverka vilka vägar som är lämpligt att trafikera med kollektivtrafik. Kommunen kan även som väghållare och markägare påverka trafiksäkerheten och tillgängligheten vid busshållplatser. Som markägare kan kommunen även påverka var det är möjligt att placera cykelparkeringar och pendlarparkeringar.

Genom planmonopolet kan kommunen påverka var det finns passagerarunderlag för kollektivtrafiken. Kommunen kan dessutom genom dialog och samarbete med de olika kollektivtrafikmyndigheterna och deras trafikoperatörer påverka kollektivtrafiken i kommunen.

¹ Sveriges Kommuner och Landsting, 2013a

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INLEDNING	4
1.1 Planens syfte och målsättning.....	4
1.2 Kommunala mål	6
1.3 Nationella mål.....	6
1.4 Regionala mål	7
2. KOLLEKTIVTRAFIK I NYKVARN	9
2.1 Befintligt kollektivtrafiknät	9
2.2 Resor i Nykarvans kommun	12
3. UTVECKLAD KOLLEKTIVTRAFIK.....	16
3.1 En utvecklad kollektivtrafik	16
4. TILLGÄNGLIGHET	22
4.1 En tillgänglig kollektivtrafik	22
5. TRAFIKSÄKERHET	25
5.1 En trafiksäker kollektivtrafik.....	25
6. HANDLINGSPLAN	27
6.1 Genomförande	27
6.1.1. Kommunens roll	27
6.1.2. Övriga aktörers roll	28
6.2 Uppföljning.....	29
7. REFERENSER	31
8. BILAGA 1. BUSSHÅLLPLATSER.....	35

1. INLEDNING

Hållbara tätorter och transportsystem kräver effektiv och attraktiv kollektivtrafik. Kommunerna har en nyckelroll i arbetet att styra över bilåkande till kollektivtrafik eftersom de ansvarar för fysisk planering och styr gaturummets användning.² Nykarvns kommun har dock inte rådighet över kollektivtrafiken i kommunen, vilken sköts av Stockholms läns landsting.

Stockholms läns landsting (SLL) genom Trafikförvaltningen är regional kollektivtrafikmyndighet i Stockholms län och är ansvarig för planeringen av kollektivtrafiken i kommunen. Trafiken bedrivs fortfarande under samlingsnamnet och varumärket Storstockholms Lokaltrafik (SL). Trafikoperatör för busstrafiken i kommunen är Nobina.³ För busstrafiken kommer en ny upphandling ske under år 2015 med trolig trafikstart sommaren 2016.

För regionaltågtrafiken i kommunen har de regionala kollektivtrafikmyndigheterna Stockholms läns landsting, Örebro läns landsting, Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet, landstinget i Uppsala län, landstinget i Västmanland och landstinget i Östergötland bildat MälAB AB. MälAB:s ansvar är att verkställa att regionaltågtrafiken utförs. Trafikoperatör för regionaltågtrafiken som trafikerar Nykarvns station är SJ.



1.1 Planens syfte och målsättning

Tillsammans med översiktsplanen är kollektivtrafikplanen ett verktyg för kommunen vid exempelvis planering av kommande exploateringar. Kollektivtrafikplanens syfte är att skapa en samlad syn i hur kollektivtrafikfrågorna ska hanteras i framtiden. Syftet är även att ge stöd för beslut som berör kommunen på lång sikt samt att ge stöd för ekonomiska beslut gällande kollektivtrafiksatsningar i kommunen.

Kollektivtrafikplanens övergripande mål är utformat ur översiktsplanens mål att fler ska åka buss och tåg istället för bil. Målet för kollektivtrafikplanen är att andelen kollektivtrafikresor i kommunen ska öka.

För kollektivtrafikplanen har även tre delmål formulerats gällande utveckling, tillgänglighet och trafiksäkerhet. Delmålet utvecklad kollektivtrafik innehåller tre delar som ska ses som kommunens ambitioner för utvecklingen av kollektivtrafiken. Den första delen är att regionaltåget ska utgöra grunden för kollektivtrafiken i kommunen. Regionaltågen är livsviktiga för Nykarvns kommun som pendlingsort. Delmålet utvecklad kollektivtrafik innebär även att kommunens stamnät för kollektivtrafik ska skapa förutsättningar för förkortade restider, hög turtäthet och

² Sveriges Kommuner och Landsting, 2013a

³ Stockholms läns landsting, u.å.

ökad pålitlighet. Kommunens stamnät är inte detsamma som exempelvis SL:s linjenät utan är de stråk där kommunen pekar ut att underlag för kapacitetsstark och snabb kollektivtrafik ska finnas.

Sista delen av delmålet utvecklad kollektivtrafik innebär att den samlade bebyggelsen på landsbygden ska förses med kollektivtrafik som ansluter dessa områden till kommunens stamnät för kollektivtrafik, kommunens skolor och Nykvärns station. Det ska vara möjligt att bo på landsbygden och fortfarande resa kollektivt till arbete och studier.

Delmålet tillgänglighet innebär att kollektivtrafiken i kommunen ska vara helt tillgänglighetsanpassad och att ingen ska hindras att resa kollektivt oavsett fysiska och psykiska förutsättningar, ålder eller kön. Kollektivtrafiken i kommunen ska vara helt jämställd och på lika villkor tillgodose mäns och kvinnors behov av resor.

Delmålet säkerhet innebär att kollektivtrafiken i kommunen präglas av trafiksäkra miljöer där säkerheten för oskyddade trafikanter ges högsta prioritet. Säkerhetsarbetet ska utgå från ett hela resan perspektiv där även exempelvis trafiksäkerheten längs vägen från hemmet till busshållplatsen ska präglas av hög säkerhet.

Kollektivtrafikplanens syfte

- Skapa en samlad syn i hur kollektivtrafikfrågorna i Nykvärn ska hanteras i framtiden.
- Ge stöd för beslut som berör kommunens utveckling på lång sikt och ge stöd för ekonomiska beslut gällande kollektivtrafiksatsningar i kommunen.

Övergripande mål

- Andelen kollektivtrafikresor i kommunen ska öka.

Delmål

En utvecklad kollektivtrafik

- Regionaltåget ska utgöra grunden för kollektivtrafiken i kommunen.
- Kommunens stamnät för kollektivtrafik ska skapa förutsättningar för förkortade restider, hög turtäthet och ökad pålitlighet.
- Ny tillkommande bebyggelse på landsbygden bör placeras i kollektivtrafiknära lägen för att kunna försörjas med kollektivtrafik som ansluter dessa områden med Nykvärns station, stamnätet för kollektivtrafik samt kommunens skolor.

En tillgänglig kollektivtrafik

Bytespunkterna i kollektivtrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade och bidra till en jämställd kollektivtrafik. Ingen ska hindras från att resa med kollektivtrafiken på grund av fysiska och psykiska förutsättningar, ålder eller kön.

En trafiksäker kollektivtrafik

- Kollektivtrafiken i kommunen präglas av trafiksäkra miljöer där säkerheten för oskyddade trafikanter ges högsta prioritet.

1.2 Kommunala mål

Vision 2025

För Nykarvans kommuns vision har pendlingen en avgörande betydelse. Det ska vara bekvämt och funktionellt att ta sig till och från Nykarvans och turtätheten för kollektivtrafiken *ska vara god med en rimlig prisbild*.⁴ Enligt visionen trafikerar tågen Nykarvans station med 30-minuterstrafik till SL-taxa. Tågtrafiken kompletteras med bussar i kvartstrafik.⁵

Visionen vill även att det ska råda god tillgänglighet till stationen där en kombination av pendlarparkeringar och kundparkeringar finns. Busstrafiken ska inkludera matarlinjer i nord-sydlig och öst-västlig riktning.⁶

Översiktsplan 2014

I kommunens översiktsplan framgår att arbets- och fritidsresor ska underlättas genom förbättrad kollektivtrafik med tåg och buss samt med bättre pendlarparkeringar för bil och cykel. Att det finns goda kollektivtrafikförbindelser inom kommunen och till omgivande målpunkter är avgörande för kommunens framtid. Översiktsplan 2014 pekar även ut att en ny kommuntäckande trafikplan ska tas fram och att detta arbete kan delas in i etapper kring respektive trafikslag.⁷

Bebyggelsen ska samlas i stråk som ska försörjas med infrastruktur i form av exempelvis kollektivtrafik. Kollektivtrafiken i tätorten ska utvecklas och behållas och på landsbygden ska kollektivtrafikförsörjningen utvecklas.⁸

Översiktsplanen har som mål att fler ska resa med tåg och buss istället för med bil. Nykarvans station ska vara lättillgänglig och välintegrerad med goda möjligheter att byta mellan olika trafikslag. Från samlad bebyggelse ska det vara maximalt 500 meter till närmaste busshållplats, något som även gäller ny samlad bebyggelse. Översiktsplanen påpekar att många väljer bort att åka kollektivt idag på grund av låg turtäthet under vissa delar av dagen.⁹



1.3 Nationella mål

De transportpolitiska målen

Målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Transportsystemet

⁴ Nykarvans kommun, 2014 sid. 13

⁵ Nykarvans kommun, 2014

⁶ Nykarvans kommun, 2014

⁷ Nykarvans kommun, 2014

⁸ Nykarvans kommun, 2014

⁹ Nykarvans kommun, 2014

ska genom sin utformning, funktion och användning medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet och användbarhet med god kvalitet.

Transportsystemet ska även vara jämställt och på lika villkor motsvara mäns och kvinnors transportbehov. Transportsystemets funktion, utformning och användning ska anpassas så ingen dödas eller skadas allvarligt samtidigt som det bidrar till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.¹⁰

Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik är ett nationellt samarbete som involverar hela kollektivtrafikbranschen. I samarbetet ingår bland annat branschföreningar för kollektivtrafik, Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) och Trafikverket.¹¹

Visionen för Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik är att kollektivtrafiken ska ses som en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle. Det övergripande målet är att fördubbla resandet med kollektivtrafik i Sverige till år 2020 utifrån siffrorna för år 2006.¹²

Ifall kollektivtrafikresandet fördubblas bidrar detta till att generera tillväxt och regional utveckling samt att minska koldioxidutsläppen från persontrafiken med drygt 20 procent. Det bidrar även till ökad trafiksäkerhet, mindre trängsel i kollektivtrafiken och ett mer jämställt transportsystem.¹³

1.4 Regionala mål

Trafikplan 2017

Trafikplan 2017 är ett samverkansavtal mellan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Stockholms-, Södermanlands-, Uppsala-, Västmanlands-, Örebro- och Östergötlands län. Avtalet behandlar uppbyggnaden av ett nytt regionaltågssystem efter att Citybanan i Stockholm öppnar.

Enligt den politiska ambitionen ska ett tågssystem som är stabilt över tid och möter de behov gällande komfort, turtäthet och kvalitet invånarna i regionen har för framförallt vardagsresande byggas upp. Målet är att uppnå ett sömlöst resande över organisatoriska och geografiska gränser.¹⁴

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFSS 2010)

I RUFSS 2010 anges att Stockholmsregionen ska arbeta för att utveckla en attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik som är tillgänglig för alla. Den övergripande principen är att kollektivtrafikens utbyggnad är grunden för utbyggnaden av transportsystemet. Detta för att öka tillgängligheten i Stockholms län samtidigt som påverkan på klimatet begränsas. Dessutom ska regionen arbeta för att stimulera mer energi- och resurseffektiva transporter.¹⁵

¹⁰ Regeringen, 2009

¹¹ Svensk kollektivtrafik m.fl., 2011

¹² Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik, u.å.

¹³ Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik, u.å.

¹⁴ MÅLAB, 2015b

¹⁵ Regionplanekontoret, 2010

RUFS 2010 anger att utvecklingen av kollektivtrafiken ska bygga på ett perspektiv där hela resan beaktas, från dörr till dörr. Kollektivtrafiken i länet ska utgå från barns, äldres och funktionshindrades förutsättningar för att på så sätt bli tillgänglig för alla. Att åka kollektivt ska vara lätt, bekvämt och tidseffektivt samtidigt som det är ett prisvärt alternativ till bilåkande.¹⁶

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län har som mål att kollektivtrafiken ska upplevas som attraktiv för boende och besökare i Stockholms län. Kollektivtrafiken ska även vara tillgänglig för alla som bor och vistas i regionen, bidra till en sammanhållen region och ha låg negativ påverkan på miljön och människors hälsa samtidigt som den är effektiv.¹⁷

Länets kollektivtrafik ska vara så pass tillgänglig att inte andelen färdtjänstberättigade ökar i takt med befolkningsökningen i länet. På lång sikt ska inte färdtjänsten behövas längre då den allmänna kollektivtrafiken är fullt ut tillgänglighetsanpassad.¹⁸

Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram

Trafikförsörjningsprogrammets vision är att hälften av arbetspendlingsresorna i de största stråken ska ske med kollektivtrafik. Kollektivtrafiken ska även bidra till regionförstoringen och då stärka Sörmlands attraktivitet och tillväxt. Det ska finnas goda förbindelser med de för Södermanlands län viktiga arbetsmarknaderna utanför länet. I första hand Stockholm med Arlanda och Flemingsberg samt Södertälje.¹⁹

¹⁶ Regionplanekontoret, 2010

¹⁷ Trafiknämnden Stockholms läns landsting, 2012

¹⁸ Trafiknämnden Stockholms läns landsting, 2012

¹⁹ Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet, 2012

2. KOLLEKTIVTRAFIK I NYKVARN

2.1 Befintligt kollektivtrafiknät

Nykarvans station ligger centralt i Nykarvans tätort och trafikeras av regionaltåg. Alla busslinjer som trafikerar kommunen ansluter sedan december 2014 till stationen.

Kommunen trafikeras av sju busslinjer vilka alla antingen startar eller slutar i Nykarvans tätort beroende på riktning.

Linje 780 och 780X går mellan Södertälje centrum och Sandtorp via Nykarvans station. Linjernas tidtabell är anpassad till pendeltågen till och från Stockholm vid Södertälje centrum. Linje 780 går via väg 576 till och från Södertälje medan linje 780X går via E20. Linje 780X trafikeras inte på söndagar och helgdagar. Bussresan mellan Sandtorp (Bärvägen) och Södertälje centrum tar mellan 30-40 min beroende på linjesträckning.

Linje 781 går mellan centrala Södertälje och Sandtorp via Nykarvans station och Södertälje hamn station. Linjen är anpassad till pendeltåget till och från Stockholm vid Södertälje hamn station och trafikeras endast vardagsmorgnar och vardageftermiddagar.

Linje 782 går mellan Lillhagaskolan och Nygård/Finkarby via Nykarvans station, Värsta backe, och Taxinge. Vissa turer är förlängda till/från Turingeskolan.

Linje 778 trafikerar mellan Sundsvik och Lillhagaskolan via Nykarvans station. Vissa turer är förlängda till/från Turingeskolan.

Linje 779 trafikerar mellan Nykarvans station och Nygård i samband med skolstart och slut. Linjen trafikeras endast på vardagar.

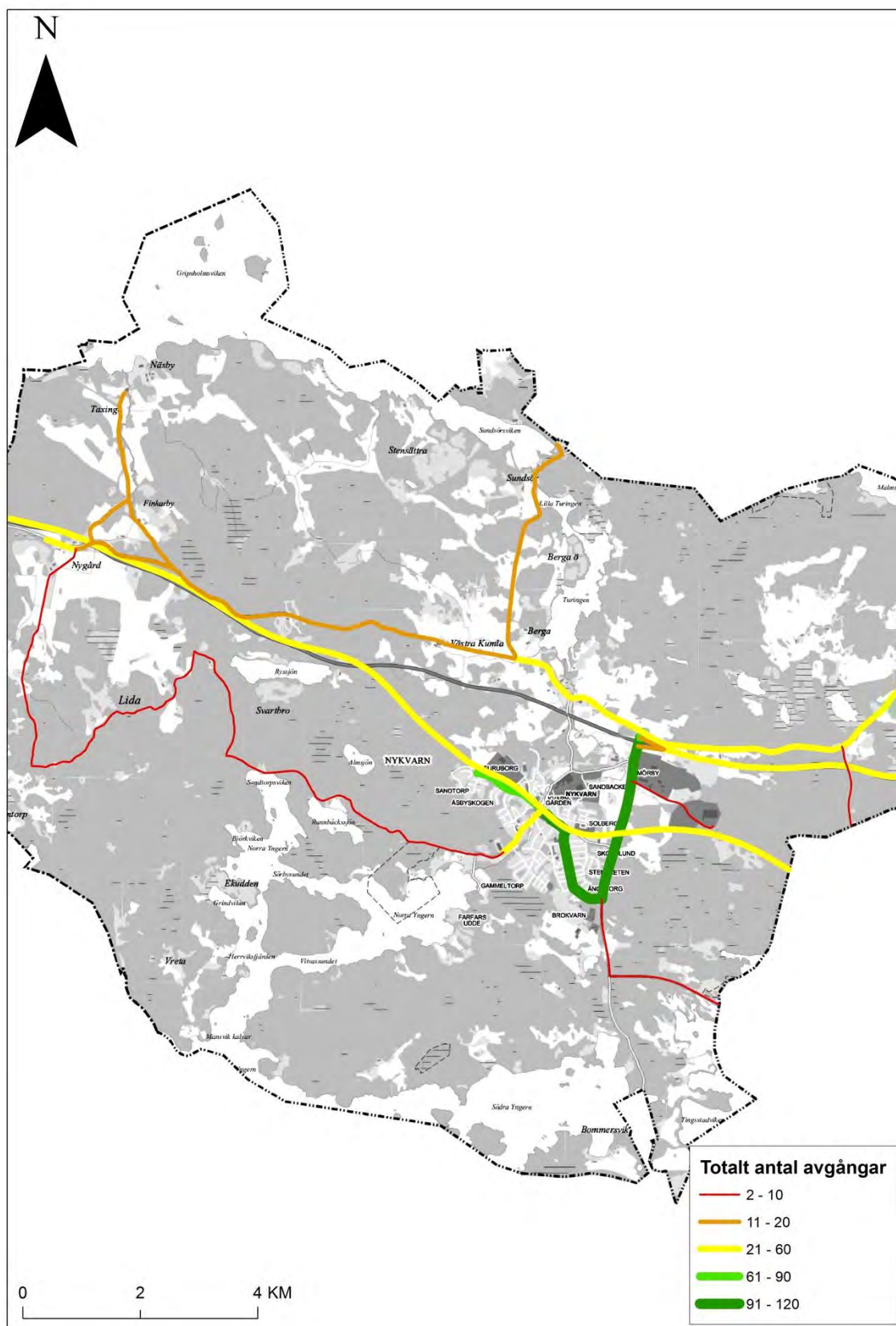
Linje 776 går mellan Sandtorp och Vackstanäs i Södertälje kommun och trafikeras endast på vardagsmorgnar från Nykarvans och vardageftermiddagar från Vackstanäs.²⁰

Nykarvans station trafikeras av regionaltåg mellan Eskilstuna och Stockholm Central via Flemingsberg, Södertälje Syd, Läggesta och Strängnäs. Med tåget nås Eskilstuna och Stockholm Central på ca 30 minuter.²¹ Figur 1 ger en bild över turtätheten hos kollektivtrafiken i kommunen, både för busstrafiken och tågtrafiken.



²⁰ AB Storstockholms Lokaltrafik, 2014

²¹ SJ, 2014



Figur 1. Kartan ger en bild över turtätheten i kommunens olika delar. Det som redovisas är totala antalet turer i båda riktningar ett vardagsdygn med utgångspunkt från gällande tidtabeller för busstrafiken och tågtrafiken februari 2015.

Länstrafiken Sörmland bedriver direktbuss mellan Strängnäs, Läggesta och Södertälje som passerar genom Nykvarns kommun på E20. Direktbussarna gör däremot inga stopp i Nykvarns kommun.²²

Enligt den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS 2010) bör huvuddelen av regionens nya bostäder och lokaler tillkomma i områden inom 1200 meter från en station.²³ Stora delar av bebyggelsen i Nykvarns tätort ligger inom detta avstånd från stationen (se figur 2).

Översiktsplan 2014 anger att samlad bebyggelse och ny samlad bebyggelse bör ha ett maximalt avstånd till en busshållplats på 500 meter.²⁴ Stora delar av Nykvarns tätort ligger inom detta avstånd från en busshållplats som används av kollektivtrafiken. Däremot försörjs inte nya områdena som byggts ut och planeras i södra tätorten av kollektivtrafik inom detta avstånd (se figur 2).

Mestadelen av den samlade bebyggelsen på landsbygden kan nå inom 500 meter från en busshållplats. De linjer som trafikerar dessa hållplatser skiljer sig dock mycket åt vad gäller turtäthet. Överlag är kollektivtrafiken på landsbygden mer frekvent norr om Svealandsbanan och E20 än söder om, där kollektivtrafiken mestadels utgörs av bussar till och från skolorna i kommunen (se figur 3).

Trafikförvaltningen skiljer i sina råd på längsta gångavstånd till en hållplats beroende på bebyggelsetyp och bebyggelsens placering. Riktvärdena anger längsta rekommenderade gångavstånd vilket betyder att all bebyggelse ska rymmas inom detta avstånd.²⁵

Gångavstånd enligt Översiktsplan 2014	
Till busshållplats	500 m ²⁶
Trafikförvaltningens råd för längsta gångavstånd till kollektivtrafik.²⁷	
Bostadsbebyggelse	Längsta fågelavstånd
Flerbostadshus	400 m
Radhus	550 m
Gruppvillabebyggelse i tätort	700 m
Gruppvillabebyggelse på landsbygd	1500 m

Trafikförvaltningen menar att det är viktigt vid nybyggnation att ta hänsyn till gångavstånden till kollektivtrafik eftersom det kan vara svårt att i efterhand anpassa kollektivtrafiken till

²² Länstrafiken Sörmland, 2015

²³ Regionplanekontoret, 2010

²⁴ Nykvarns kommun, 2014

²⁵ Trafikförvaltningen, 2014b

²⁶ Nykvarns kommun, 2014

²⁷ Trafikförvaltningen, 2014b

bebyggelsen. Ifall avstånden till kollektivtrafiken blir långa minskar komforten och restiden negativt vilket kan göra att de boende istället väljer att ta bilen.²⁸

2.2 Resor i Nykvarns kommun

Det finns ingen genomförd resvaneundersökning i Nykvarns kommun. Detta gör det svårt att veta vart invånarna reser samt med vilket färdmedel de reser. Ett antal antagande kan däremot göras vilka pekar på att bilen är det dominerande färdmedlet i kommunen.

Nykvarns geografiska läge samt att kommunen till stor del består av landsbygd gör bilberoendet i kommunen stort. Den kollektivtrafik som i nuläget försörjer kommunen bidrar även till det eftersom det tar förhållandevis lång tid att åka kollektivt ut från kommunen samt inom kommunen. Däremot borde pendling med tågtrafik dominera för dem som pendlar till de centrala delarna av Stockholmsregionen på grund av trafiksituationen på vägarna i dessa delar av regionen.

Även tillgången till exempelvis gratis parkering vid arbetsplatser bidrar till ett högt bilåkande. Befolkningsammansättningen med många barnfamiljer bidrar även det till att andelen som reser med bil blir hög eftersom barnfamiljer i högre utsträckning använder bilen som färdmedel.²⁹

Trafikförvaltningen uppskattar att reskvoten för kollektivtrafiken från bostaden i yttre kommuner i Stockholms län ligger på mellan 4-7% samtidigt som samma reskvot till arbetsplatsen för samma kommuner ligger på 3-12%. Reskvoten är ett mått på resbenägenhet för kollektivtrafiken och innebär den förväntade andel invånare som reser med kollektivtrafiken från ett område under en maxtimme respektive anländer till ett arbetsplatsområde med kollektivtrafiken under en maxtimme.³⁰

Sammanställning av bilinnehav per 1000 invånare år 2014 ³¹		
	Totalt antal bilar per 1000 invånare	Fysiska personers bilar per 1000 invånare
Nykvarn	504	440
Stockholms län	393	269
Södermanlands län	489	419
Riket	471	370
Gnesta	511	423
Strängnäs	513	438
Södertälje	396	317

Nykvarns kommun hade fjärde högsta totala antalet personbilar enligt bilregistret per 1000 invånare i Stockholms län år 2014. Antalet fordon ligger på ungefär samma nivå som

²⁸ Trafikförvaltningen, 2014b

²⁹ Steg, 2003

³⁰ Trafikförvaltningen, 2014b

³¹ Statistiska Centralbyrån, 2015

grannkommunerna Strängnäs och Gnesta i Södermanlands län. Ifall enbart personbilar ägda av fysiska personer jämförs ligger Nykvarn högst i Stockholms län och även högre än grannkommunerna Strängnäs och Gnesta. Båda dessa siffror ligger högre än genomsnittet i Sverige, Stockholms län och Södermanlands län.³² Tabellen nedan visar en sammanställning av bilnehavet där Nykvarn jämförs med genomsnittet i Stockholms län, Södermanlands län och Riket samt med grannkommunerna Gnesta, Strängnäs och Södertälje.

Uträckning restidskvot linje 780 och 780X Sandtorp (Hp Bärvägen) – Södertälje centrum		
<i>Aktivitet</i>	<i>Restid buss</i>	<i>Restid bil</i>
Gångtid från startpunkt	5 min	5 min
Väntetid	15 min	0 min
Åktid	30-33 min ³³	16 min ³⁴
Parkering	0 min	5 min
Gångtid till målpunkt	5 min	5 min
Restid	55-58	31 min
Restidskvot för linje 780 och 780X (restid kollektivtrafik/ restid bil)	1,7-1,8	
Uträckning restidskvot linje 780 och 780X östra Nykarvans tätort (Hp Rudkällavägen) – Södertälje centrum		
<i>Aktivitet</i>	<i>Restid buss</i>	<i>Restid bil</i>
Gångtid från startpunkt	5 min	5 min
Väntetid	15 min	0 min
Åktid	25-28 min ³⁵	14 min ³⁶
Parkering	0 min	5 min
Gångtid till målpunkt	5 min	5 min
Restid	50-53	29 min
Restidskvot för linje 780 och 780X (restid kollektivtrafik/ restid bil)	1,7-1,8	

Södertälje är en viktig pendlingsort från Nykarvans kommun, men en stor inpendling sker även in i Nykvarn från Södertälje. En resvaneundersökning gjord av Södertälje kommun år 2010 visade att 2193 personer pendlade in i Södertälje kommun från Nykarvans kommun. Samtidigt pendlade 558 personer åt andra hållet.³⁷ I Södertälje kommun genomfördes år 2005 en kartläggning av arbetsresorna till arbetsplatser på Södertälje kommun, AstraZeneca och Scania. Kartläggningen visade att arbetsresor med bil dominerade för de anställda bosatta i Nykarvans kommun. Andelen

³² Statistiska Centralbyrån, 2015

³³ AB Storstockholms Lokaltrafik, 2014

³⁴ Eniro, u.å.

³⁵ AB Storstockholms Lokaltrafik, 2014

³⁶ Eniro, u.å.

³⁷ Södertälje kommun, 2010

av de anställda från Nykvarns kommun som arbetspendlade med bil låg på mellan 75-100% på de olika arbetsplatserna, med kollektivtrafik som det näst vanligaste transportmedlet.³⁸

Restiderna för busstrafiken mellan Södertälje och Nykvarn är förhållandevis långa. Exempelvis är restidskvoten för en resa med buss på linjerna 780 och 780X mellan Sandtorp (hållplats Bärvägen) respektive östra delen av tätorten (hållplats Rudkällavägen) och Södertälje centrum 1,7-1,8 jämfört med samma resa med bil. Restid för kollektivtrafik beräknas genom att tiden för resan med bussen, väntetiden och gångtiden till och från hållplatserna beräknas. I beräkningen har en viktad väntetid för kollektivtrafiken använts. Det innebär att om en buss går 2 gånger/timme är den maximala väntetiden i teorin 30 min. För att få ett medelvärde på väntetiden används istället viktad väntetid vilket innebär att väntetiden halveras.³⁹ Linje 780 och 780X har tillsammans två avgångar/timme, vilket ger en viktad väntetid på 15 min.

För resa med bil blir väntetiden 0 min eftersom föraren själv bestämmer när bilen åker.⁴⁰ Däremot läggs 5 min till för parkering på grund av parkeringssituationen i Södertälje centrum. I övrigt är det samma tid för att ta sig till och från bilen som till och från bussen. Tabellen nedan redovisar uträkning av restidskvot mellan buss och bil på sträckan Sandtorp – Södertälje centrum.

Att få bilförare att gå över till kollektivtrafik har visat sig svårt. Det kan bland annat bero på att de som reser mycket med bil värderar bilresandet högt och sammankopplar bilåkande med positiva egenskaper som status, frihet och flexibilitet. Samtidigt ges inte en resa med kollektivtrafiken samma positiva egenskaper av de som ofta reser med bil.⁴¹

För att kunna konkurrera med bilåkande måste kollektivtrafiken vara lättillgängligt och attraktivt för sina nuvarande resenärer men även för de som i dagsläget väljer bilen. För att vara attraktivt får inte kollektivtrafiken vara för dyr och måste ha tidtabeller och linjedragningar som motsvarar människors resemonster.⁴² Nykvarns kommun kan genom samhällsplaneringen påverka var folk bosätter sig och kan på så sätt påverka efterfrågan på kollektivtrafik. Genom att låta kommunen växa i områden som redan försörjs av kollektivtrafik ges möjligheten för kollektivtrafiken att locka nya resenärer.

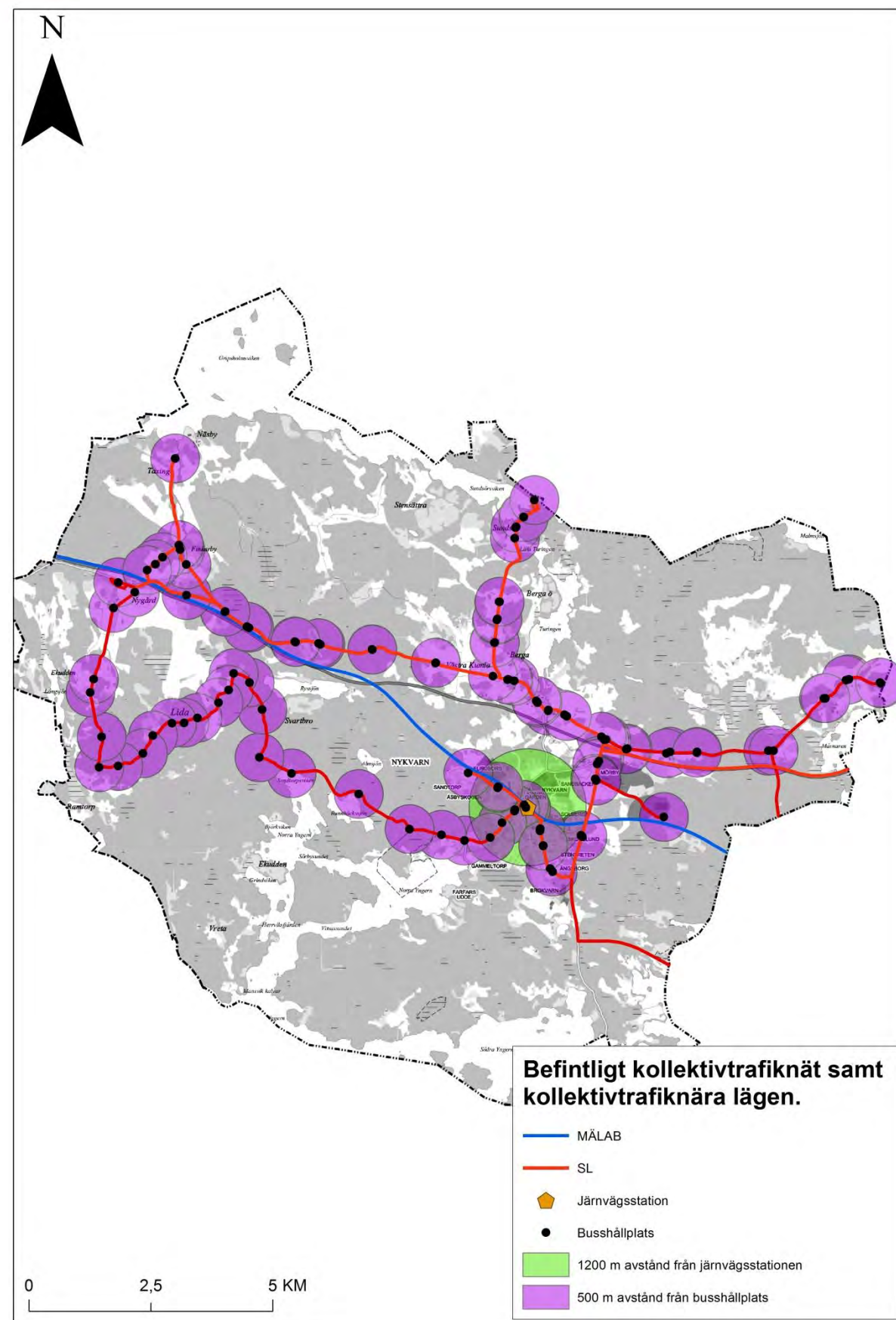
³⁸ Trivector Traffic AB, 2005

³⁹ Bollebygds kommun, 2009

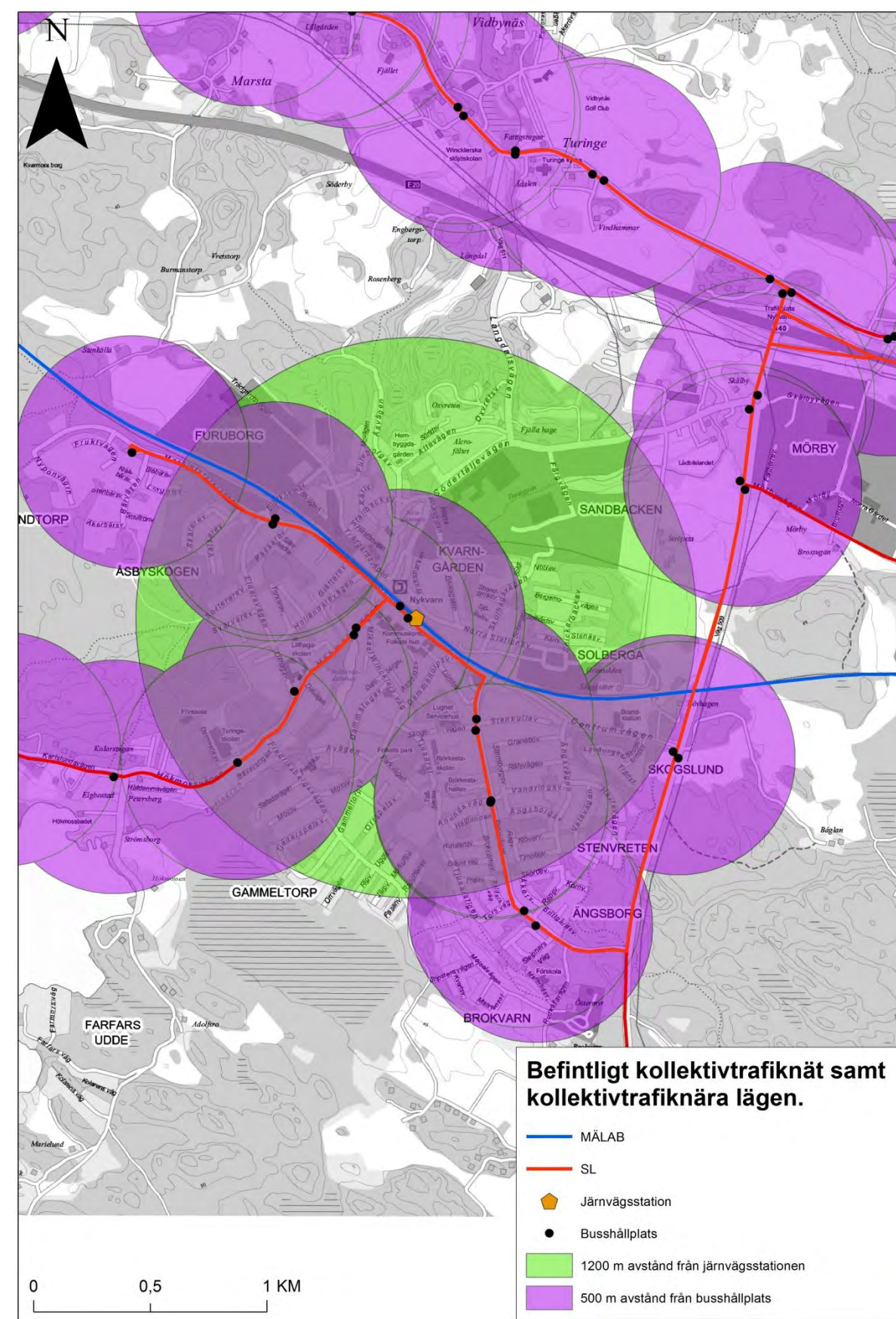
⁴⁰ Bollebygds kommun, 2009

⁴¹ Steg, 2003

⁴² Eriksson, 2011



Figur 3. Kartan visar befintligt kollektivtrafiknät i Nykvärns kommun våren 2015 och kollektivtrafiknära lägen.



Figur 2. Kartan visar befintligt kollektivtrafiknät i Nykvärns tätort våren 2015 och kollektivtrafiknära lägen.

3. UTVECKLAD KOLLEKTIVTRAFIK

Övergripande mål

- Andelen kollektivtrafikresor i kommunen ska öka.

Delmål

En utvecklad kollektivtrafik

- Regionaltåget ska utgöra grunden för kollektivtrafiken i kommunen.
- Kommunens stamnät för kollektivtrafik ska skapa förutsättningar för förkortade restider, hög turtäthet och ökad pålitlighet.
- Ny tillkommande bebyggelse på landsbygden bör placeras i kollektivtrafknära lägen för att kunna försörjas med kollektivtrafik som ansluter dessa områden med Nykvarns station, stamnätet för kollektivtrafik samt kommunens skolor.

Nedan redovisas Nykvarns kommuns ambitioner vad gäller kollektivtrafiken i kommunen och hur kommunen vill att kollektivtrafiken ska utvecklas.

3.1 En utvecklad kollektivtrafik

Regionaltåget utgör grunden i kommunens kollektivtrafik

Regionaltågen utgör grunden för kollektivtrafiken i kommunen. För Nykvarn är regionaltågen livsviktiga då de gör det möjligt för kommunens invånare att resa till arbete och studier i de centrala delarna av Stockholmsregionen under rimlig tid. Nykvarn ska även i fortsättningen vara ett stationsområde och för den utvecklingen är regionaltågen mycket viktiga.

I december 2013 ingicks ett samverkansavtal av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Stockholms, Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Örebro och Östergötlands län. Trafikplan 2017 behandlar regionaltågtrafiken efter Citybanans invigning.⁴³

Trafikplan 2017 innebär att Nykvarns station får stomtrafik vardagar med ett tåg i timmen mot Eskilstuna respektive Stockholm. De sista avgångarna på kvällarna kommer att trafikeras varannan timme. Dessutom förlängs vissa avgångar på morgonen till Arlanda och Uppsala samt utgår från Uppsala och Arlanda på eftermiddagen. Insatståg kommer trafikera delsträckan Eskilstuna – Stockholm morgon och eftermiddag. På helgerna kommer ett tåg gå i vardera riktning varannan timme.⁴⁴

Idag trafikeras Nykvarns station av 15 tåg mot Stockholm respektive Eskilstuna på vardagar och 8 tåg i vardera riktning lördagar och söndagar.⁴⁵ Trafikplan 2017 innebär att Nykvarns station kommer trafikeras av 17 stomtåg i vardera riktning på vardagarna. Dessa kommer dessutom kompletteras med 5 insatståg i vardera riktning i rusningstrafiken på vardagmorgnar och eftermiddagar. Lördagar och söndagar kommer Nykvarns station trafikeras av 9 tåg i vardera riktning.⁴⁶

⁴³ MÅLAB, 2013a

⁴⁴ MÅLAB, 2013b

⁴⁵ SJ, 2014

⁴⁶ MÅLAB, 2013a

Kommunen anser även att dubbelspår bör byggas ut längs Svealandsbanan mellan Södertälje Syd och Nykvarn för att göra sträckan mindre känslig för störningar vid den utökade trafiken i och med Trafikplan 2017 och befolkningsökningen i Mälardalen.

Nykvarns kommuns Vision 2025 talar om att regionaltågen ska gå under SL-taxa.⁴⁷ Trafikplan 2017 innebär inte ett införande av SL-taxa på regionaltågen. Däremot blir det möjligt för den som har ett periodkort för regionaltåget att även använda detta kort för anslutande resor med annan kollektivtrafik. Dessutom kommer kortet gälla på parallellt gående kollektivtrafik, vilket förenklar för resenärerna vid trafikstörningar.⁴⁸

Stamnät för busstrafiken med hög kapacitet och korta restider till och från Södertälje

Stamnätet är inte detsamma som dagens kollektivtrafiken utan ska peka ut var kommunen ska göra det möjligt för kapacitetsstark kollektivtrafik exempelvis i form av stombusslinje. Stamnätet har tagits fram genom att analysera var befolkningstätheten är störst samt var kommunens exploatering för bostäder och verksamheter kommer ske.

Stamnätet för kollektivtrafik tar till vara en framtida väg söder och öster om Nykvarns tätort. I Nykvarns tätort förbinds de tätast befolkade områdena, Nykvarns station och tätortens exploateringsområden med varandra. Stamnätet knyter även ihop dessa områden med verksamhetsområdet Stockholm Syd/Mörby och Södertälje.

Stamnätet ska utformas för att ge busstrafiken största möjliga framkomlighet och så korta restider som möjligt samtidigt som det når så många invånare och arbetsplatser som möjligt. Trafikförvaltningen har i stamnätsplanen för Stockholms län angett att restidskvoten för stamnätet i stråk med stort resande ska vara maximalt 1,5 jämfört med samma resa med bil.⁴⁹ För en bussresa med linje 780 och 780X mellan Sandtorp och Södertälje är restidskvoten för busstrafiken idag 1,7-1,8 jämfört med samma resa med bil. Vägar och gator längs stamnätet utformas så att bussar med hög kapacitet kan användas. I stamnätet råder en hög frekvens av avgångar under hela dagarna.

Trafikförvaltningens stamnätsplan för Stockholms län pekar ut en ny stamlinje mellan Nykvarn och Södertälje med en fortsättning mot Nynäshamn. Linjen är till för att skapa en bättre koppling mellan Nykvarn och Södertälje.⁵⁰ Kommunens ambition är att stamnätet för busstrafik med hög kapacitet ska utgöra en grund för förläggningen av den framtida stombusslinjen till Södertälje. I dagsläget finns inte underlaget för en sådan trafik i södra delarna av tätorten. Det kan dock ändras med framtida exploateringar utefter de nya stråken.

⁴⁷ Nykvarns kommun, 2014

⁴⁸ MÄLAB, 2015c

⁴⁹ Trafikförvaltningen, 2014a

⁵⁰ Trafikförvaltningen, 2014a

Landsbygdstrafik för studier och arbete

Utpekandet av ett stamnät innebär inte att resterande delen av kommunen inte ska förses med busstrafik. Stamnätet är dock till för att peka ut var kommunen vill ha kapacitetsstark busstrafik med hög frekvens och kort restid för pendlingsresor mellan kommunens mest tätbefolkade områden, verksamhetsområden med flest arbetsplatser och Södertälje.

Kommunens övriga tätbebyggda områden förses med kollektivtrafik som ansluter dessa områden till stamnätet, Nykvarns station och centrum samt till kommunens skolor. Framförallt gäller detta de områden där en förtätning och exploatering pekas ut i Översiktsplan 2014. Utanför tätorter utgörs kollektivtrafiken i regel av busslinjer som förbinder landsbygden med centralorten i kommunen samtidigt som den största delen av resenärerna utgörs av skolelevers resor till och från skolan.⁵¹

Eftersom boendetätheten på landsbygden är låg och avstånden långa har inte landsbygdstrafiken samma förutsättningar att komma lika nära hemmet som trafiken i tätorter. Är boendetätheten mycket låg blir det ofta inte samhällsekonomiskt försvarbart att bedriva kollektivtrafik utan istället viktigt att erbjuda exempelvis infartsparkeringar för bil och cykel.⁵² De längre avstånden på landsbygden ställer därför krav på kommunen och övriga väghållare att tillgodose tillgängligheten och säkerheten för oskyddade trafikanter längs vägen till busshållplatsen. Det kan exempelvis handla om att anlägga gång- och cykelvägar till dessa hållplatser.

Trafikförvaltningens riktlinjer för planeringen av kollektivtrafiken i Stockholms län anger att landsbygdstrafik ska bedrivas till utvecklingsområden på landsbygden med minst 200 permanentboende invånare inom en radie av 2 km. Minst tre avgångar per riktning ska erbjudas på vardagar. Samhällsekonomisk lönsamhet är inte ett krav för denna trafik men de enskilda turerna bör ha minst 10 påstigande.⁵³ År 2013 fanns det i Nykvarns kommun två områden på landsbygden med fler än 200 invånare. Dessa var Finkarby med 212 invånare och Nygårds hagar med 347 invånare.⁵⁴ För att Trafikförvaltningen ska erbjuda 30-minuterstrafik måste dock antalet bostäder uppgå till 570-1000 i yttre kommuner i länet.⁵⁵ Detta mått uppnås i Nykvarns kommun endast av Nykvarns tätort.

Kollektivtrafiken till den samlade bebyggelsen på landsbygden bör styras av regionaltågtrafikens tidtabeller och samt utformas i dialog med kommunens skolor. Detta för att möjliggöra för eleverna att åka med kollektivtrafiken till skolorna samtidigt som det blir möjligt att resa med kollektivtrafiken till arbeten och studier utanför kommunen från landsbygden.

Utveckla bytespunkter

Kommunens viktigaste bytespunkter för kollektivtrafiken är idag Nykvarns station och busshållplatsen Nedre Bruksgatan.

⁵¹ Trafikförvaltningen, 2014b

⁵² Trafikförvaltningen, 2014b

⁵³ Trafikförvaltningen, 2014b

⁵⁴ Statistiska Centralbyrån, 2014

⁵⁵ Trafikförvaltningen, 2014b

Nykvärns station kommer i och med utvecklingen av Nykvärns centrum och införandet av Trafikplan 2017 att fortsätta vara en viktig bytespunkt och knutpunkt för kollektivtrafiken i kommunen. Stationen kommer även kunna utvecklas till en ännu viktigare punkt i kommunen genom exempelvis mer service, fler bostäder och fler pendlarparkeringar för bil och cykel.

I området vid Stockholm Syd/Mörby bör en ny bytespunkt och knutpunkt i kollektivtrafiken skapas. Bytespunkten bör utformas för att få en koppling mellan busstrafiken från/till Södertälje, den regionala trafiken på E20, verksamhetsområdet Stockholm Syd/Mörby och kollektivtrafiken från kommunens ytterområden. Bytespunkten bör placeras söder om E20 för att bussar som trafikerar dessa olika destinationer ska kunna kopplas samman, lämpligtvis i närheten av kommunens informationsplats vid trafikplats Nykvärn. Hänsyn bör dock tas för hur den framtida busstrafiken genom Stockholm Syd/Mörby samt till och från Södertälje planeras. Vid bytespunkten bör även pendlarparkeringar för bil och cykel finnas.

Utveckla kollektivtrafiken till grannkommunerna

Idag finns kollektivtrafik i öst-västlig riktning till grannkommunerna genom regiontåg till Strängnäs respektive Södertälje och bussar till Södertälje. Däremot saknas trafik i nord-sydlig riktning mot Enhörna och Järna. Att få till kollektivtrafik till dessa områden från Nykvärn omnämns i Översiktsplan 2014.⁵⁶ Kollektivtrafiken skulle underlätta för barn och ungdomar boende i Enhörna som har fritidsaktiviteter i Nykvärn. Kommunen kommer uppvakta Stockholms läns landsting om en förlängning av bussen till Sundsvik mot Enhörna. Innan uppvaktningen bör en dialog föras med Södertälje kommun.



Bättre förutsättningar för kombinationsresa

Med kombinationsresor avses resor där två eller fler olika färdmedel används under resan, exempelvis buss och cykel. Den vanligaste kombinationsresan är att cykla till en hållplats och därifrån fortsätta resan med kollektivtrafik. Parkeringsanläggningar vid kollektivtrafik anläggs och sköts oftast av kommunen varför det är viktigt att ha en dialog mellan kommunen och de som ansvarar för kollektivtrafiken vid anläggning av pendlarparkeringar.⁵⁷ Trafikförvaltningen menar att ny bebyggelse bör lokaliseras vid goda kollektivtrafiklägen och kollektivtrafiken bör prioriteras framför biltrafiken i planeringen av verksamhetsområden och bostäder.⁵⁸

⁵⁶ Nykvärns kommun, 2014

⁵⁷ Trafikverket, 2014

⁵⁸ Trafikförvaltningen, 2014a

För att öka möjligheten för kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik behövs en utbyggnad av cykelparkeringar vid kommunens busshållplatser och ett utbyggt cykelvägnät.⁵⁹ Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) och Trafikverket menar att dagparkeringar vid exempelvis kollektivtrafik bör utformas med ramlåsbara cykelställ och väderskydd.⁶⁰

Nykvarns cykelplan pekar ut att de busshållplatser i kommunen som har mer än 40 på- och/eller avstigande per dygn ska förses med cykelparkeringar. Dessa bör förses med ramlåsbara cykelställ och väderskydd.⁶¹ Dessutom bör alla busshållplatser längs stamnätet förses med cykelparkeringar för att öka upptagningsområdet för den kapacitetsstarkaste busstrafiken i kommunen.

Pendlarparkering för bilar finns i anslutning till Nykvarns station. Där finns även pendlarparkeringar för cyklar med ramlåsbara cykelställ och väderskydd. I övrigt är den enbart busshållplatsen Bärvägen som har cykelparkering i direkt anslutning till kollektivtrafiken.

Trycket på pendlarparkeringarna för bilar vid Nykvarns station är stort. För att se till att dessa parkeringsplatser används som pendlarparkeringar kan ett biljettsystem införas på dessa parkeringar. I Stockholmsområdet finns ett flertal infartsparkeringar där de som har ett SL-kort laddat med biljett, oftast krävs minst 30-dagarskort, kan parkera gratis eller mot reducerat pris. Exempelvis skrivs en biljett ut när personen håller fram kortet vid biljettautomaten.⁶² Infartsparkeringar där SL-kort krävs finns exempelvis i Järfälla kommun, Huddinge kommun och Stockholms stad.

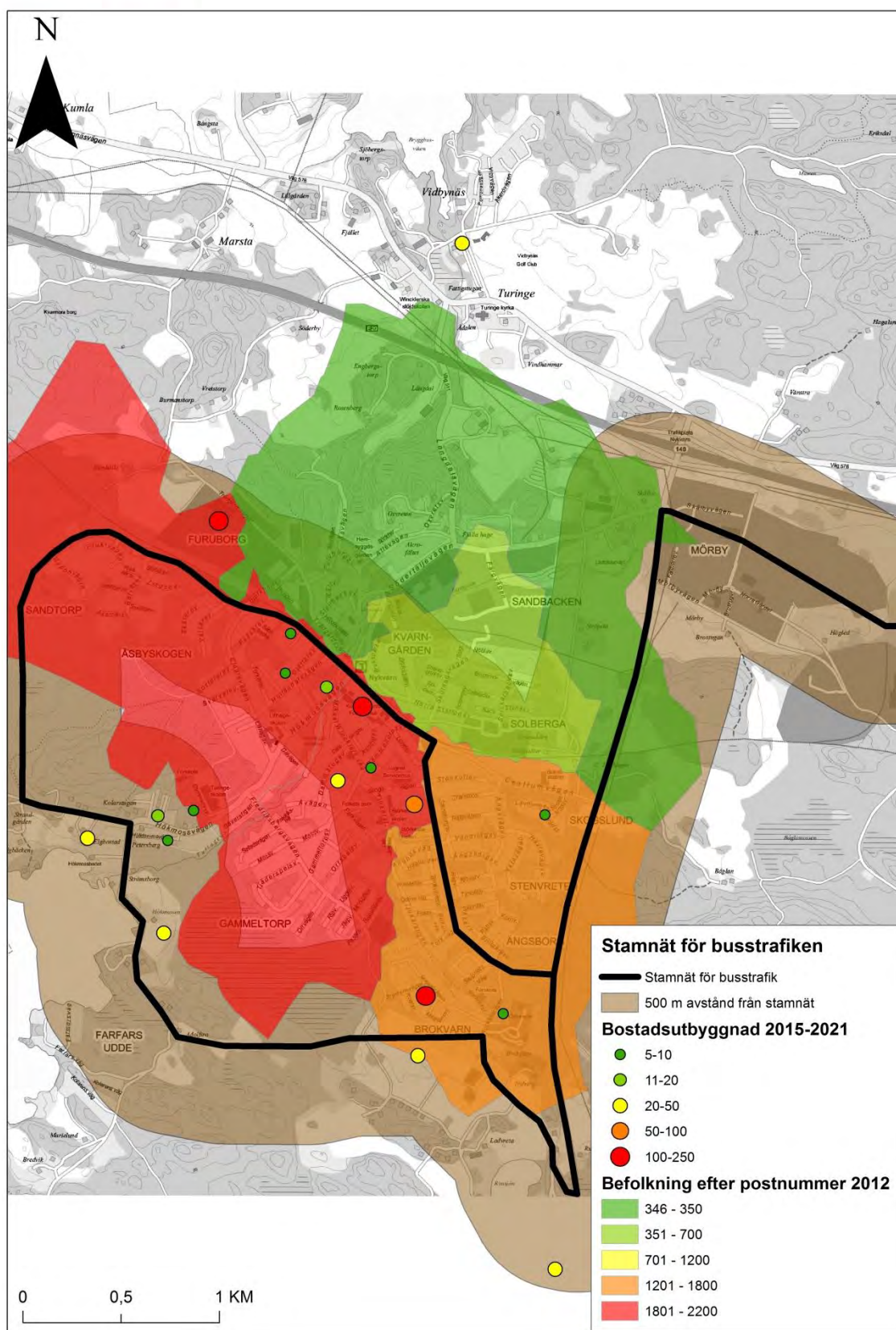
Ett liknande system skulle kunna införas på pendlarparkeringarna vid Nykvarns station där en biljett kan skrivas ut mot uppvisande av SL-kort och/eller SJ-kort. Det skulle bidra till att säkerställa att pendlarparkeringarna används till just pendlingsresor.

⁵⁹ Trafikverket, 2014

⁶⁰ Sveriges Kommuner och Landsting och Trafikverket, 2010

⁶¹ Nykvarns kommun, 2015

⁶² Huddinge kommun, 2015; Stockholm Parkering, u.å.; Storstockholms Lokaltrafik, u.å.



Figur 4. Stanmät för busstrafiken i Nyckvarns tätort.

4. TILLGÄNGLIGHET

Övergripande mål

- Andelen kollektivtrafikresor i kommunen ska öka.

En tillgänglig kollektivtrafik

Bytespunkterna i kollektivtrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade och bidra till en jämställd kollektivtrafik. Ingen ska hindras från att resa med kollektivtrafiken på grund av fysiska och psykiska förutsättningar, ålder eller kön.

Ökad tillgänglighet innebär den demokratiska rätten att kunna röra sig fritt och kunna verka i samhället. I Stockholms län ska ett hela resan-perspektiv råda gällande kollektivtrafiken, där hela resan från dörr till dörr ska vara tillgänglig för resenärer med funktionsnedsättning.⁶³ Kommunerna har ett stort ansvar i att bidra till detta eftersom förflyttningen till och från en hållplats ofta sker längs kommunala vägar och därför är en kommunal angelägenhet.

Många av de busshållplatser som används av kollektivtrafiken i Nykvarns kommun har idag brister gällande tillgängligheten. Ett fåtal av kommunens hållplatser är försedda med visuell och taktill markering samt saknar kantstenar och plattformar. Det gäller både busshållplatser i Nykvarns tätort och på landsbygden. En inventering av de busshållplatser som trafikeras idag redovisas i bilaga 1.

4.1 En tillgänglig kollektivtrafik

Att ta sig till hållplatsen och stationen

Gångvägar till och från hållplatser ska vara tillgängliga.⁶⁴ Större nivåskillnader ska förses med trappor, ramper eller hissar. Möbleringen längs gångstråken ska placeras så att den inte utgör något hinder. Det är även viktigt med sittplatser längs gångstråk mot hållplatser samt i anslutning till trappor och ramper.⁶⁵ En inventering av gångvägar och gångstråk i Nykvarns tätort redovisas i gång- och tillgänglighetsplanen.

Tillgänglighet vid infartsparkeringar

En infartsparkering vid en station ska placeras så nära entrén till stationen som möjligt, helst inom 10 meter från entrén. Det ska finnas minst två platser som är reserverade för fordon med speciellt parkeringstillstånd. Alternativt ska 5 procent av det totala antalet platser vara reserverade.

Minst en av de reserverade parkeringsplatserna ska vara 5 meter bred för att en rullstol kan lyftas in och ut via ramp eller lift från sidan av fordonet. Minsta bredd för parkeringsplats som tillåter förflyttning av rullstol och bil är 3,6 meter.

⁶³ Trafikförvaltningen, 2015c

⁶⁴ Trafiknämnden Stockholms läns landsting, 2012

⁶⁵ Trafikförvaltningen, 2015c

Vid hållplatser och stationer dit många tar sig med cykel ska det finnas cykelparkeringar. Detta för att förhindra att felparkerade cyklar hindrar personer med funktionsnedsättningar att ta sig fram.⁶⁶

Vid Nykvarns station finns pendlarparkeringar norr om järnvägen vid Norra Stationsvägen samt vid Trädgårdsvägen. Pendlarparkeringen vid Norra Stationsvägen har två platser reserverade för speciellt parkeringstillstånd från vilka det är möjligt att via hiss nå stationens plattformar.

Tillgängliga busshållplatser

Väghållarna i kommunen (Nykvarns kommun, Trafikverket och enskilda väghållare) ansvarar för den fysiska utformningen av hållplatserna i form av anläggande av kantsten, markbeläggning och taktila och kontrasterande markeringar. Stockholms läns landsting och Trafikförvaltningen ansvarar för att det finns trafikinformation på hållplatsen och för eventuella väderskydd.⁶⁷

När nya busshållplatser byggs och gamla byggs om på det kommunala vägnätet följs Stockholms läns landstings *Riktlinjer Utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik* (RiBuss). Dessutom används Stockholmsmodellen vilket innebär att kantstenen ska vara 16-17 cm hög, förses med visuell markering och att påstigningspunkten markeras med taktila kupolplattor.⁶⁸ I bilaga 1 redovisas en inventering av kommunens samtliga busshållplatser i trafik månadsskiftet februari-mars 2015.

Tillgänglighet i fordon

Två av de nuvarande busslinjerna i kommunen trafikeras idag inte med lågentrébussar.⁶⁹ Det innebär att det kan vara besvärligt för personer med funktionsnedsättning att kliva av och på bussen, speciellt om det inte finns någon plattform på busshållplatsen. Kollektivtrafiken i kommunen bör därför trafikeras av tillgänglighetsanpassade fordon, för att ingen ska förhindras från att åka kollektivt.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län slår fast att kollektivtrafiken i länet ska erbjuda god tillgänglighet till alla som bor och vistas i Stockholmsregionen och svar mot olika grupperns behov.⁷⁰ De två busslinjerna i Nykvarns kommun som inte är tillgänglighetsanpassade är de sista i länet. Senast i och med starten av det nya trafikavtalet för avtalsområde Södertälje-Nykvarn augusti 2016 kommer dessa linjer att trafikeras av endast tillgänglighetsanpassade bussar.⁷¹

⁶⁶ Trafikförvaltningen, 2015c

⁶⁷ Trafikförvaltningen, 2015c

⁶⁸ Trafikförvaltningen, 2014c

⁶⁹ AB Storstockholms Lokaltrafik, 2014

⁷⁰ Trafiknämnden Stockholms läns landsting, 2012

⁷¹ Trafikförvaltningen, 2015a

Trygga och trevliga miljöer

Ur ett jämställdhetsperspektiv är tryggheten i kollektivtrafiken en viktig del av tillgängligheten. Enligt Trafikförvaltningen ger den upplevda tryggheten i kollektivtrafiken utslag för skillnader mellan män och kvinnor.⁷²

För tryggheten är drift och underhåll viktigt. Allt som byggs måste underhållas. Trafikförvaltningen påpekar att de kundmiljöer som används i kollektivtrafiken ska uppfattas av resenärerna som tydliga, tillgängliga och trygga.⁷³ Nykarvns kommun har ett ansvar att skapa trygga miljöer vid de busshållplatser där kommunen är väghållare eller markägare.

⁷² Trafikförvaltningen, 2014b

⁷³ Trafikförvaltningen, 2015c

5. TRAFIKSÄKERHET

Övergripande mål

- Andelen kollektivtrafikresor i kommunen ska öka.

En trafiksäker kollektivtrafik

- Kollektivtrafiken i kommunen präglas av trafiksäkra miljöer där säkerheten för oskyddade trafikanter ges högsta prioritet.

Utformningen av miljön kring hållplatser har stor betydelse för trafiksäkerheten och är det kommunen främst kan påverka.⁷⁴ Ungefär 75 procent av alla som dödas eller skadas allvarligt på de kommunala vägarna och gatorna är oskyddade trafikanter.⁷⁵ Kollektivtrafik genererar oskyddade trafikanter genom att passagerarna måste ta sig till och från hållplatser och stationer och när de står och väntar på exempelvis bussen. Trafikmiljön i närheten av en hållplats är ofta komplicerad och flödet av människor och fordon koncentreras ofta till dessa miljöer.⁷⁶

5.1 En trafiksäker kollektivtrafik

Genom dagens olycksstatistik från STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) går det inte att få fram data över hur många olyckor som sker vid busshållplatser. Studier som gjorts i Göteborg och Malmö pekar däremot mot att trafikmiljön vid busshållplatser har stor påverkan på trafiksäkerheten för barn och fotgängare.⁷⁷

För Nykvarn har ingen kartläggning gjorts gällande olyckor och dess relation till kollektivtrafiken, men enligt trafikoperatören Nobina är trafikolyckor i kollektivtrafiken ovanliga i Nykvarn. De senaste två åren har endast 4 trafikolyckor med bussar inblandade skett, varav ingen resulterade i personskador.⁷⁸ Studierna i Göteborg och Malmö visar däremot att trafiksäkerheten vid hållplatser är viktigt. Äldre utgör dessutom en stor kollektivtrafikresande grupp och även en hårt olycksdrabbad fotgängargrupp. Därför är inte enbart själva hållplatsen viktig ur en trafiksäkerhetssynpunkt utan även gång- och cykelstråken till och från dessa.⁷⁹ Mycket höga krav måste även ställas på hållplatser som utnyttjas av barn för resor till och från skolan.⁸⁰

Betydande riskmoment vid busshållplatser är:

- Omkörning av stillastående bussar.
- För höga hastigheter med hänsyn till omständigheterna.
- Skymd sikt i samband med korsande fotgängare.
- Ouppmärksamma och jäktade bussresenärer.
- Passerande cyklister på intilliggande gång- och cykelväg.
- Kapacitetsproblem vid plattformen.

Val av hållplatsens utformning och val av hållplatsens lokalisering kan reducera riskmomenten. Ifall en hållplats ska ligga nära en korsning bör den i de flesta fall placeras efter korsningen. Då uppmuntras passagerarna att korsa gatan bakom bussen, siktproblemen för korsande trafik

⁷⁴ Sveriges Kommuner och Landsting, 2009

⁷⁵ Sveriges Kommuner och Landsting, 2013b

⁷⁶ Sveriges Kommuner och Landsting, 2009

⁷⁷ Sveriges Kommuner och Landsting, 2009

⁷⁸ Nobina Sverige AB, 2015

⁷⁹ Sveriges Kommuner och Landsting, 2009

⁸⁰ Svenska Kommunförbundet m.fl., 1999

minimeras och konflikter mellan buss och högersvängande bilar elimineras. Ifall bussen slipper göra någon sidoförskjutning vid angöring av hållplatsen minskar risken för fallskador inne i bussen.⁸¹

Trafikverket har i samband med en åtgärdsvalstudie för väg 576 och 523 inventerat busshållplatser längs dessa vägar. Nästan alla av de inventerade busshållplatserna ansågs ha brister i trafiksäkerheten. De flesta busshållplatserna bedömdes upplevas osäkra för barn och gånganslutningarna till busshållplatserna bedömdes upplevas farliga för barn.⁸²

För att säkra trafiksäkerheten i tätbebyggt område bör busshållplatser med många resande och där trafiksituationen är komplex utformas så att hastigheten på passerande fordon underskrider 30 km/h.⁸³ I Nykvärns styrdokument för hastighetsreducerande åtgärder anges dock att det på vägar med busstrafik kan vara svårt att uppnå tillräcklig farmkomlighet för busstrafiken ifall biltrafiken begränsas till 30 km/h. Därför bör åtgärder som säkerställer 40 km/h för personbilar användas på dessa gator.⁸⁴ För att uppnå detta krävs i de flesta fall någon form av hastighetsdämpande åtgärd i anslutning till hållplatsen oavsett om bussen stoppar övrig trafik vid sitt stopp eller inte. Detta för att trafiksäkerheten ska tryggas för de oskyddade trafikanterna även om det inte är någon buss i närheten av hållplatsen.⁸⁵

De bussar som trafikerar linjer i kommunen där de går via motorvägen E20 ska vara anpassade för motorvägstrafik. Det innebär att det måste finnas sittplats med bälte för alla passagerare och att antalet stående passagerare minimeras. I Sverige är det lag på att alla som färdas i ett fordon försett med bilbälte måste använda bälte om en sådan plats är tillgänglig.⁸⁶ Högsta tillåtna hastighet för bussar har höjts från 90 km/h till 100 km/h, men endast för bussar där alla passagerare har tillgång till en sittplats försedd med bilbälte.⁸⁷ I dagsläget används vanliga linjebussar på de linjer som trafikerar E20. Enligt Trafikförvaltningens riktlinjer för fordon bör de bussar som går på motorvägar ha en högre säkerhetsnivå och bör utrustas med bälten.⁸⁸

⁸¹ Sveriges Kommuner och Landsting, 2009

⁸² Trafikverket, 2012a; Trafikverket, 2012b

⁸³ Sveriges Kommuner och Landsting, 2009

⁸⁴ Nykvärns kommun, 2012

⁸⁵ Sveriges Kommuner och Landsting, 2009

⁸⁶ SFS 1998:1276 4 kap. 10§

⁸⁷ Näringsdepartementet, 2013

⁸⁸ Trafikförvaltningen, 2015b

6. HANDLINGSPLAN

6.1 Genomförande

Nykvarns kommun kan påverka kollektivtrafiken i kommunen på ett flertal sätt. Kollektivtrafiken utförs och planeras däremot av andra aktörer.

6.1.1. Kommunens roll

Kommunen påverkar som väghållare och markägare

Nykvarns kommun kan genom sin roll som väghållare påverka vilka vägar och gator det är lämpligt att trafikera med kollektivtrafik. Genom sin roll som väghållare är Nykvarns kommun även ansvarig för utformningen av busshållplatserna och kan därigenom påverka både tillgängligheten och trafiksäkerheten på busshållplatserna längs de kommunala vägarna. Kommunen kan även som markägare påverka var det är möjligt att etablera säkra cykelparkeringar och pendlarparkeringar för att öka kombinationsresandet mellan kollektivtrafik och övriga färdmedel.

Alla busshållplatser på de kommunala vägarna ska tillgänglighetsanpassas under mandatperioden 2015-2019. Det innebär att de ska förses med taktill och visuell beläggning och kantsten som innebär plant insteg i bussen. Vid inventeringen februari-mars 2015 var 8 av 16 busshållplatser längs de kommunala vägarna tillgänglighetsanpassade.

Kommunen påverkar genom planering

Nykvarns kommun har planmonopol i kommunen, vilket gör att kommunen bestämmer var det är lämpligt att etablera bostäder och verksamheter. Genom planmonopolet kan kommunen därmed påverka var det finns passagerarunderlag för att bedriva kollektivtrafik. Kommunen bör även i enlighet med Översiktsplan 2014 koncentrera bostadsbyggandet till områden som redan är eller har möjlighet att förses med kollektivtrafik, framförallt genom förtätning av Nykvarns tätort. Genom att skapa fler bostäder i närheten av Nykvarns station och längs det av kommunen utpekade stamnätet för kollektivtrafik ökar kollektivtrafikens resandeunderlag och möjligheten för fler Nykvarnsbor att resa kollektivt.

Kommunen påverkar genom dialog och samarbete

Kommunen kan genom dialog med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och deras trafikoperatörer påverka kollektivtrafiken och dess sträckning i kommunen. Genom de nätverk kommunen deltar i kan Nykvarns kommun dessutom samordna sin påverkan med andra kommuner, till exempel genom samarbete med Södertörns kommunerna och i samarbete med grannkommunerna.

Nykvarns kommun bör även verka som en sammanförande kraft mellan de olika kollektivtrafikmyndigheterna och deras trafikoperatörer i frågor som påverkar kollektivtrafiken i kommunen samt mellan exempelvis kollektivtrafikbranschen och exploitörer verksamma i kommunen.

6.1.2. Övriga aktörers roll

Trafikoperatörerna utför trafiken

Trafikoperatörernas roll är att producera en trygg, säker och effektiv kollektivtrafik som för invånarna i Nykvarns kommun och övriga regionen ska ses som ett alternativ till bilresor för resor till arbete och fritidsaktiviteter. I detta arbete är det nödvändigt att trafikoperatörerna för en god dialog med Nykvarns kommun för att samordningen av bostadsbyggandet och verksamhetsetableringarna och kollektivtrafiken.

Planering av trafik

Det är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som ansvarar för planeringen av kollektivtrafiken i kommunen. Planeringen måste ske i samråd och dialog med kommunen för att Nykvarns kommun ska kunna säkerställa att invånarnas intressen tas tillvara och att kollektivtrafiken planeras utifrån invånarnas behov. Kollektivtrafikmyndighet för Stockholms län är Stockholms läns landsting genom Trafikförvaltningen. Trafikförvaltningen planerar dock trafiken på länsnivå och måste därför ta hänsyn till hela länets intresse och inte enbart de intressen Nykvarns kommun har.

Väghållare i kommunen

De vägar där kommunen är väghållare är mestadels koncentrerade till Nykvarns tätort. Det innebär att en stor del av busstrafiken färdas på vägar där andra aktörer står som väghållare. Dessa består av Trafikverket för de statliga vägarna och vägsamfälligheter för de enskilda vägarna. Därmed ligger ansvaret hos dessa aktörer för att utformningen av busshållplatser längs deras vägar uppfyller god tillgänglighet och trafiksäkerhet.

Nykvarns kommun ger bidrag till de enskilda vägar som trafikeras av busstrafik i linjetrafik. Det ger kommunen en möjlighet att påverka dessa att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten vid busshållplatserna.

6.2 Uppföljning

Handlingsplanens uppföljning utgår från de olika målen med kollektivtrafikplanen.

Övergripande mål

- Andelen kollektivtrafikresor i kommunen ska öka.

Delmål

En utvecklad kollektivtrafik

- Regionaltåget ska utgöra grunden för kollektivtrafiken i kommunen.
- Kommunens stamnät för kollektivtrafik ska skapa förutsättningar för förkortade restider, hög turtäthet och ökad pålitlighet.
- Ny tillkommande bebyggelse på landsbygden bör placeras i kollektivtrafiknära lägen för att kunna försörjas med kollektivtrafik som ansluter dessa områden med Nykvarns station, stamnätet för kollektivtrafik samt kommunens skolor.

För att kunna nå det övergripande målet att andelen kollektivtrafikresor i kommunen ska öka är en utveckling av kollektivtrafiken i kommunen viktig. Regionaltåget och Nykvarns station är kommunens naturliga centralpunkt vad gäller kollektivtrafiken. Tåget gör det möjligt att bo i Nykvarns kommun och arbeta i exempelvis Stockholm och Eskilstuna.

Regionaltåget ska dessutom kompletteras med snabb busstrafik till Södertälje och med en kollektivtrafik som ansluter kommunens samlade bebyggelse på landsbygden till stationen och den snabba busstrafiken till Södertälje. Trafikförvaltningen har i stornätsplanen för Stockholms län angett att restidskvoten stornätet i stråk med stort resande ska vara maximalt 1,5 jämfört med samma resa med bil.⁸⁹ För en bussresa med linje 780 och 780X mellan Sandtorp respektive östra delen av tätorten och Södertälje är restidskvoten för busstrafiken idag 1,7-1,8.

Uppföljning

Andel kollektivtrafikresor i kommunen.	Resvaneundersökning
Restidskvot för kollektivtrafiken.	Inventering
Kollektivtrafikförsörjning av samlad bebyggelse på landsbygden	Inventering

En tillgänglig kollektivtrafik

- Bytespunkterna i kollektivtrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade och bidra till en jämställd kollektivtrafik. Ingen ska hindras från att resa med kollektivtrafiken på grund av fysiska och psykiska förutsättningar, ålder eller kön.

Ökad tillgänglighet innebär den demokratiska rätten att kunna röra sig fritt och kunna verka i samhället. Många av de busshållplatser som används av kollektivtrafiken i Nykvarns kommun har idag brister gällande tillgängligheten. Ett fåtal av kommunens hållplatser är försedda med visuell och taktill markering samt saknar kantstenar och plattformar. Det gäller både busshållplatser i Nykvarns tätort och på landsbygden. En inventering av de busshållplatser som trafikeras idag redovisas i bilaga 1.

Uppföljning

Andel tillgänglighetsanpassade busshållplatser i kommunen	Inventering
Andel parkeringsplatser vid pendelparkeringar reserverade för fordon med speciellt parkeringstillstånd	Inventering

En trafiksäker kollektivtrafik

- Kollektivtrafiken i kommunen präglas av trafiksäkra miljöer där säkerheten för oskyddade trafikanter ges högsta prioritet.

⁸⁹ Trafikförvaltningen, 2014a

Utformningen av miljön kring hållplatser har stor betydelse för trafiksäkerheten och är det kommunen främst kan påverka.⁹⁰ Ungefär 75 procent av alla som dödas eller skadas allvarligt på de kommunala vägarna och gatorna är oskyddade trafikanter.⁹¹ Kollektivtrafik genererar oskyddade trafikanter genom att passagerarna måste ta sig till och från hållplatser och stationer och när de står och väntar på exempelvis bussen. Trafikmiljön i närheten av en hållplats är ofta komplicerad och flödet av människor och fordon koncentreras ofta till dessa miljöer.⁹²

Uppföljning

Antal dödade och skadade oskyddade trafikanter längs
kollektivtrafikens stråk
Andel hastighetssäkrade busshållplatser

Statistik från STRADA
Inventering

⁹⁰ Sveriges Kommuner och Landsting, 2009

⁹¹ Sveriges Kommuner och Landsting, 2013b

⁹² Sveriges Kommuner och Landsting, 2009

7. REFERENSER

AB Storstockholms Lokaltrafik (2014) *Buss Södertälje Järna Nykvarn – Tidtabell 14 december 2014-18 juni 2015, 17 augusti-12 december 2015*

AB Storstockholms Lokaltrafik (u.å.) *Parkera och åk*,
<http://sl.se/sv/info/resa/pendelparkering/pendelparkeringar/>, hämtad 2015-05-11

Bollebygds kommun (2009) *Restidsanalys för detaljplaneprogram för Erikstorp 1:183 m.fl., öster om Skräddargårdshöjd, Bollebygds kommun, Västra Götalands län*, Bollebygds kommun

Eniro (u.å.) *Vägbeskrivning Bärvägen, Nykvarn – Södertälje Centrum station, Södertälje*,
<http://kartor.eniro.se/vagbeskrivning>, hämtad 2015-04-20

Eriksson, Lars (2011) *Car Users' Switching to Public Transport for the Work Commute*, doktorsavhandling, Karlstad universitet

Nobina Sverige AB (2015) *Information om olyckor i kollektivtrafiken i Nykvarns kommun från Ulf Håkansson, Depåkoordinator Nobina Sverige AB*, 2015-05-04

Huddinge kommun (2015) *Infartsparkeringar för bil*, <http://www.huddinge.se/trafik-vagar-och-resande/parkering/infartsparkeringar/>, uppdaterad 2015-03-30, hämtad 2015-05-11

Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet (2012) *Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram*, antagen av direktionen för kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet 2012-09-20, Nyköping: Arkitektkopia

Länstrafiken Sörmland (2015) *841 Direktbuss: Strängnäs – Läggesta – Södertälje, 2015-04-20 – 2015-10-31*, Länstrafiken Sörmland

MÄLAB (2013a) *Samverkansavtal om utveckling av regionalstågtrafiken i Östra Sverige*, De regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Stockholm, Södermanland, Uppsala, Västmanland, Örebro och Östergötlands län

MÄLAB (2013b) *Bilaga B Trafikutbud etapp 1*, De regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Stockholm, Södermanland, Uppsala, Västmanland, Örebro och Östergötlands län

MÄLAB (2015a) *Om MÄLAB*, <http://www.malab.se/malardalstrafik-malab-ab>, uppdaterad 2015, hämtad 2015-04-13

MÄLAB (2015b) *Ny Trafik 2017*, <http://www.malab.se/nytrafik>, uppdaterad 2015, hämtad 2015-04-13

MÄLAB (2015c) *Remissvar kollektivtrafikplan Nykarvans kommun*, diarienummer 150526-GG1
MÄLAB – Mälardalstrafik AB

Nykarvans kommun (2012) *Styrdokument för hastighetsreducerande åtgärder på Nykarvans kommuns vägar*, antagen av Bygg- och miljönämnden 2012-09-10, Nykarvans kommun

Nykarvans kommun (2014) *Översiktsplan 2014 – 2014-05-20*, antagen av kommunfullmäktige 2014-06-18, Nykarvans kommun

Nykarvans kommun (2015) *Cykelplan*

Näringsdepartementet (2013) *Nya hastighetsregler för tunga bussar*, Pressmeddelande, 8 november 2013, Näringsdepartementet

Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik (u.å.) *Mål & Vision*,
<http://www.svenskkollektivtrafik.se/partnersamverkan/Om-Fordubblaprojektet/Mal/>, hämtad 2015-02-05

Regeringen (2009) *Mål för framtidens resor och transporter – Proposition 2008/09:93*, Näringsdepartementet

Regionplanekontoret (2010) *Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen – RUF5 2010*, antagen av landstingsfullmäktige i Stockholms län 2010-05-11, Stockholms läns landsting

SJ (2014) *SJ58 Stockholm – Eskilstuna, 14 dec 2014-1 apr 2015*, Samtrafiken i Sverige AB

Statistiska Centralbyrån (2014) *Kommunfakta – Tätort – Nykarvans*, Statistiska Centralbyrån

Statistiska Centralbyrån (2015) *Antalet fordon enligt bilregistret efter region, ägarkategori och år – Statistikdatabasen*, senast uppdaterad 2015-03-25

Stockholms läns landsting (u.å.) *Storstockholms Lokaltrafik, SL*,
<http://www.sll.se/verksamhet/kollektivtrafik/sl/>, hämtad 2015-04-13

Stockholm Parkering (u.å.) *Infartsparkeringar i Stockholms stad, adresser, priser m.m.*,
<http://www.stockholmparkering.se/SitePages/Infartsparkering.aspx>, hämtad 2015-05-11

Steg, Linda (2003) *Can Public Transport Compete with the Private Car?*, i *LATSS RESEARCH* (2003), volym 27, nummer 2, sid. 27-35

Svensk kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag, Svenska Taxiförbundet, Branchsföreningen Tågoperatörerna, Sveriges Kommuner och Landsting, Trafikverket och Jernhusen (2011) *X2 - Fördubblingsprojektet*

Svenska Kommunförbundet, Vägverket, Svenska Lokaltrafikföreningen och Kommunikationsforskningsberedningen (1999) *Bättre busshållplatser*, Stockholm: Katarina Tryck AB

Sveriges Kommuner och Landsting (2009) *Åtgärds katalog för säker trafik i tätort, tredje utökade upplagan*, Västerås: Edita

Sveriges Kommuner och Landsting och Trafikverket (2010) *GCM-Handbok – Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel och mopedtrafik i fokus*, Solna: Åtta45

Sveriges Kommuner och Landsting (2013a) *Bygg för attraktiv kollektivtrafik – Tre kommuner som kan lära oss läxan*, LTAB

Sveriges Kommuner och Landsting (2013b) *Trafiksäkra staden – Handbok för ett målinriktat kommunalt trafiksäkerhetsprogram*, LTAB

Södertälje kommun (2010) *Resvanor i Södertälje kommun*, Trivector Traffic och Södertälje kommun

Trafikförvaltningen (2014a) *Stomnätsplan för Stockholms län – Etapp 2: Stockholms län utanför innerstaden*, Slutrapport, Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen (2014b) *Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län (RiPlan)*, Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting

Trafikförvaltningen (2014c) *Riktlinjer Utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik (RiBuss)*, Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting

Trafikförvaltningen (2015a) *Samrådsyttrande över remisshandling – Kollektivtrafikplan, Nykarvans kommun*, diarienummer TN 2015-0828, Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting

Trafikförvaltningen (2015b) *Riktlinjer Fordon*, Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting

Trafikförvaltningen (2015c) *Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning*, Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting

Trafiknämnden Stockholms läns landsting (2012) *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län September 2012*, Trafiknämndens förvaltning, Stockholms läns landsting

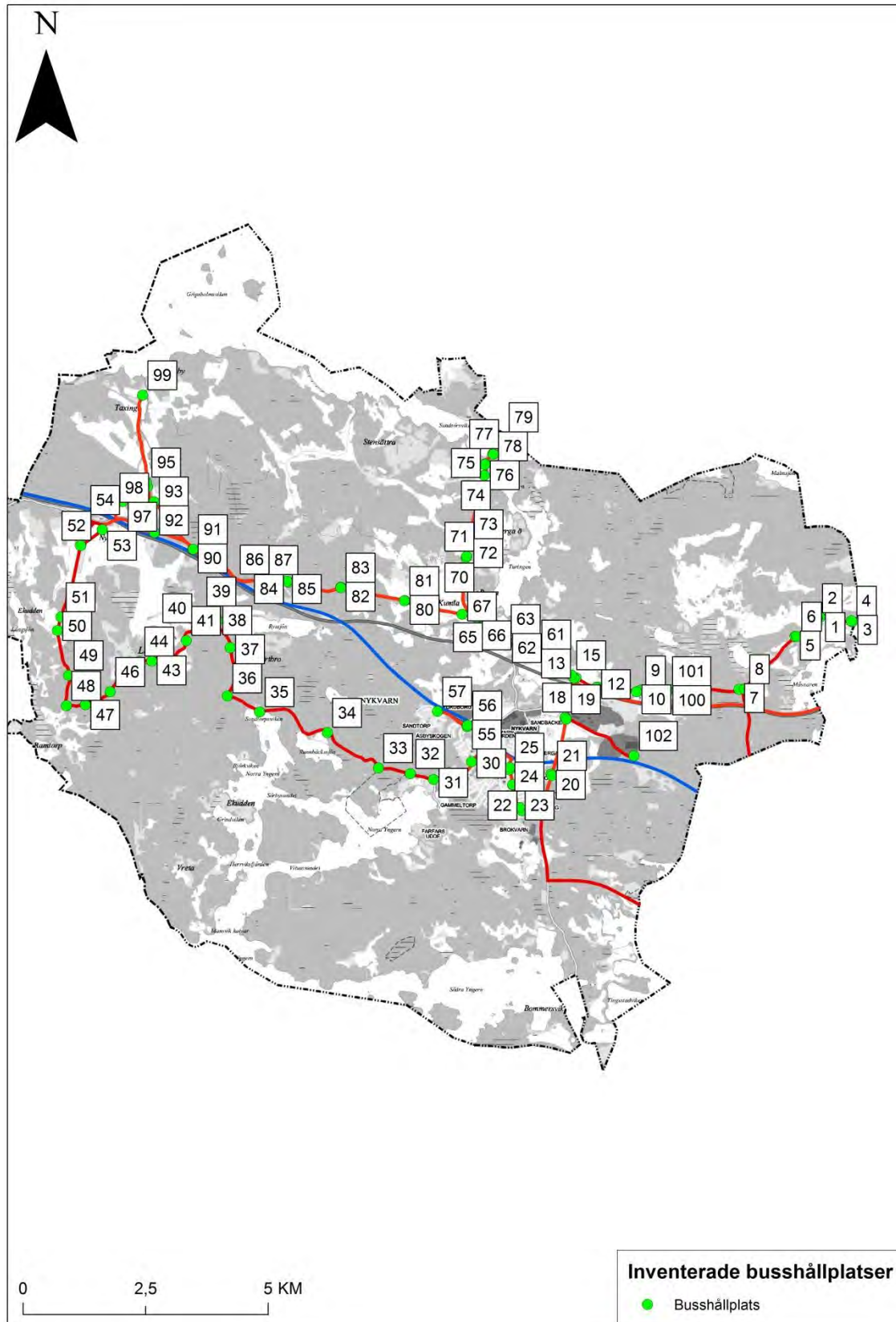
Trafikverket (2007) *Regional cykelplan för Stockholms län 2014-2030*, Trafikverket i samarbete med Tillväxt, miljö och regionplanering och Landstingets trafikförvaltning (SLL) samt Länsstyrelsen i Stockholms län

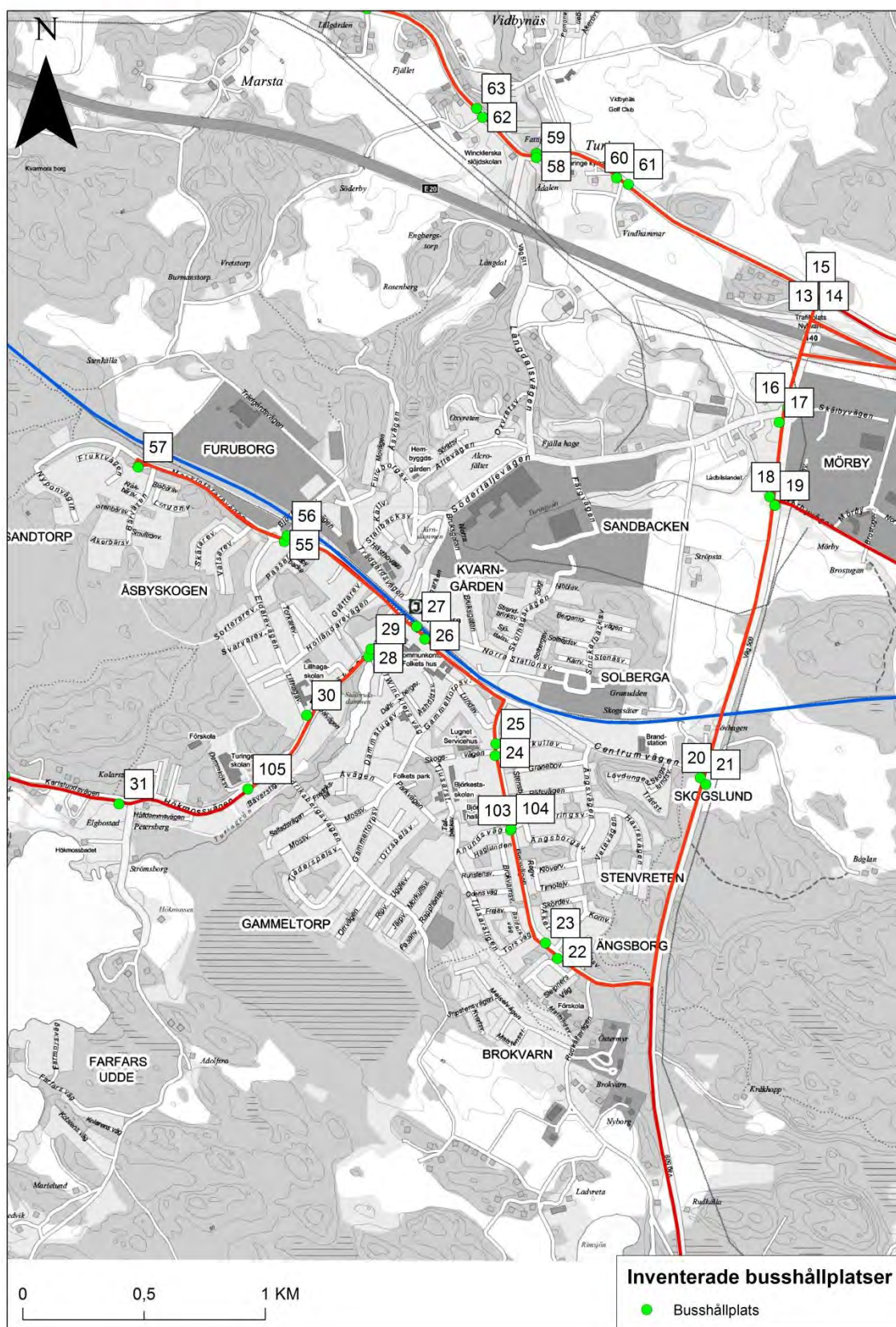
Trafikverket (2012a) *Inventering av busshållplatser längd länsväg 576 – Nykarvans kommun, Stockholms län*, Rapport, Solna: Trafikverket

Trafikverket (2012b) *Inventering av busshållplatser längs länsväg 523 – Nykarvans kommun, Stockholms län*, Rapport, Solna: Trafikverket

Trivector Traffic AB (2005) *Karlägning av arbetsresor 2005 – AstraZeneca, Scania och Södertälje kommun*, Rapport 2005:49, Trivector Traffic AB

8. BILAGA 1. BUSSHÅLLPLATSER





KOLLEKTIVTRAFIKPLAN

Objektid	Busshållplats	Inv.-datum	Plattform	Plattf. Bredd (cm)	Plattf. Höjd (cm)	Plattf. Ytmaterial	Väderskydd	Väderskydd Belysning	Taktil marker.	Visuell marker.	Cykelställ	Akustisk Info	Sittplats	Sittplats Armstöd	Sittplats Ryggstöd	Antal Påstigande	Väghållare	Linje
1	Hanstaviks vägskal	2015-02-26	Ja	90	11	Asfalt	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	-	-	0	Trafikverket	780
2	Hanstaviks vägskal	2015-02-26	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Trafikverket	780
3	Torsjödal	2015-02-26	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	2	Trafikverket	780
4	Torsjödal	2015-02-26	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Trafikverket	780
5	Kämsta vägskal	2015-02-26	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	2	Trafikverket	780
6	Kämsta vägskal	2015-02-26	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	1	Trafikverket	780
7	Almnäs vägskal	2015-02-26	Ja	90	12	Asfalt	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Trafikverket	780
8	Almnäs vägskal	2015-02-26	Ja	80	9	Asfalt	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	1	Trafikverket	780
9	Årby	2015-02-26	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Trafikverket	780
10	Årby	2015-02-26	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Trafikverket	780
11	Vänstra vägskal	2015-02-26	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	1	Trafikverket	780
12	Vänstra vägskal	2015-02-26	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Trafikverket	780
13	Värsta backe	2015-02-26	Ja	300	18	Asfalt	Nej	-	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	-	-	8	Trafikverket	780
14	Värsta backe	2015-02-26	Nej	-	-	-	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	5	Trafikverket	780, 782, 778
15	Värsta backe	2015-02-26	Ja	300	13	Asfalt	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej	Ja	0	Nykvarn	
16	Nedre Bruksgatan	2015-02-26	Ja	300	17	Asfalt	Ja	Nej	Ja	Ja	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	23	Trafikverket	780, 780X, 782, 781, 778
17	Nedre Bruksgatan	2015-02-26	Ja	300	14	Asfalt	Ja	Nej	Ja	Ja	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	1	Trafikverket	780, 780X, 782, 781, 778
18	Mörbyvägen	2015-02-26	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	1	Trafikverket	780, 780X, 782, 781,

KOLLEKTIVTRAFIKPLAN

																		778
19	Mörbyvägen	2015-02-26	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	1	Trafikverket	780, 780X, 782, 781, 778
20	Skogslund	2015-02-26	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Trafikverket	780, 780X, 782, 781, 778
21	Skogslund	2015-02-26	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	8	Trafikverket	780, 780X, 782, 781, 778
22	Rudkällavägen	2015-02-26	Ja	300	7	Asfalt	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	32	Nykvarn	780, 780X, 782, 781, 778, 776
23	Rudkällavägen	2015-02-26	Ja	90	8	Plattor	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	2	Nykvarn	780, 780X, 782, 781, 778, 776
24	Björkesta	2015-02-26	Ja	159	4	Asfalt	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	116	Nykvarn	780, 780X, 782, 781, 778, 776
25	Björkesta	2015-02-26	Ja	150	3	Asfalt	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	3	Nykvarn	780, 780X, 782, 781, 778, 776
26	Nykvarns station	2015-03-02	Ja	200	19	Plattor	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	187	Nykvarn	780, 780X, 782, 781, 778, 779, 776
27	Nykvarns station	2015-	Ja	300	20	Asfalt	Nej	-	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	-	-	14	Nykvarn	780,

KOLLEKTIVTRAFIKPLAN

		03-02																780X, 782, 781, 778, 779, 776
28	Nykvarns centrum	2015-03-02	Ja	350	19	Asfalt	Nej	-	Ja	Ja	Nej	Nej	Ja	Nej	Ja	5	Nykvarn	782, 778, 779
29	Nykvarns centrum	2015-03-02	Ja	200	21	Asfalt	Nej	-	Ja	Ja	Nej	Nej	Ja	Nej	Ja	8	Nykvarn	782, 778, 779
30	Lillhagaskolan	2015-03-02	Ja	300	19	Asfalt	Ja	Nej	Ja	Ja	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	22	Nykvarn	782, 778, 779
31	Bystavägen	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Nykvarn	779
32	Jägarskogsvägen	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Nykvarn	779
33	Karlslund	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Enskild	779
34	Runnbäcken	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Enskild	779
35	Sandtorp	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Enskild	779
36	Källviksvägen	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Enskild	779
37	Svartbrovägen	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	1	Enskild	779
38	Stora Ryssjön	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Enskild	779
39	Ryssjöbrinksvägen	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Enskild	779
40	Björkbo	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Enskild	779
41	Rännilsbo	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Enskild	779
42	Murmästortorp	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Enskild	779
43	Skogsängsvägen	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Enskild	779
44	Lidavägen	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Enskild	779
45	Aldal	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Enskild	779
46	Bergavägen	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	1	Enskild	779
47	Lilla Lövtorp	2015-	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Enskild	779

KOLLEKTIVTRAFIKPLAN

		03-02																
48	Ramtorsvägen	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Enskild	779
49	Viksvägen	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	1	Enskild	779
50	Dammen	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Enskild	779
51	Ekuddsvägen	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Enskild	779
52	Tomtsättravägen	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	2	Enskild	779
53	Nygård	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	23	Enskild	782, 779
54	Nygård	2015-03-02	Ja	90	10	Asfalt	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	23	Enskild	782, 779
55	Eldarevägen	2015-03-02	Ja	300	19	Asfalt	Ja	Nej	Ja	Ja	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	19	Nykvarn	780, 780X, 781, 776
56	Eldarevägen	2015-03-02	Ja	300	20	Asfalt	Nej	-	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Nykvarn	780, 780X, 781, 776
57	Bärvägen	2015-03-02	Ja	200	10	Asfalt	Ja	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja	69	Nykvarn	780, 780X, 781, 776
58	Turinge kyrka	2015-02-26	Ja	500	16	Asfalt	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Trafikverket	782, 778
59	Turinge kyrka	2015-02-26	Ja	500	17	Asfalt	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Trafikverket	782, 778
60	Vindhammar	2015-02-26	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Trafikverket	782, 778
61	Vindhammar	2015-02-26	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Trafikverket	782, 778
62	Elsaborg	2015-02-26	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	10	Trafikverket	782, 778
63	Elsaborg	2015-02-26	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Trafikverket	782, 778
64	Eriksberg	2015-02-26	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	15	Trafikverket	782, 778
65	Slätås	2015-02-26	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Trafikverket	782, 778
66	Slätås	2015-02-26	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Trafikverket	782, 778
67	Marstavägen	2015-02-26	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	8	Trafikverket	782
68	Österkumla	2015-	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	4	Trafikverket	782,

KOLLEKTIVTRAFIKPLAN

	vägskäl	03-02																	778
69	Österkumla vägskäl	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	1	Trafikverket	782, 778
70	Djurstabergs vägskäl	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	7	Trafikverket	782, 778
71	Djurstabergs vägskäl	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	2	Trafikverket	782, 778
72	Vårtala	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Trafikverket	782, 778
73	Vårtala	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Trafikverket	782, 778
74	Sundsör	2015-03-02	Nej	-	-	-	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej	Ja	21	Trafikverket	782, 778
75	Sundsviks kvarn	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	1	Trafikverket	782, 778
76	Sundsviks kvarn	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Trafikverket	782, 778
77	Hasselbacken	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	2	Trafikverket	782, 778
78	Hasselbacken	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Trafikverket	782, 778
79	Sundsvik	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	5	Enskild	782, 778
80	Västerkumla	2015-02-26	Ja	140	13	Asfalt	Nej	-	Nej	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	-	-	3	Trafikverket	782
81	Västerkumla	2015-02-26	Ja	140	14	Asfalt	Nej	-	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Trafikverket	782
82	Sättravägen	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	8	Enskild	782
83	Sättravägen	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Enskild	782
84	Snedbro	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	17	Trafikverket	782
85	Snedbro	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Trafikverket	782
86	Lilla Ryssjön	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Trafikverket	782
87	Lilla Ryssjön	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Trafikverket	782
88	Ryssjöbrink station	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Trafikverket	782
89	Ryssjöbrink station	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Trafikverket	782
90	Prästtorp	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Trafikverket	782
91	Prästtorp	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Trafikverket	782
92	Sjövreta	2015-	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Trafikverket	782

KOLLEKTIVTRAFIKPLAN

		03-02																	
93	Finkarby	2015-03-02	Nej	-	-	-	Ja	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	5	Trafikverket	782	
94	Finkarby	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Trafikverket	782	
95	Såglöt	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Trafikverket	782	
96	Såglöt	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Trafikverket	782	
97	Eksbäcken	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	3	Trafikverket	782	
98	Kopparhaga	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Trafikverket	782	
99	Drottningkälla	2015-03-02	Ja	90	13	Asfalt	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej	Ja	15	Nykvarn	782	
100	Sjöbacka vägskäl	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Trafikverket	780	
101	Sjöbacka vägskäl	2015-03-02	Nej	-	-	-	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	1	Trafikverket	780	
102	Mörby Industriområde	2015-02-26	Nej	-	-	-	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej	Ja	0	Nykvarn	780	
103	Vandringsvägen	2015-02-26	Ja	140	8	Asfalt	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	0	Nykvarn	776	
104	Vandringsvägen	2015-02-26	Ja	400	3	Asfalt	Nej	-	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	-	-	0	Nykvarn	776	
105	Turingeskolan	2015-02-26	Ja	300	19	Asfalt	Ja	Nej	Ja	Ja	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	40	Nykvarn	782, 778	

NYKVARNNS KOMMUN
155 80 Nykvarn

Besöksadress: Centrumvägen 26

Telefon: 08-555 010 00
Fax: 08-555 014 99

www.nykvarn.se

