

**Måndag 7 december 2020, Stadshuset, sal A kl. 13.30**

**Med anledning av rådande situation gällande Covid-19/Coronaviruset uppmanas kommunstyrelsen att följa Folkhälsomyndighetens rekommendationer att stanna hemma vid sjukdom, även vid lindriga symptom.**

**Temaförmiddag 9:00–11:30 sal B - Bolagskoncernen - handlingar skickas ut i samband med kallelsen.**

Under temaförmiddagen kommer även informationsärenden och föredragningar att hållas. Kommunstyrelsen uppmanas att delta på distans under förmiddagen 09:00-11:30.

**Kommundirektören informerar**

**Informationsärenden**

- |   |                      |                       |
|---|----------------------|-----------------------|
| 1 | Aktuella planärenden | Stadsbyggnadskontoret |
|---|----------------------|-----------------------|

**KOMMUNFULLMÄKTIGÄRENDEN**

- |   |  |          |
|---|--|----------|
| 1 | Införande av möjlighet till deltagande på distans vid politiska sammanträden | KK20/693 |
|   | - Tjänsteskrivelse   |          |

**KOMMUNSTYRELSEÄRENDEN**

- |   |   |          |
|---|---|----------|
| 1 | Investering: Inköp av datorer, surfplattor, elevdatorer och mobiltelefoner för 2021                   | KK20/681 |
|   | - Tjänsteskrivelse  |          |
| 2 | Investering: Inventarier till division Barn Utbildning Kultur i samband med ombyggnation av Vägporten | KK20/694 |
|   | - Tjänsteskrivelse  |          |
| 3 | Investering: Genomförande av byggprojekt inom skolområdet i Oppeby                                    | KK20/695 |
|   | - Handlingar distribueras separat   |          |
| 4 | Investering: Trafikanpassning av Västra viadukten   | KK20/696 |
|   | - Tjänsteskrivelse  |          |
|   | - Bilaga  |          |
| 5 | Projektering av korsningen vid Brunnsgratan-Blommenhovsvägen  | KK20/697 |
|   | - Tjänsteskrivelse  |          |

6	Stadsmiljöavtal 2020	KK20/698
	<ul style="list-style-type: none"><li>- Tjänsteskrivelse</li><li>- Ansökan</li><li>- Region Sörmlands medsökande</li><li>- Karta över åtgärder</li></ul>	
7	Intention om tillköpsbeställning av pilotprojekt flextrafik inför trafikår 2022	KK20/699
	<ul style="list-style-type: none"><li>- Tjänsteskrivelse</li><li>- PM</li><li>- Utredning</li><li>- Barnrättsprövning</li></ul>	
8	Intention om tillköpsbeställning av stadstrafik inför trafikår 2022	Kk20/700
	<ul style="list-style-type: none"><li>- Tjänsteskrivelse</li><li>- PM</li><li>- Rapport</li><li>- Bilaga 1</li><li>- Bilaga 2</li><li>- Bilaga 3</li><li>- Barnrättsprövning</li><li>-</li></ul>	
9	Delegationsärenden	KK20/5
10	Anmälningensärenden	KK20/2

Urban Granström  
Ordförande

Caroline Svensson  
Sekreterare

KS §

Dnr

**Tillfälligt införande av möjlighet till deltagande på distans vid politiska sammanträden**

Mot bakgrund av rådande pandemi med coronavirus (Covid-19) har Folkhälsomyndigheten infört rekommendationer om försiktighetsåtgärder som innebär att det finns en risk att ledamöter och ersättare i de politiska instanserna i kommunen inte kan delta vid nödvändiga sammanträden. Genom att öppna upp för möjligheten att delta på sammanträden på distans kan även ledamöter som utifrån försiktighetsåtgärder håller sig isolerade delta och på så sätt kan beslutsförheten i nämnder, styrelse och fullmäktige säkerställas.

För att en ledamot eller ersättare ska delta på ett sammanträde på distans krävs att kommunfullmäktige fattat beslut om det. Genom att ett sådant beslut fattas kan deltagande på distans genomföras givet att kommunallagens tekniska krav uppfylls.

Enligt 5 kap. 16 § kommunallagen får ledamöter delta i kommunfullmäktiges sammanträden på distans om kommunfullmäktige beslutat om det. Beslutar fullmäktige att tillåta närvaro på distans ska arbetsordningen innehålla föreskrifter om i vilken utsträckning det får ske. På motsvarande sätt anger 6 kap. 24 § att det finns möjlighet att delta på distans vid kommunstyrelse- och nämndsammanträden, förutsatt att fullmäktige har beslutat om detta och i vilken utsträckning det får ske. Deltagandet på distans ska i så fall ske genom ljud- och bildöverföring i realtid samt på ett sådant sätt att samtliga deltagare kan se och höra varandra samt delta på lika villkor. En ledamot som deltar på distans ska anses vara närvarande vid sammanträdet.

Sammanträden med fullmäktige, styrelse och nämnder ska alltid äga rum på en fysisk plats och enskilda ledamöter kan, istället för att närvara i lokalen, begära att få delta på distans. I det fall som fullmäktige har fattat beslut om möjligheten att delta på distans är det i regel ordförande som har rätt att avgöra om närvaro på distans får ske vid ett givet sammanträde.

**Förslag**

Kommunfullmäktige föreslås att tillfälligt införa möjlighet till deltagande på distans vid kommunfullmäktiges, kommunstyrelsens och nämnders sammanträden. Detta genom ett tillägg i kommunfullmäktiges arbetsordning samt styrelsens och nämndernas reglementen. Tillägget föreslås i första hand gälla till och med 2020-06-08 men kan förlängas om behovet kvarstår. Beslut om förlängning tas av kommunfullmäktige senast vid samma datum.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

KS §

Dnr

Det fysiska mötet mellan ledamöter är fortsatt viktigt och deltagande på distans ska i första hand ses som ett komplement som ger möjlighet till beslutsfattande som annars inte kommit till stånd alls. Givet den rådande situationen kan denna möjlighet behöva nyttjas mer än i normalläget.

Till kommunfullmäktiges arbetsordning föreslås kommunfullmäktige anta ett tillägg i form av § 9 enligt följande (innebär att samtliga efterföljande paragrafer förskjuts):

*Deltagande på distans  
(5 kap. 16 § KL)*

*Fullmäktige får, om särskilda skäl föreligger, sammanträda med ledamöter och ersättare närvarande på distans. Sådant sammanträde får endast äga rum om ljud- och bildöverföring sker i realtid och på ett sådant sätt att samtliga deltagare kan se och höra varandra på lika villkor. Ledamot eller ersättare som önskar delta på distans ska senast fem (5) dagar före sammanträdet anmäla detta till kommunfullmäktiges sekreterare. Ordföranden avgör om närvaro får ske på distans samt om ledamot eller ersättare ska få delta på distans även om det meddelats med kortare varsel än fem (5) dagar.*

Till kommunstyrelsens reglemente föreslås kommunfullmäktige anta ett tillägg i form av § 15 enligt följande (innebär att samtliga efterföljande paragrafer förskjuts):

*Deltagande på distans*

*Styrelsen får, om särskilda skäl föreligger, sammanträda med ledamöter och ersättare närvarande på distans. Sådant sammanträde får endast äga rum om ljud- och bildöverföring sker i realtid och på ett sådant sätt att samtliga deltagare kan se och höra varandra på lika villkor. Sammanträdeslokalen ska vara så beskaffad att inte obehöriga kan ta del av sammanträdeshandlingar, bild eller ljud. Deltagande på distans ska endast tillåtas i de fall informationssäkerheten kan garanteras. Ledamot eller ersättare som önskar delta på distans ska senast fem (5) dagar före sammanträdet anmäla detta till kommunstyrelsens sekreterare. Ordföranden avgör om närvaro får ske på distans samt om ledamot eller ersättare ska få delta på distans även om det meddelats med kortare varsel än fem (5) dagar. Styrelsen får bestämma vad som närmare ska gälla om deltagande på distans i styrelsen.*

Till samtliga nämnders reglemente föreslås kommunfullmäktige anta ett tillägg i form av § 13 enligt följande (innebär att samtliga efterföljande paragrafer förskjuts):

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

KS §

Dnr

*Deltagande på distans*

*Nämnden får, om särskilda skäl föreligger, sammanträda med ledamöter och ersättare närvarande på distans. Sådant sammanträde får endast äga rum om ljud- och bildöverföring sker i realtid och på ett sådant sätt att samtliga deltagare kan se och höra varandra på lika villkor. Deltagande på distans ska endast tillåtas i de fall informationssäkerheten kan garanteras. Ledamot eller ersättare som önskar delta på distans ska senast fem (5) dagar före sammanträdet anmäla detta till nämndens sekreterare. Ordföranden avgör om närvaro får ske på distans samt om ledamot eller ersättare ska få delta på distans även om det meddelats med kortare varsel än fem (5) dagar.*

Kommunstyrelsen föreslås vidare att uppdra till kommunledningskansliet att ta fram förslag på plan för genomförande och implementering av deltagande på distans på politiska sammanträden och återkomma till kommunstyrelsen på dess sammanträde 2021-02-08. Detta då kommunledningskansliet bedömer att de tekniska förutsättningarna i nuläget saknas för att kunna tillämpa distansdeltagande vid fullmäktige, styrelse- och nämndsammanträden i kommunens sammanträdessalar utifrån de krav på bild- och ljudöverföring i realtid och deltagande på lika villkor som kommunallagen ställer. Det behöver även utredas vilken digital programvara som är lämplig att använda för politiska sammanträden. Vidare behöver informationssäkerheten säkerställas och rutiner för distansdeltagande behöver upprättas för att säkra rättssäkerheten.

**Kommunstyrelsens förslag till beslut**

Kommunfullmäktige beslutar

**att** anta tillägg till kommunfullmäktiges arbetsordning samt kommunstyrelsens och samtliga nämnders reglementen enligt ovan, att gälla till och med 2021-06-08 med möjlighet till förlängning.

**Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

**att** under förutsättning av kommunfullmäktiges beslut, uppdra till kommunledningskansliet att utreda förutsättningarna för deltagande på distans vid politiska sammanträden,

**att** kommunledningskansliet återkommer till kommunstyrelsens sammanträde 2021-02-08 med förslag på plan för dess tillämpning, samt

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

KS §

Dnr

**att** förklara paragrafen omedelbart justerad

---

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Kommunfullmäktige

## **Tillfälligt införande av möjlighet till deltagande på distans vid politiska sammanträden**

### **Sammanfattning**

Mot bakgrund av rådande pandemi med coronavirus (Covid-19) har Folkhälsomyndigheten infört rekommendationer om försiktighetsåtgärder som innebär att det finns en risk att ledamöter och ersättare i de politiska instanserna i kommunen inte kan delta vid nödvändiga sammanträden. Genom att öppna upp för möjligheten att delta på sammanträden på distans kan även ledamöter som utifrån försiktighetsåtgärder håller sig isolerade delta och på så sätt kan beslutsförheten i nämnder, styrelse och fullmäktige säkerställas.

För att en ledamot eller ersättare ska delta på ett sammanträde på distans krävs att kommunfullmäktige fattat beslut om det. Genom att ett sådant beslut fattas kan deltagande på distans genomföras givet att kommunallagens tekniska krav uppfylls.

### **Bakgrund**

Enligt 5 kap. 16 § kommunallagen får ledamöter delta i kommunfullmäktiges sammanträden på distans om kommunfullmäktige beslutat om det. Beslutar fullmäktige att tillåta närvaro på distans ska arbetsordningen innehålla föreskrifter om i vilken utsträckning det får ske. På motsvarande sätt anger 6 kap. 24 § att det finns möjlighet att delta på distans vid kommunstyrelse- och nämndsammanträden, förutsatt att fullmäktige har beslutat om detta och i vilken utsträckning det får ske. Deltagandet på distans ska i så fall ske genom ljud- och bildöverföring i realtid samt på ett sådant sätt att samtliga deltagare kan se och höra varandra samt delta på lika villkor. En ledamot som deltar på distans ska anses vara närvarande vid sammanträdet.

Sammanträden med fullmäktige, styrelse och nämnder ska alltid äga rum på en fysisk plats och enskilda ledamöter kan, istället för att närvara i lokalen, begära att få delta på distans. I det fall som fullmäktige har fattat beslut om möjligheten att delta på distans är det i regel ordförande som har rätt att avgöra om närvaro på distans får ske vid ett givet sammanträde.

## Förslag

Kommunfullmäktige föreslås att tillfälligt införa möjlighet till deltagande på distans vid kommunfullmäktiges, kommunstyrelsens och nämnders sammanträden. Detta genom ett tillägg i kommunfullmäktiges arbetsordning samt styrelsens och nämndernas reglementen. Tillägget föreslås i första hand gälla till och med 2020-06-08 men kan förlängas om behovet kvarstår. Beslut om förlängning tas av kommunfullmäktige senast vid samma datum.

Det fysiska mötet mellan ledamöter är fortsatt viktigt och deltagande på distans ska i första hand ses som ett komplement som ger möjlighet till beslutsfattande som annars inte kommit till stånd alls. Givet den rådande situationen kan denna möjlighet behöva nyttjas mer än i normalläget.

Till kommunfullmäktiges arbetsordning föreslås kommunfullmäktige anta ett tillägg i form av § 9 enligt följande (innebär att samtliga efterföljande paragrafer förskjuts):

*Deltagande på distans*

*(5 kap. 16 § KL)*

*Fullmäktige får, om särskilda skäl föreligger, sammanträda med ledamöter och ersättare närvarande på distans. Sådant sammanträde får endast äga rum om ljud- och bildöverföring sker i realtid och på ett sådant sätt att samtliga deltagare kan se och höra varandra på lika villkor. Ledamot eller ersättare som önskar delta på distans ska senast fem (5) dagar före sammanträdet anmäla detta till kommunfullmäktiges sekreterare. Ordföranden avgör om närvaro får ske på distans samt om ledamot eller ersättare ska få delta på distans även om det meddelats med kortare varsel än fem (5) dagar.*

Till kommunstyrelsens reglemente föreslås kommunfullmäktige anta ett tillägg i form av § 15 enligt följande (innebär att samtliga efterföljande paragrafer förskjuts):

*Deltagande på distans*

*Styrelsen får, om särskilda skäl föreligger, sammanträda med ledamöter och ersättare närvarande på distans. Sådant sammanträde får endast äga rum om ljud- och bildöverföring sker i realtid och på ett sådant sätt att samtliga deltagare kan se och höra varandra på lika villkor. Sammanträdeslokalen ska vara så beskaffad att inte obehöriga kan ta del av sammanträdeshandlingar, bild eller ljud. Deltagande på distans ska endast tillåtas i de fall informationssäkerheten kan garanteras. Ledamot eller ersättare som önskar delta på distans ska senast fem (5) dagar före sammanträdet anmäla detta till kommunstyrelsens sekreterare. Ordföranden avgör om närvaro får ske på distans samt om ledamot eller ersättare ska få delta på distans även om det*



*meddelats med kortare varsel än fem (5) dagar. Styrelsen får bestämma vad som närmare ska gälla om deltagande på distans i styrelsen.*

Till samtliga nämnders reglemente föreslås kommunfullmäktige anta ett tillägg i form av § 13 enligt följande (innebär att samtliga efterföljande paragrafer förskjuts):

#### *Deltagande på distans*

*Nämnden får, om särskilda skäl föreligger, sammanträda med ledamöter och ersättare närvarande på distans. Sådant sammanträde får endast äga rum om ljud- och bildöverföring sker i realtid och på ett sådant sätt att samtliga deltagare kan se och höra varandra på lika villkor. Deltagande på distans ska endast tillåtas i de fall informationssäkerheten kan garanteras. Ledamot eller ersättare som önskar delta på distans ska senast fem (5) dagar före sammanträdet anmäla detta till nämndens sekreterare. Ordföranden avgör om närvaro får ske på distans samt om ledamot eller ersättare ska få delta på distans även om det meddelats med kortare varsel än fem (5) dagar.*

Kommunstyrelsen föreslås vidare att uppdra till kommunledningskansliet att ta fram förslag på plan för genomförande och implementering av deltagande på distans på politiska sammanträden och återkomma till kommunstyrelsen på dess sammanträde 2021-02-08. Detta då kommunledningskansliet bedömer att de tekniska förutsättningarna i nuläget saknas för att kunna tillämpa distansdeltagande vid fullmäktige, styrelse- och nämndsammanträden i kommunens sammanträdessalar utifrån de krav på bild- och ljudöverföring i realtid och deltagande på lika villkor som kommunallagen ställer. Det behöver även utredas vilken digital programvara som är lämplig att använda för politiska sammanträden. Vidare behöver informationssäkerheten säkerställas och rutiner för distansdeltagande behöver upprättas för att säkra rättssäkerheten.

### **Kommunstyrelsens förslag till beslut**

Kommunfullmäktige beslutar

**att** anta tillägg till kommunfullmäktiges arbetsordning samt kommunstyrelsens och samtliga nämnders reglementen enligt ovan, att gälla till och med 2021-06-08 med möjlighet till förlängning.

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

**att**, under förutsättning av fullmäktiges beslut, uppdra till kommunledningskansliet att utreda förutsättningarna för deltagande på distans vid politiska sammanträden,

**att** kommunledningskansliet återkommer till kommunstyrelsens sammanträde 2021-02-08 med förslag på plan för dess tillämpning, samt

**att** förklara paragrafen omedelbart justerad.

Mats Pettersson

Kommundirektör

**Beslut till:**

KS §

Dnr KK20/681

**Investering: inköp av datorer, surfplattor, elevdatorer och mobiltelefoner för 2021**

Utbyten av IT-utrustning som datorer, surfplattor, elevdatorer, mobiltelefoner och nätverksutrustning genomförs årligen enligt ett fastställt utbytesprogram. Beroende på vilken utrustning det gäller så varierar utbytesfrekvensen med mellan 3 till 7 år. Investeringsbehovet 2021, för planerade utbyten och nyanskaffningar, är för Nyköpings kommun 37,7 mnkr. Som värdkommun i samverkansavtalet inom IT svarar även Nyköping för Oxelösunds IT-investeringar vilka för 2021 är 6,5 mnkr. Det sammanlagda investeringsbehovet uppgår därmed till 44,2 mnkr. Investeringsutrymmet inom ram fastställdes till 19,6 mnkr för 2021. Det finns därmed ett behov av ytterligare investeringsmedel på sammanlagt 24,6 mnkr för 2021. Kapitaltjänstkostnaderna finansieras via hyresintäkter från Nyköpings verksamheter samt via debitering av kapitaltjänstkostnaden, enligt samverkansavtalet inom IT, till Oxelösund.

**Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

**att** under förutsättning att kommunfullmäktige beslutar enligt kommunstyrelsens förslag till budget 2021, anvisa 24,6 mnkr till IT-avdelningen från kommunstyrelsens ofördelade investeringsram för planerade utbyten och nyanskaffningar av IT utrustning, samt

**att** kapitaltjänstkostnaderna för investeringen finansieras via hyresintäkter från verksamheterna i Nyköping samt via debitering av kapitaltjänstkostnader till Oxelösund

**Beslut till:**

IT-avdelningen  
Ekonomiavdelningen

---

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsen

## **Investering: inköp av datorer, surfplattor, elevdatorer och mobiltelefoner för 2021**

### **Bakgrund**

Utbyten av IT-utrustning som datorer, surfplattor, elevdatorer, mobiltelefoner och nätverksutrustning genomförs årligen enligt ett fastställt utbytesprogram. Beroende på vilken utrustning det gäller så varierar utbytesfrekvensen med mellan 3 till 7 år. Investeringsbehovet 2021, för planerade utbyten och nyanskaffningar, är för Nyköpings kommun 37,7 mnkr. Som värdkommun i samverkansavtalet inom IT svarar även Nyköping för Oxelösunds IT-investeringar vilka för 2021 är 6,5 mnkr. Det sammanlagda investeringsbehovet uppgår därmed till 44,2 mnkr. Investeringsutrymmet inom ram fastställdes till 19,6 mnkr för 2021. Det finns därmed ett behov av ytterligare investeringsmedel på sammanlagt 24,6 mnkr för 2021.

Kapitaltjänstkostnaderna finansieras via hyresintäkter från Nyköpings verksamheter samt via debitering av kapitaltjänstkostnaden, enligt samverkansavtalet inom IT, till Oxelösund.

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

**att** under förutsättning att Kommunfullmäktige beslutar enligt Kommunstyrelsens förslag till budget 2021, anvisa 24,6 mnkr till IT-avdelningen från kommunstyrelsens ofördelade investeringsram för planerade utbyten och nyanskaffningar av IT utrustning, samt

**att** kapitaltjänstkostnaderna för investeringen finansieras via hyresintäkter från verksamheterna i Nyköping samt via debitering av kapitaltjänstkostnader till Oxelösund

Mats Pettersson

Kommundirektör

Peter Palmebäck

IT-chef

**Beslut till:**

IT-avdelningen

Ekonomiavdelningen

KS §

Dnr

**Investering: inventarier för Barn Utbildning Kultur i samband med ombyggnationen av Vägporten**

Fastigheten Vägporten, Östra rundgatan 11-13, upprustas och byggs om till moderna kontorslokaler och nu behöver delvis nya inventarier som är anpassade till lokalerna införskaffas. Inventering har gjorts för att se vilka befintliga inventarier som kan tas med.

I lokalerna kommer divisionens centrala funktioner även fortsättningsvis att rymmas men även personalen från central barn- och elevhälsa och förskolecenter som idag sitter på Lennings väg 7. Totalt blir det kontorsplatser för ca 55 personer.

I budgeten finns avsatta medel med 1,5 mnkr för projektet (*fiktivt nr 2300*) som nu behöver ianspråkta för detta ändamål. Det ska finansiera kontorsmöbler och AV-utrustning (videokonferensutrustning, skärmar) till divisionens lokaler samt viss del av utrustningen till de gemensamma lokalerna.

**Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen**

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Nej

Har en prövning av barnets bästa genomförts?

Nej

**Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

**att** anvisa 1,5 mnkr från kommunstyrelsens ofördelade investeringsmedel till division Barn Utbildning Kultur för investering i inventarier och utrustning till lokaler vid Vägporten, samt

**att** kapitaltjänstkostnader belastar division Barn Utbildning Kultur.

**Beslut till:**

Division Barn Utbildning Kultur  
Ekonomiavdelningen

---

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsen

## **Investering: inventarier för Barn Utbildning Kultur i samband med ombyggnationen av Vägporten**

### **Bakgrund**

Fastigheten Vägporten, Östra rundgatan 11-13, upprustas och byggs om till moderna kontorslokaler och nu behöver delvis nya inventarier som är anpassade till lokalerna införskaffas. Inventering har gjorts för att se vilka befintliga inventarier som kan tas med.

I lokalerna kommer divisionens centrala funktioner även fortsättningsvis att rymmas men även personalen från central barn- och elevhälsa och förskolecenter som idag sitter på Lennings väg 7. Totalt blir det kontorsplatser för ca 55 personer.

I budgeten finns avsatta medel med 1,5 mnkr för projektet (*fiktivt nr 2300*) som nu behöver ianspråkta för detta ändamål. Det ska finansiera kontorsmöbler och AV-utrustning (videokonferensutrustning, skärmar) till divisionens lokaler samt viss del av utrustningen till de gemensamma lokalerna.

### **Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen**

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Nej

Har en prövning av barnets bästa genomförts?

Nej

## **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

**att** anvisa 1,5 mnkr från kommunstyrelsens ofördelade investeringsmedel till division Barn Utbildning Kultur för investering i inventarier och utrustning till lokaler vid Vägporten, samt

**att** kapitaltjänstkostnader belastar division Barn Utbildning Kultur.

Mats Pettersson

Kommundirektör

Inger Fransson

Divisionschef Barn Utbildning Kultur

### **Beslut till:**

Division Barn Utbildning

Ekonomiavdelningen



KS §

Dnr KK20/386

### **Investering: Trafikanpassning av Västra viadukten**

I treårsplanen för investeringar i infrastruktur (2020-01-27 KK20/62 § 18) beslutades att investeringen i trafikanpassning av Västra viadukten skulle tas upp som ett prioriterat projekt avseende statlig medfinansiering i det kommunala vägnätet för år 2021.

Gång- och cykelpassagen på Västra viadukten har under flera år varit föremål för synpunkter, främst av trafiksäkerhetskaraktär. I samband med byggandet av resecentrum kommer västra infarten att få ett ökat trafikflöde, främst i samband med åtgärder på Brunnsgratan. Det innebär att trafiksäkerheten och kapaciteten kommer att försämrats med nuvarande utformning.

För att förbättra trafiksäkerheten och skapa bättre förutsättningar för trafikflödet föreslås åtgärder som bygger på att leda gång- och cykeltrafiken under viadukten på befintlig gång- och cykelbana utmed Norrköpingsvägen. Det föreslås också att från cirkulationen öster om viadukten anlägga två körfält över viadukten för att underlätta flödet ut från centrum.

Tekniska divisionen har anvisats 300 tkr för projektering och upphandling enligt beslut från 2020-06-15 KK20/386. Projekteringen och upphandlingen är genomförd och upphandlingen visar på en totalkostnad för genomförandet, inklusive projektering, på 3 164,8 tkr.

Trafikverket har beviljat medfinansiering med maximalt 50 % av en totalkostnad på 2,5 mnkr (TE19/1124:7, 1 250 tkr). Beslutet om medfinansiering är villkorat med ett färdigställande under år 2021.

Kommunens investeringskostnad för projektet uppgår enligt förslaget till 1 914,8 tkr (ekonomisk kalkyl redovisas i bilaga).

Driftkostnaden bedöms inte öka i samband med åtgärden. Den ökade driften på den nyanlagda trappan kompenseras av minskad drift på anslutning till nuvarande övergångsställe.

### **Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen**

Ärendet berör eller påverkar barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa.

En prövning av barnets bästa har genomförts.

---

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

KS §

Dnr KK20/386

Förslag till beslut beaktar vad som bedömdes vara barnets bästa enligt prövningen.

---

### Förslag

Att tekniska divisionen ska genomföra projektering och ombyggnation enligt anbudsbaserad kalkyl med 3,2 mnkr med en medfinansiering på 1,25 mnkr från Trafikverket.

Finansieringen föreslås att fördelas;  
1,25 mnkr medfinansiering, 0,3 mnkr redan beslutade projekteringsmedel från kommunstyrelsens ofördelade medel, 0,95 mnkr från kommunstyrelsens ofördelade investeringsmedel enligt detta beslut och 0,7 mnkr från investeringsmedel inom egen rambudget 2021.

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

**att** ge Tekniska divisionen i uppdrag att genomföra ombyggnad av gc-vägen på Västra viadukten enligt bilaga,

**att** anvisa 950 tkr till Tekniska divisionen från Kommunstyrelsens ofördelade investeringsmedel för genomförandet,

**att** nyttja 700 tkr av investeringsmedel inom Tekniska divisionens egen ram 2021 för projektet, samt

**att** investeringens kapitaltjänstkostnader inarbetas i och belastar Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens budget.

### Beslut till:

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden  
Tekniska divisionen  
Ekonomiavdelningen

---

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsen

## Investering: Trafikanpassning av Västra viadukten

### Bakgrund

I treårsplanen för investeringar i infrastruktur (2020-01-27 KK20/62 § 18) beslutades att investeringen i trafikanpassning av Västra viadukten skulle tas upp som ett prioriterat projekt avseende statlig medfinansiering i det kommunala vägnätet för år 2021.

Gång- och cykelpassagen på Västra viadukten har under flera år varit föremål för synpunkter, främst av trafiksäkerhetskaraktär. I samband med byggandet av resecentrum kommer västra infarten att få ett ökat trafikflöde, främst i samband med åtgärder på Brunnsgatan. Det innebär att trafiksäkerheten och kapaciteten kommer att försämrats med nuvarande utformning.

För att förbättra trafiksäkerheten och skapa bättre förutsättningar för trafikflödet föreslås åtgärder som bygger på att leda gång- och cykeltrafiken under viadukten på befintlig gång- och cykelbana utmed Norrköpingsvägen. Det föreslås också att från cirkulationen öster om viadukten anlägga två körfält över viadukten för att underlätta flödet ut från centrum.

Tekniska divisionen har anvisats 300 tkr för projektering och upphandling enligt beslut från 2020-06-15 KK20/386. Projekteringen och upphandlingen är genomförd och upphandlingen visar på en totalkostnad för genomförandet, inklusive projektering, på 3 164,8 tkr.

Trafikverket har beviljat medfinansiering med maximalt 50 % av en totalkostnad på 2,5 mnkr (TE19/1124:7, 1 250 tkr). Beslutet om medfinansiering är villkorat med ett färdigställande under år 2021. Kommunens investeringskostnad för projektet uppgår enligt förslaget till 1 914,8 tkr (ekonomisk kalkyl redovisas i bilaga)

Driftkostnaden bedöms inte öka i samband med åtgärden. Den ökade driften på den nyanlagda trappan kompenseras av minskad drift på anslutning till nuvarande övergångsställe.

## Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen

Ärendet berör eller påverkar barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa.

En prövning av barnets bästa har genomförts.

Förslag till beslut beaktar vad som bedömdes vara barnets bästa enligt prövningen.

## Förslag

Att tekniska divisionen ska genomföra projektering och ombyggnation enligt anbudsbaserad kalkyl med 3,2 mnkr med en medfinansiering på 1,25 mnkr från Trafikverket.

Finansieringen föreslås att fördelas;

1,25 mnkr medfinansiering, 0,3 mnkr redan beslutade projekteringsmedel från kommunstyrelsens ofördelade medel, 0,95 mnkr från kommunstyrelsens ofördelade investeringsmedel enligt detta beslut och 0,7 mnkr från investeringsmedel inom egen rambudget 2021.

## Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

**att** ge Tekniska divisionen i uppdrag att genomföra ombyggnad av gc-vägen på Västra viadukten enligt bilaga,

**att** anvisa 950 tkr till Tekniska divisionen från Kommunstyrelsens ofördelade investeringsmedel för genomförandet,

**att** nyttja 700 tkr av investeringsmedel inom egen ram 2021 för projektet, samt

**att** investeringens kapitaltjänstkostnader inarbetas i och belastar Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens budget.

Mats Pettersson  
Kommundirektör

Kent Nyman  
Divisionschef Tekniska divisionen

**Beslut till:**

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Tekniska divisionen

Ekonomiavdelningen

## Bilaga:

### Anbudsbaserad kalkyl Västra Viadukten

Byggekostnader enligt anbud	2 568 000 kr
Risk/ÄTA (14 % på anbud)	356 800 kr
Byggherrekostnader	180 000 kr
Projektering (Eget projekt 300 000 kr)	60 000 kr
<b>Summa produktion</b>	<b>3 104 800 kr</b>
<b>Totalsumma (Proj. + Prod.)</b>	<b>3 164 800 kr</b>
Medfinansiering (TRV)	1 250 000 kr
<b>Summa Nyk Kn (Proj. + Prod.)</b>	<b>1 914 800 kr</b>
Tidigare beslutade projekteringsmedel	- 300 000 kr
<b>Summa återstående kostnad (Prod.)</b>	<b>1 614 800 kr</b>

Nyköping

### Åtgärdsplaner

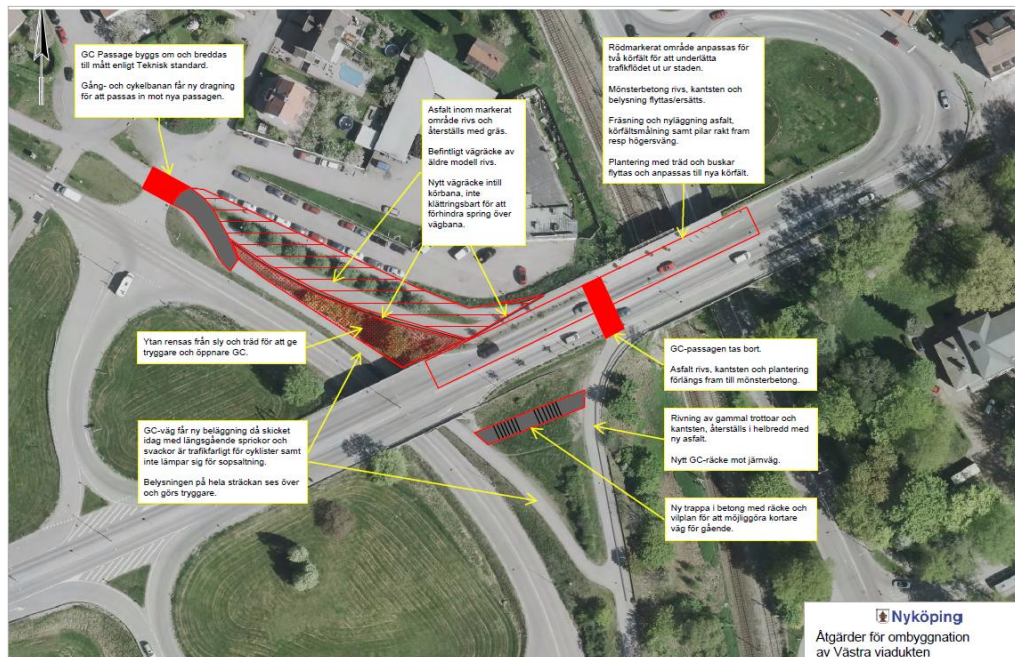


Illustration av genomförd åtgärd



 Nyköping  
Illustration av Västra Viadukten

KS §

Dnr

### **Projektering av korsningen Brunnskatan-Blommenhovsvägen**

I samband med byggnationen av Nyköpings resecentrum finns även behovet av att genomföra åtgärder på anslutningsgator. Beslutet om projektering av Nyköpings resecentrum (KK19/244) omfattar inte korsningen Brunnskatan-Blommenhovsvägen.

En projektering av korsningen i samband med övrig projektering av den del av Brunnskatan som ingår Resecentrum skapar förutsättningar för en helhet i trafikflödet via Brunnskatan till Resecentrum. Ombyggnaden av korsningen finns upptagen i kommunens investeringsplanering och beräknas att slutföras i samband med att Brunnskatan börjar trafikeras efter avstängningen för byggnationen av Resecentrum.

### **Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen**

- Ärendet berör eller påverkar barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med **barnkonventionen funnits** skäl att genomföra en prövning av barnets bästa.
- En prövning av barnets bästa har genomförts.
- Förslag till beslut beaktar vad som bedömdes vara barnets bästa enligt prövningen.

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

**att** ge Tekniska divisionen i uppdrag att genomföra projektering av korsningen Brunnskatan - Blommenhovsvägen,

**att** anvisa 600 tkr till Tekniska divisionen från Kommunstyrelsens ofördelade investeringsmedel för projekteringen, samt

**att** investeringens kapitaltjänstkostnader inarbetas i och belastar Miljö-och samhällsbyggnadsnämndens budget.

### **Beslut till:**

Tekniska divisionen  
Ekonomiavdelningen

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande



Kommunstyrelsen

## Projektering av korsningen Brunngatan- Blommenhovsvägen

I samband med byggnationen av Nyköpings resecentrum finns även behovet av att genomföra åtgärder på anslutningsgator. Beslutet om projektering av Nyköpings resecentrum (KK19/244) omfattar inte korsningen Brunngatan-Blommenhovsvägen.

En projektering av korsningen i samband med övrig projektering av den del av Brunngatan som ingår Resecentrum skapar förutsättningar för en helhet i trafikflödet via Brunngatan till Resecentrum.

Ombyggnaden av korsningen finns upptagen i kommunens investeringsplanering och beräknas att slutföras i samband med att Brunngatan börjar trafikeras efter avstängningen för byggnationen av Resecentrum.

### Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen

- Ärendet berör eller påverkar barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med **barnkonventionen funnits** skäl att genomföra en prövning av barnets bästa.
- En prövning av barnets bästa har genomförts.
- Förslag till beslut beaktar vad som bedömdes vara barnets bästa enligt prövningen.

### Dokumentation

Investeringen innebär inga konsekvenser för barn, direkt eller indirekt. Därför saknas skäl att göra en prövning.

**Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

**att** ge Tekniska divisionen i uppdrag att genomföra projektering av korsningen  
Brunnsgatan - Blommenhovsvägen,

**att** anvisa 600 tkr till Tekniska divisionen från Kommunstyrelsens ofördelade  
investeringsmedel för projekteringen, samt

**att** investeringens kapitaltjänstkostnader inarbetas i och belastar Miljö-och  
samhällsbyggnadsnämndens budget.

Mats Pettersson

Kommundirektör

Kent Nyman

Divisionschef Tekniska divisionen

**Beslut till:**

Tekniska divisionen

Ekonomiavdelningen

KS §

Dnr

### **Stadsmiljöavtalsansökan 2020**

Kommuner kan söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, så kallat stadsmiljöavtal, enligt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. I den nationella planen för transportsystemet 2018–2029 finns 1 miljard kronor per år till stadsmiljöavtalen. Åtgärder som stöd söks för, och motprestationer, ska vara genomförda senast under 2029. Syftet med det statliga stödet är att främja hållbara stadsmiljöer genom att ge stöd med upp till 50% som leder till en ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik.

Stödet som går att söka lämpar sig väl för Nyköpings resecentrum samt ett antal mindre utpekade åtgärder för cykel och kollektivtrafik. Utifrån tidplanen för dessa objekt ligger denna ansökan bra till i tiden. Det stöd som potentiellt kan erhållas bedöms vara en mycket viktig förutsättning för finansieringen av nämnda åtgärder. Som motprestation för att erhålla medfinansieringen finns ett samlat paket fördelat under åren 2021-2029 som också bedöms bidra till Nyköping kommuns fortsatta stadsutveckling och bidra till en mer hållbar stadsmiljö. Som motprestation finns bland annat ny parkeringsstrategi, detaljplaner för bostäder, infartsparkeringar till resecentrum samt åtgärder för framkomlighet gång- och cykel. Finansiering av kommunens åtagande sker genom separat investeringsbeslut och i viss utsträckning från driftbudget.

### **Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen**

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Nej

Har en prövning av barnets bästa genomförts?

Nej

Om en barnrättsprövning har genomförts, beaktas vad som bedömdes vara barnets bästa i förslag till beslut?

Ja/Nej

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

**att** söka stadsmiljöavtal i ansökningsomgång 8 för perioden år 2021-2029 för medfinansiering av Nyköpings resecentrum och övriga utpekade åtgärder för cykel och kollektivtrafik.

---

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

KS §

Dnr

**Beslut till:**

Division Samhällsbyggnad

Tekniska divisionen

Region Sörmland

---

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsen

## Stadsmiljöavtalsansökan 2020

### Bakgrund

Kommuner kan söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, så kallat stadsmiljöavtal, enligt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. I den nationella planen för transportsystemet 2018–2029 finns 1 miljard kronor per år till stadsmiljöavtalen. Åtgärder som stöd söks för, och motprestationer, ska vara genomförda senast under 2029. Syftet med det statliga stödet är att främja hållbara stadsmiljöer genom att ge stöd med upp till 50% som leder till en ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik.

Stödet som går att söka lämpar sig väl för Nyköpings resecentrum samt ett antal mindre utpekade åtgärder för cykel och kollektivtrafik. Utifrån tidplanen för dessa objekt ligger denna ansökan bra till i tiden. Det stöd som potentiellt kan erhållas bedöms vara en mycket viktig förutsättning för finansieringen av nämnda åtgärder. Som motprestation för att erhålla medfinansieringen finns ett samlat paket fördelat under åren 2021-2029 som också bedöms bidra till Nyköping kommuns fortsatta stadsutveckling och bidra till en mer hållbar stadsmiljö. Som motprestation finns bland annat ny parkeringsstrategi, detaljplaner för bostäder, infartsparkeringar till resecentrum samt åtgärder för framkomlighet gång- och cykel. Finansiering av kommunens åtagande sker genom separat investeringsbeslut och i viss utsträckning från driftbudget.

### Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Nej

Har en prövning av barnets bästa genomförts?

Nej

Om en barnrättsprövning har genomförts, beaktas vad som bedömdes vara barnets bästa i förslag till beslut?

Ja/Nej

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

**att** söka stadsmiljöavtal i ansökningsomgång 8 för perioden år 2021-2029 för medfinansiering av Nyköpings resecentrum och övriga utpekade åtgärder för cykel och kollektivtrafik.

Mats Pettersson  
Kommundirektör

Anna Selander  
Samhällbyggnadschef

### **Beslut till:**

Division Samhällsbyggnad

Tekniska divisionen

Region Sörmland



## Ansökningsformulär omgång 8, hösten 2020

### Statligt stöd för att främja hållbara stadsmiljöer – Stadsmiljöavtal

Läshänvisningar och kontaktuppgifter:

- Förordning (2015:579). [Länk](#) till förordningen.
- Handledning för delar av ansökan till stadsmiljöavtal. Länk till handledning finns på [www.trafikverket.se/stadsmiljoavtal](http://www.trafikverket.se/stadsmiljoavtal).
- Vid frågor hör av er till Trafikverkets kontaktpersoner för stadsmiljöavtalen. [Länk](#).

#### 1. Uppgifter om den huvudsökande och eventuell medsökande

##### Huvudsökande

<b>Huvudsökandes namn</b>	Nyköping kommun
<b>Adress</b>	Stadshuset, Stora Torget
<b>Postadress</b>	611 83 Nyköping
<b>Organisationsnummer</b>	212000-2940
<b>E-postadress</b>	kommun@nykoping.se
<b>Telefonnummer</b>	Växel: 0155-24 80 00
<b>Plusgiro-/bankgironummer</b>	619-0342
<b>Kontaktperson/-er</b>	Johan Dahlrot Magnus Bäckmark Björn-Emil Jonsson
<b>Kontaktpersons e-postadress</b>	<a href="mailto:joan.dahlrot@nykoping.se">joan.dahlrot@nykoping.se</a> <a href="mailto:magnus.backmark@nykoping.se">magnus.backmark@nykoping.se</a> <a href="mailto:bjornemil.jonsson@nykoping.se">bjornemil.jonsson@nykoping.se</a>
<b>Kontaktpersons telefonnummer</b>	Johan: 0155-24 82 22 Magnus: 0155-24 8102 Björn-Emil: 0155-24 75 62

##### Eventuell medsökande

<b>Medsökandes namn</b>	Region Sörmland
<b>Kontaktperson/-er</b>	Christian Udin
<b>Kontaktpersons e-postadress</b>	Christian.Udin@regionsormland.se
<b>Kontaktpersons telefonnummer</b>	0790-610211

## 2. Typ av åtgärd i stadsmiljö som stöd söks för

Kryssa i vilken typ av åtgärd som ansökan avser (fler alternativ är möjliga):

- Investeringar som tillgodoser ett allmänt lokalt eller regionalt transportbehov och som avser**
1. en väg, gata, spåranläggning, kaj för lokala eller regionala persontransporter, perrong, hållplats, väntshall eller annan anläggning eller del av anläggning för lokal eller regional kollektivtrafik,
  2. ett cykelvägnät, en cykelparkering eller annan anläggning eller del av anläggning för cykeltrafik eller,
  3. en väg, gata, spåranläggning, lastplats, samlastningsplats eller annan anläggning eller del av anläggning för samlastning av godstransporter, samordnad citylogistik eller gods på cykel för lokal eller regional distribution. (2 §)
- Investeringar i en anläggning eller del av anläggning för att demonstrera eller prova nya transportlösningar för lokal eller regional kollektivtrafik, cykeltrafik eller godstransporter. (3 §)**

## 3. Beskrivning av åtgärd/åtgärder i stadsmiljö som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik som stöd söks för (8 §)

Observera att:

- Åtgärder får inte vara byggstartade när ansökan lämnas in.
- Med starttid menas när byggnationen påbörjas (spaden i jorden).
- Med sluttid menas att åtgärden ska vara färdigställd, slutbesiktigad och administrativt slutförd genom att samtliga kostnader ska vara bokförda och betalda.
- Åtgärder får slutföras tidigast hösten efter beviljat beslut.
- Åtgärder ska vara slutförda senast år 2029.

(Vid flera åtgärder, lägg till genom att klicka på + i rutans nedre högra hörn. Är avsnitt 3 inte aktuellt för er ansökan döljer ni det genom att klicka på pilen till vänster om rubriken, som dyker upp automatiskt när ni ställer där)

<b>Åtgärd nr 1</b>	<b>Namn Nyköpings resecentrum</b>
--------------------	-----------------------------------

Ange beräknad start- och sluttidpunkt för byggande av åtgärden (år/månad). Ange även beräknad trafikstart i de fall den inte överensstämmer med sluttidpunkten.

Observera att före- och eftermätningar av resandet med olika färdmedel är obligatoriska.

Starttidpunkt byggande	Sluttidpunkt	Trafikstart
2022-01	2027-08	2028-01

### 3a. Beskriv *sammanhanget* för platsen där åtgärden planeras, dvs. dagens situation. (Handledning 4.1)

Vad är det för typ av område? Beskriv i ord.  (Dagens situation innan påbörjad åtgärd, t.ex. namn på stadsdel, typ av bebyggelse, befintlig infrastruktur och resmöjligheter.)	I dag är Nyköpings stationsområde och stationsbyggnaden äldre och är i mångt och mycket oförändrat mot när stationen invigdes år 1915.  Passagen under spåret till tågen har enbart smala trappor och låg takhöjd med vinklar som gör att den upplevs som otrygg. Stationen håller generellt låg tillgänglighet och personer med funktionshinder, barnvagn eller har tungt bagage som ska till eller från tågen och som inte kan använda sig utav passagen under järnvägen på grund av trapporna, måste korsa spåren via oöversiktlig plankorsning.
---	---



I stationshuset finns en enklare servering och en mindre vänthall anpassat till passagerarflödet från år 1915. Utanför stationsbyggnaden finns ett fåtal parkeringsplatser för taxi och avlämning tillsammans med en fristående kiosk. Avlämningsytorna är inte tillräckliga och logiskt anpassade, vilket bland annat leder till att felparkerade bilar hindrar busstrafiken vid tågankomst, främst under eftermiddag och kvällstid.

Cykelparkeringar utan tak finns i anslutning till stationen men räcker inte till för behov och efterfrågan. Trafikseparerade cykelbanor till stationen saknas utan sker helt i blandtrafik där även buss trafikeras. Närmaste anslutande cykelstråk finns på Fruängsgatan och Brunngatan.

Norr om stationsområdet och Norra Bangårdsgatan ligger äldre villabebyggelse med bevarandestatus. Söder om Norra Bangårdsgatan finns ett antal infartsparkeringar samt en äldre bilverkstad. Stora delar av ytan mellan järnvägen och Norra Bangårdsgatan är outnyttjad.

Precis nordväst om stationsområdet finns ett äldre verksamhetsområde med industri och kontor. En ny detaljplan för området är antagen och inväntar laga kraft. Detaljplanen skapar plats för 1600 bostäder samt kontor och en förskola. Järnvägen skapar idag en stark barriäreffekt mellan norra och södra delen av staden och kommande bostäder i nya stadsdelen Nöthagen.

På Södra Bangårdsgatan finns en busshållplats på vardera sida om gatan (det vill säga 2 totalt) som trafikeras av stadstrafik och landsbygdstrafik till bland annat bussterminalen, Skavsta, Trosa, Eskilstuna, Flen och Katrineholm. Hållplatserna delas med ersättningstrafik när tågen inte går. Hållplatslägena är delvis förlagda i radie på gatan samt att kantstenshöjden inte är anpassad för bussangöring vilket påverkar tillgängligheten. Väderydd mot busshållplatserna finns men ledstråk mot tågstationen saknas.

En bit längre bort utmed Södra Bangårdsgatan finns större avgiftsbelagda infartsparkeringar, riktade främst till bilpendlare, med lägre standard bakom äldre bangårdsbyggnader. Byggnaderna som ägs av Jernhusen, upplevs av många ha eftersatt underhåll och verksamhet sker endast i begränsad omfattning. Delar av marken är också förorenad. Sammantaget upplevs Södra Bangårdsgatan som en bakgata med låg attraktivitet.

Nyköpings stora bussterminal som trafikeras av det stora flertalet linjer inom kommunen och från andra kommuner ligger idag cirka 1000 m söder om stationsområdet vilket väsentligt försvårar byte mellan buss och tåg. Samtrafik mellan busslinjerna är primärt arrangerad vid bussterminalen, varför byteskedjor till och från tågen är svåra att skapa med busslinjerna.

Brunngatan utgör ett av stadens viktigare gång- och cykelstråk mellan bostäder, arbets- och besöksplatser i norr och centrumfunktioner i söder. Brunngatan har gång- och cykelbana på vardera sida om vägen, men det bidrar till konflikter mellan trafiklagen då gång- och cykelbanorna inte når upp till moderna utrymmeskrav. Från västra sidan Brunngatan når en smal, undermålig trappa till perrongen. Brunngatan går under järnvägen och har skyltad höjd 3,3 m. Den låga frihöjden innebär att enbart normalhöga bussar för linjetrafik hjälpligt kan komma under bron. Det utesluter till exempel bussfordon med gasdrift och turistbussar. Den låga höjden är en av anledningarna till att storregional kollektivtrafiken och långfärdstrafik inte kan angöra stationsområdet utan större omvägar.

Cirkulationsplatsen i korsningen Brunngatan/Blommenhovsvägen är i förhållande till trafikmängd och fordonstyper för liten vilket hindrar framkomligheten för bland annat bussar. I det fall som högre lastbilar missat höjdbegränsningen under järnvägsbron tvingas de vända i

	<p>cirkulationsplatsen vilket frekvent leder till att de "kör fast" utifrån att cirkulationsplatsen är för liten.</p>
<p>Var i kommunen är området beläget? Beskriv i ord eller ange länk till karta.</p>	<p>Stationsområdet ligger mycket centralt beläget i Nyköping mellan Södra Bangårdsgatan och Norra Bangårdsgatan, väster om Brunnsgatan som är en av stadens huvudgator och strax söder om Nyköpings Lasarett. Tågstationen ligger inom gångavstånd från Nyköping centrumstråk, knappt en kilometer bort.</p> <p>Länk till Google Maps som visar vart stationsområdet är lokaliserat (visar både åtgärd 1 &amp; 2):  <a href="https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1I141dPlxBGHsj7ejanh9J6lk-ciiJap2&amp;usp=sharing">https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1I141dPlxBGHsj7ejanh9J6lk-ciiJap2&amp;usp=sharing</a></p> <p>Se även Bilaga 1 för en översiktlig karta.</p>
<p>Beskriv dagens situation (innan åtgärd) genom att kvantifiera.  (T.ex. skyltad hastighet, antal och bredd på körfält, ÅDT, turtäthet kollektivtrafik och restid.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cirka 50% (32000) av kommunens 57000 invånare bor inom 10 min (3km) vilket innebär gång- eller cykelavstånd till resecentrum varav cirka 7300 av kommunens invånare bor inom 1km från resecentrum.</li> <li>• Cirka 1700 resenärer reser med tåg per dag från tågstationen.</li> <li>• 140 st anordnade cykelställ utan tak på södra sidan av järnvägen</li> <li>• 90 st anordnade cykelställ utan tak på norra sidan av järnvägen</li> <li>• 10 st anordnade cykelställ med tak på norra sidan.</li> <li>• 235 st pendelparkeringsplatser för bilar i markplan med lägre standard vid stationsområdet.</li> <li>• Bredd på GC-bana utmed västra sidan av Brunnsgatan är ca 2,3 meter på smalaste stället (Begränsas även med räcke och möter gångström från plattformen med dålig sikt på smalaste stället.)</li> <li>• Bredd på GC-bana utmed östra sidan av Brunnsgatan är ca 2,3 meter på smalaste stället</li> <li>• Antal meter cykelbana inom åtgärdsområdet är ca 250m (med låg standard) längs Brunnsgatan.</li> <li>• Antal meter gångbana inom åtgärdsområdet är ca 1300 m med varierande standard och tillgänglighetsanpassning</li> <li>• Antal meter grusad gångbana inom åtgärdsområdet är ca 650 utmed Blommenhovsvägen.</li> <li>• Skyltad maximal fordonshöjd på Brunnsgatan är 3,3 meter under järnvägen</li> <li>• Skyltad hastighet inom projektområdet varierar mellan 30-40-50 km/h beroende på gata.</li> <li>• ÅDT 10260 fordonspassager varje dag på Brunnsgatan</li> </ul> <p><b><u>Busstrafik vid befintlig centralstationen med Sörmlandstrafiken (stads- och landsbygdstrafik) per vintervardag (november 2019):</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 st hållplatslägen för buss inklusive för ersättningstrafik med buss för tåg.</li> <li>• 265 bussavgångar</li> <li>• 409 påstigande på bussarna</li> <li>• Avstånd från station till befintlig gamla bussterminal är ca 1 000 meter där fler busslinjer trafikerar.</li> </ul> <p><b><u>Nyköpings gamla bussterminal</u></b>  <b>Med Sörmlandstrafiken (stads- och landsbygdstrafik) per vintervardag (november 2019):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 33 busslinjer</li> <li>• 526 avgångar</li> <li>• 4 350 påstigande</li> </ul> <p><b>Storregional/långfärdsbuss:</b></p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ca 20 avgångar Flixbus (varierar)</li> <li>• ca 3-5 avgångar Vikingline (varierar)</li> <li>• Enstaka ytterligare avgång med mindre bussföretag, varierar över tid och i omfattning.</li> </ul>
--	--

**3b. Beskriv den åtgärd som stöd söks för. Vid stora och komplexa åtgärder, dela gärna upp och beskriv delåtgärder. (Handledning 4.2)**

<p>Vad planeras och hur ska det göras? Beskriv i ord.</p> <p>(Beskrivning av aktuell åtgärd. T.ex. bilkörfält görs om till cykelbana eller busskörfält, laddinfrastruktur för elbussar som del av paketlösning och gcm-passager hastighetssäkras.)</p>	<p>Stöd söks för Nyköping resecentrum som beskrivs nedan uppdelat i åtta stycken delåtgärder, se även karta under rubrik 10. Notera att angivna delåtgärder som söks för ej avser åtgärder som finansieras av staten inom resecentrum. Vänligen se Bilaga 1 och Bilaga 2 som lässtöd kring omfattning av delåtgärderna.</p> <p><u>Delåtgärd 1 – Västra passagen</u> En bred och öppen gång- och cykelpassage med ramper anläggs under en järnvägsbro. Passagen får anslutning till tågplattformen med hiss och trappor. Nya torgytor anläggs och ger utrymme för människor att vistas på. Här erbjuds också sittplatser i terrasser upp mot det nya torg som ska skapas vid Norra Bangårdsgatans västra del. Nya träd planteras vid ramperna.</p> <p><u>Delåtgärd 2 – Södra Bangårdsgatan</u> Delar av Södra Bangårdsgatan byggs om för att få ökad framkomlighet för bussar. Hela gatan får ny sektion som möjliggör cykelbana på gatans södra sida. Nya alléträd kantar gatan. Anslutning mot Brunnsgratan anpassas för bussars svängradie och resenärsframkomlighet.</p> <p><u>Delåtgärd 3 – Brunnsgratan</u> Brunnsgratan breddas för att möjliggöra bredare gång- och cykelbanor på vardera sida om gatan. Östra sidan planeras koppla samman med huvudcykelstråk mot de norra stadsdelarna och lasarettet. Gatan ska också medge högre fordonshöjd med skyltad höjd 4,5 meter under järnvägen vilket eliminerar dagens begränsningar för busstrafiken. Ledningar i gatan läggs om. Gång- och cykelanslutningar görs mot resecentrumet. Korsningen Södra Bangårdsgatan/Brunnsgratan får anpassade radier för buss för att öka framkomligheten för kollektivtrafiken. Cirkulationsplatsen vid Brunnsgratan/Blommenhovsvägen rivs och görs om till trafikljusstyrd korsning kopplat till den ökade mängden busstrafik som är planerat att trafikera korsningen och möjlighet att prioritera denna. Signalreglering ska medge planerad signalprioritering för busstrafiken genom hela Brunnsgratan. Brunnsgratan förbereds med dimensionering för att möjliggöra högre prioritering för busstrafik bland annat genom egna körfält.</p> <p><u>Delåtgärd 4 – Regional dockningsterminal för busstrafik</u> Den regionala dockningsterminalen kommer trafikeras av regionalbussar, landsbygdstrafik och långfärdsbussar som angör till en långsträckt bussterminalbyggnad. Bussterminalbyggnaden kommer integreras mot tågplattformen och tågstationsbyggnaden. Med den nya bussterminalbyggnaden möjliggörs effektiva byten och utökat kommersiellt utbud, till exempel café, restaurang och service (OBS! De kommersiella ytorna är exkluderade i denna ansökan). Bussupställningsplatser anordnas inom terminalområdet. En av de befintliga äldre magasinsbyggnaderna med stort kulturhistoriskt värde inom stationsområdet omlokaliseras till det regionala busstorget för att bland annat kunna bli rastlokal för bussförarna.</p>
--	--

	<p><u>Delåtgärd 5 – "Centraltorget"</u>  Utanför den södra entrébyggnaden planeras det för en inbudande torgyta. Tydliga gång- och cykelanslutningar görs till stråken längs med Brunnsgatan och Magasingatan vilket skapar goda flödesvägar för trafikanter som ska byta mellan buss och tåg samt mellan olika bussar. Magasingatan byggs om för att få ändrad karaktär för att prioritera cyklister och gående, och ansluta vidare mot det befintliga gång- och cykelstråket på Fruängsgatan in mot centrum.</p> <p>På torget uppförs ett cykelcentrum bestående av en byggnad i två våningar med cirka 250 cykelparkeringsplatser. Med cykelställ i två våningar kan det potentiellt innebära dubbelt så många platser. I direktanslutning till cykelcentrum planeras för mer cykelparkering under skärmtak på torget.</p> <p>Parallellt med järnvägsspåret byggs en trappa för att på ett enkelt och gent sätt kunna ta sig mellan Brunnsgatan och resecentrum.</p> <p><u>Delåtgärd 6 – Stadsbusstorg</u>  På stadsbusstorget blir det 8 stycken busshållplatser anpassade för stadstrafikens behov. Samtrafik planeras mellan stadsbusslinjer. Hållplatserna blir förberedda för trafik med boggi- såväl som ledbuss, med väderskydd, god tillgänglighet och orienterbarhet. Närheten till tåg och regionalbusstrafik möjliggör effektiva byten.</p> <p><u>Delåtgärd 7 – Norra Bangårdsgatan GC</u>  På Norra Bangårdsgatan blir det en ny gatusektion med breddad gångbana och en cykelbana läggs till.</p> <p><u>Delåtgärd 8 – Blommenhovsvägen GC</u>  Den enkla grusbelagda gång- och cykelvägen ersätts med en asfalterad gång- och cykelväg med god standard. Går från resecentrum vid Norra Bangårdsgatan och ansluter vidare mot planerad ny bebyggelse och vägbron (med gång- och cykelbana) Hemgårdspassagen, vid nuvarande Nöthagsvägen, över järnvägen längre väster om resecentrum.</p>
<p>Beskriv genom att kvantifiera. Lista tydligt innehållet i åtgärden i punktform i enlighet med det som stöd söks för. Specificera, t.ex. med gatunamn.</p> <p>(T.ex. längd och bredd på cykelbana, längd och bredd på busskörfält, förändring i antal hållplatslägen, antal bilparkeringsplatser som tillkommer/försvinner, hastighetssäkrade gcm-passager och ombyggnad av korsningspunkter.)</p>	<p><u>Delåtgärd 1 – Västra passagen</u>  + ca 180 meter cykelbana  + ca 550st cykelparkeringar med skärmtak  + 1st gång- och cykelpassage under järnvägen  + ca 200 sittplatser  - 35 parkeringsplatser  - 140 cykelparkeringar utan skärmtak</p> <p><u>Delåtgärd 2 – Södra Bangårdsgatan</u>  + ca 350 meter breddad gångbana  + 2 st cykelpassager med bra sikt, säkerhet, komfort och effektivitet  + 300 meter gata med prioriterad framkomlighet för kollektivtrafik.  + 1 st realtidsbussprioritering i trafiksignalkorsning  - 2 st busshållplatser</p> <p><u>Delåtgärd 3 – Brunnsgatan</u>  + ca 300 meter cykelbana uppgraderad från låg till god standard på båda sidor av Brunnsgatan  + 2 nya körfält under järnvägsbron på Brunnsgatan  + Skyltad höjd till 4,5 meter på Brunnsgatan  + Trafikljusreglerad, bussprioriterad korsning Brunnsgatan/Blommenhovsvägen  - Cirkulationsplats Brunnsgatan/Blommenhovsvägen</p>

	<p><u>Delåtgärd 4 – Regional dockningsterminal för buss</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ BYA 1285 m2 vänthall/bussterminalbyggnad (Inklusive ca 200m2 kommersiella ytor. OBS! Kommersiella ytor är exkluderade i stadsmiljöansökan)</li> <li>+ 12 stycken hållplatslägen – ”dockning”</li> <li>+ 4450 kvadratmeter köryta bussterminal</li> <li>+ 1st rastlokal invid reglerhållplatser för buss (vid dagens befintliga bussterminal ligger rastlokalen inte vid terminalen utan en bit bort varför detta blir en väsentlig förbättring)</li> <li>- 100 parkeringsplatser med låg standard</li> </ul> <p><u>Delåtgärd 5 – Centraltorget</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ ca 360 cykelparkeringsplatser med skärmtak</li> <li>+ cykelparkeringsgarage med 326 m2 BYA</li> <li>+ ca 440 cykelparkeringsplatser samt 10-15 stycken platser för specialcyklar i cykelgarage</li> <li>+ ca 75 meter ny cykelbana</li> <li>+ ca 5500 m2 torgyta med parkbänkar och planteringar</li> <li>+ 1st trappa</li> <li>- 50 parkeringsplatser med låg standard</li> </ul> <p><u>Delåtgärd 6 – Stadsbusstorget</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ 8 hållplatslägen</li> <li>+ 8 st väderskydd</li> <li>+ 2840 kvadratmeter köryta stadsbusstorg</li> <li>- 50 parkeringsplatser med låg standard</li> </ul> <p><u>Delåtgärd 7 – Norra Bangårdsgatan GC</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ ca 380 meter gång- och cykelbana</li> </ul> <p><u>Delåtgärd 8 – Blommenhovsvägen GC</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ ca 660 meter gång- och cykelbana</li> </ul>
--	---

**3c. Beskriv kortfattat målgruppen, vars beteende åtgärden som stöd söks för syftar till att förändra.**  
(Handledning 4.3)

<p>Vilken är målgruppen? Beskriv i ord.</p> <p>(T.ex. pendlare, boende, barn, verksamma, bilister, cyklister och kollektivtrafikresenärer)</p>	<p>Målgruppen för åtgärden är i första hand arbets- och studiependlare men underlättar också för sällanresenärer i och med att det blir lättare att byta inom och mellan olika trafikslag.</p> <p>Studiependling sker framförallt till Norrköping, Flemingsberg och Stockholm, men även Eskilstuna. Beträffande studiependlare kan särskilt nämnas gymnasiesamarbetet med grannkommunerna Trosa, Gnesta och Oxelösund med en stor andel elever som går på gymnasiet i Nyköping.</p> <p>Studiependling sker också av elever främst i högstadiet från kommunens egna stora landsbygd, där bytesresor med landsbygdstrafik och stadsbusstrafik sker till stor del för att nå tätortens skolor.</p> <p>För turister som kommer till Nyköping blir det en helt annan orienterbarhet som skapar förutsättning för att lätt kunna gå in mot stan, istället för att ta andra färdmedel.</p> <p>Målbilden är att resor under 5km ska göras med kapacitetsstarka färdmedel som gång och cykel eller kollektivtrafik.</p> <p>Kollektivtrafikresor från en större del av kommunen underlättas väsentligt när landsbygdstrafik med buss når tåget istället för att angöra staden endast vid dagens bussterminal.</p>
--	---

	<p>Personer som reser med bagage eller har funktionsnedsättning ges också avsevärt bättre förutsättningar för att resa kollektivt i och med den ökade graden av tillgänglighet.</p> <p>Ytterligare en målgrupp är invånare i Oxelösunds kommun som är beroende av den kollektiva infrastrukturen i Nyköping. I många fall har de Nyköping som målpunkt, men även för att ta sig vidare mot t.ex. Norrköping och Stockholm med tåg.<sup>8</sup></p>
<p>Hur många är det som berörs? Beskriv dagens situation genom att kvantifiera.</p>	<p>Siffrorna nedan anger en bedömd normal arbetsdag</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Idag 1700 pendlare med tåg (men uppemot 2500-4000 personer år 2030 enligt regionens prognos).</li> <li>• 4350 påstigande kollektivtrafikresenärer med buss vid gamla bussterminalen samt 400 vid tågstationens befintliga hållplatser</li> <li>• 1000 personer som jobbar på sjukhuset (Minst 50% av alla ca 2000 som jobbar på Nyköpings lasarett bedöms passera förbi resecentrum varje dag).</li> <li>• ÅDT 10260 fordonspassager varje dag på Brunngatan norr om Blommenhovsvägen, hösten 2019.</li> <li>• ÅDT 12130 fordonspassager varje dag på Brunngatan mellan Repslagargatan och Tingshusplatsen, mätt hösten 2018.</li> <li>• Cirka 7300 av kommunens invånare bor inom 1 km från resecentrum och kommer därmed bli direkt eller indirekt bli berörda av förändringen. Där till kommer ett mycket stort antal yrkesverksamma som jobbar i centrala delarna av staden.</li> </ul>

**3d. Beskriv tjänsten som förbättras av den åtgärd som stöd söks för. (Handledning 4.4)**

<p>Vilka effekter kan förväntas av åtgärden? Beskriv i ord.</p> <p>(T.ex. förkortad restid, trafiksäkerhet, trygghet, bekvämlighet och möjlighet att nå nya målpunkter)</p>	<p>Med Nyköpings resecentrum minskar bytestiden mellan tåg och buss radikalt och möjliggör nya resmönster, både inom Nyköping men också inom regionen. Samtrafik möjliggörs mellan bussar och mellan tåg och buss i mycket högre utsträckning än idag och bidrar till en markant förbättring utifrån ett hela resan perspektiv. Möjlighet skapas att också kunna öka kapaciteten i kollektivtrafiken.</p> <p>Med Nyköpings resecentrum blidas en viktig nod och målpunkt för resande i samt till och från Nyköping istället för på två separata platser.</p> <p>Fotgängare och cyklister får mer gena, tydligare och kortare kopplingar mot tågstationen från Nyköpings resecentrum än idag.</p> <p>Bussresenärer får i högre utsträckning möjlighet till direkt anslutning mellan tåg och busstrafik och korta bytestider.</p> <p>Ytorna i resecentrum görs orienterbara, trygga och trivsamma, vilket generellt är viktigt men särskilt viktigt för barn och ungdomar som på egen hand då kan väntas resa mer kollektivt.</p> <p>Ytorna kring och på resecentrumområdet anpassas för att kunna inhysa olika verksamheter samt boende, vilka då får nära till arbete/arbetskraftspendling. Genom att området kan leva under en större del av dygnet bidrar det till att skapa en trygghet med mer rörelse och aktivitet på platsen under fler timmar på dygnet än vad som sker idag. Stationsnära lägen för bostäder och förtätning är något som till hållbart resande.</p>
<p>Beskriv genom att kvantifiera.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ca 1000 m kortare gångsträcka mellan tåg och bussterminal, alltså minst 12 minuter kortare bytestid för den som går.</li> </ul>

(T.ex. restidsförändring, genare stråk, minskat antal fordon, minskad trängsel och minskat buller)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ca 800 m genare passage för cyklister som ska cykla mellan nordvästra Norra Bangårdsgatan och sydvästra Södra Bangårdsgatan</li> <li>• En samlad målpunkt för kollektivtrafiken istället för två</li> </ul>
--	--

### 3e. Beskriv kortfattat *förväntat förändrat beteende* för den åtgärd som stöd söks för. (Handledning 4.5)

<p>På vilket sätt förväntas resvanorna förändras? Beskriv i ord.</p> <p>Här beskrivs de <u>direkta</u> beteendeeffekterna kopplade till den förbättrade tjänsten.</p>	<p>Fler personer förväntas kunna och vilja resa med buss, både tätorts- och landsbygdstrafik i kombination med andra trafikslag eller vidare med tåg. Fler personer väntas också kunna och vilja välja gång-, cykel och kollektivtrafik istället för resande med bil och då speciellt ensamresande i bil både kortare och längre sträckor. Allt i enlighet med kommunens transportstrategi.</p> <p>Bättre, säkrare och trevligare gång- och cykelbanor skapar stråk som prioriteras framför biltrafik. Cykelparkeringsmöjligheterna blir säkrare och bättre och prioriteras närmast stationens entréer. Det ska uppmuntra till att fler väljer bort bilen.</p> <p>Genom ökad trygghet, orienterbarhet och utbud för hållbart resande på platsen föredrar fler att resa vidare hela vägen hem med gång, cykel eller buss istället för att bli hämtad med bil eller resa ensam med bil till och från stationen. De som har behov av att bli hämtad med bil får bättre anpassade ytor för detta, i första hand genom att inte hindra busstrafiken.</p>
<p>Hur många resor förändras? Beskriv genom att kvantifiera.</p> <p>(T.ex. den minskade restiden förväntas leda till 10 % fler bussresenärer eller den ökade tryggheten förväntas leda till en marginell ökning av antalet bussresenärer.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kollektivtrafikresandet från resecentrum med buss förväntas på sikt öka till 6500 påstigande jämfört mot 4350 påstigande vid befintlig bussterminal och 400 vid dagens tågstation (mellan åren 2017-2019 ökade resandet med 10%).</li> <li>• Antalet cyklister bedöms öka från (ÅDT) 830 per dag till 1500 på Brunnsgratan.</li> </ul>

### 3f. Beskriv kortfattat *resandet* med olika färdmedel för den åtgärd som stöd söks för. (Handledning 4.6)

<p>I vilken utsträckning kommer beteendeförändringen att påverka resandefördelningen mellan gång, cykel, kollektivtrafik och bil (i personkilometer)?</p> <p>Här beskrivs de <u>indirekta</u> beteendeeffekterna d.v.s. förändrad färdmedelsfördelningen. Använd begrepp som ökat resande, minskat resande, oförändrat resande, samt skriv motivering. (T.ex. kollektivtrafik går inte längs sträckan och berörs inte.)</p>	<p><b>Gång:</b> Ökat antal gående när bussterminal hamnar närmare gångstråk och sjukhuset.</p> <p><b>Cykel:</b> Ökat antal cyklister när det blir lättare och säkrare att parkera sin cykel vid stationen. Även förbättrad cykelinfrastruktur i form av "missing links" och sammanhängande cykelvägar.</p> <p><b>Kollektivtrafik:</b> Ökat antal resande med kollektivtrafik när det blir fler busslinjer via järnvägsstationen och samtrafik kan ordnas. Ökat antal resande förbi platsen med busstrafik som får högre framkomlighet genom signalprioritering och breddad Brunnsgratan med kollektivtrafikprioritering. Under byggtid rekryteras fler bussresenärer från biltrafiken genom att busstrafik kommer få passera under järnvägen medan biltrafiken förväntas få lägre framkomlighet under en period om ca 15 månader.</p> <p><b>Biltrafik:</b> Minskat antal resande som väljer att ta bilen till Nyköping resecentrum och centrum.</p>
<p>Beskriv genom att kvantifiera.</p> <p>(Antal resor som flyttas över mellan trafikslagen.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Antalet bilister minskar med minst 500 per dag på Brunnsgratan, dvs minskar med ca 1500 personkilometer per dygn.</li> <li>• Cykel ökar med 350 cyklister per dag på Brunnsgratan, dvs ökar med ca 1050 personkilometer per dygn.</li> </ul>

--	--

**3g. Beskriv kortfattat hur trafik säkerheten påverkas av den åtgärd som stöd söks för. (Handledning 4.7)**

<p>På vilket sätt påverkas trafik säkerheten av den föreslagna åtgärden? Påverkas någon målgrupp särskilt? Beskriv i ord.</p>	<p>Med nya passager i kombination med de åtgärder som Trafikverket gör inom sin järnvägsanläggning så byggs obehagade plankorsningar bort.</p> <p>Trafik säkerheten bedöms öka för främst oskyddade trafikanter så som gående och cyklister. Med mer trafikseparerade cykelbanor bedöms fler målgrupper våga använda cykel istället för bilen.</p> <p>Med nya resecentrum minskar avståndet mellan tåg och buss väsentligt och bytet kan ske trafikseparerat från biltrafik vilket idag kräver att resenären, som gående, korsar minst två obehagade övergångsställen på vältrafikerade vägar.</p>
<p>Beskriv genom att kvantifiera. (T.ex. ökat antal säkra passager eller hastighetsförändring)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inga passager över övergångsställen på trafikerade vägar mellan tåg och bussterminal (3 st i nuläget)</li> <li>• Inga obehagade plankorsningar över järnvägen.</li> <li>• Ökad mängd gång- och cykelvägar med bättre standard.</li> </ul>

**3h. Vilka parter ingår i åtgärden? Om flera parter – vem gör vad?**

- För den sökta åtgärden (med ingående delåtgärder) är det kommunen som finansierar, projekterar, bygger och sedan förvaltar anläggningen.
- Sörmlandstrafiken kommer trafikera med bussar på den nya bussterminalen. (Kommunen betalar för tätortstrafiken och kommunal landsbygdstrafik. Regionen betalar för tågtrafik och regional busstrafik.)
- Trafikverket kommer parallellt med Nyköping kommuns arbeten att projektera och bygga sina delar av Nyköpings resecentrum med tillhörande stationsbyggnad och spåranläggning. Trafikverkets delar är inte medräknade i kommunens delar. Ett skärmtak över Trafikverkets stationsplattform kommer att vara monterad på bussterminalen men kostnaden för denna är ej med i redovisad kalkyl då den tillhör Trafikverkets anläggning och kommer ägas av Trafikverket. Kommunen kommer erhålla medfinansiering för plattformanslutningar i form av trappor till Trafikverkets anläggning samt för del av passage för gång- och cykel i västra passagen.

**3i. Vem äger marken där åtgärden/åtgärderna planeras?**

- Delar av marken för åtgärden som idag ägs av Jernhusen kommer efter sanering att förvärfas av kommunen enligt påskrivna markavtal som finns mellan parterna.
- Trafikverket äger också en del av den berörda marken för åtgärden och för detta finns ett förhandsbesked till kommunen om köp av fastigheten, se Bilaga 3.

**3j. Vem kommer att äga infrastrukturen för åtgärden/åtgärderna?**

- Kommunen kommer äga bussterminal och vänthall för bussresenärer samt allmänplats utom perronger, utanför järnvägsstationens byggnader.
- Trafikverket kommer äga järnvägsstationen (som för förtydligande alltså inte ingår i den sökta åtgärden).

**3k. Vem kommer att driva och ansvara för infrastrukturen/anläggningen för åtgärden/åtgärderna?**

- Nyköping kommun kommer driva och ansvara för infrastrukturen.

**3l. Kommer nyttjandet av tjänsten att avgiftsbeläggas?**

JA  NEJ

**Om JA, beskriv hur:**



Ja, för vissa delar. För parkering i cykelgaraget i delåtgård 7 kan det eventuellt bli aktuellt med cykelparkeringsavgift för att få ett effektivt nyttjande av anläggningen men blir i det fallet oavsett kraftigt subventionerat i förhållande till verkliga kostnader.

Kommersiella ytor i bussterminalen kommer att upplåtas mot hyra men dessa ytor är exkluderade i det ansökan avser och sökt belopp i stadsmiljöavtal.

**3m. Berörs Trafikverkets infrastruktur (t.ex. är åtgärden inom Trafikverkets vägområde eller spårområde)?**

JA  NEJ

**Om JA, finns avsiktsförklaringar/avtal som reglerar detta?**

JA  NEJ

*Om JA var vänlig bifoga aktuella avtal tillsammans med ansökan.*

Bilaga 3. Förhandsbesked köp av del av fastigheten Väster 1:2 i Nyköping kommun

Bilaga 4. Planeringsavtal

Bilaga 5. Medfinansieringsavtal 1

Bilaga 6. Medfinansieringsavtal 2

Bilaga 7. Genomförandeavtal

**3n. Beskriv mognadsgraden i projektet.**

*(t.ex. Har alla förberedande studier genomförts? Finns budgetmedel avsatta? Har erforderliga tillstånd inhämtats? Har upphandling påbörjats? Har en projektorganisation etablerats? Är det politiskt förankrat?)*

- ➔ Projektet Nyköping resecentrum har mycket hög mognadsgrad och har politiskt enighet lokalt, regionalt och statligt. Detaljplan för resecentrum är antagen (ej fastställd på grund av överklagan och väntar på fastställelse), se Bilaga 8 – detaljplan resecentrum. I Bilaga 9 visas en illustration för resecentrum.
- ➔ En projektorganisation är etablerad och förprojektering för kommunens delar pågår.
- ➔ Trafikverket håller på att projektera sin järnvägsanläggning med station och utökar sin organisation inför produktion.
- ➔ Trafikverket har skickat in järnvägsplan för sin anläggning till prövning och fastställelse.
- ➔ Genomförandeavtal och medfinansieringsavtal med Trafikverket finns upprättat, se listade bilagor under avsnitt 3m ovan.

**3o. Främjar åtgärden innovativa, kapacitetsstarka och/eller resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik/cykeltrafik?**

Innovativa  Kapacitetsstarka  Resurseffektiva

**På vilket sätt? Motivera nedan.**

- ➔ Med det planerade cykelparkeringsgaraget skapas en helt ny innovativ funktion i Nyköpings infrastruktur med säker och smidig förvaring av cyklar möjliggörs i kombination med smidigt kollektivtrafikläge.
- ➔ Genom att skapa en intermodal nod mellan buss, tåg och cykel skapas ett kapacitetsstarkt resecentrum som kan möta Nyköping kommuns ökade befolkningens mängd och öka intresset av att resa med kollektivtrafik och andra alternativ till bil.
- ➔ Med samlokaliseringen av buss och tåg på mark som idag har låg nyttjande grad används resurser mer effektivt. Centralt beläggen mark frigörs när den gamla bussterminalen flyttar.

**Åtgärd nr 2****Namn Busshållplatser och framkomlighet**

Ange beräknad start- och sluttidpunkt för byggande av åtgärden (år/månad). Ange även beräknad trafikstart i de fall den inte överensstämmer med sluttidpunkten.

Observera att före- och eftermätningar av resandet med olika färdmedel är obligatoriska.

Starttidpunkt byggande	Sluttidpunkt	Trafikstart
2023-01	2027-12	2028-01

**3a. Beskriv sammanhanget för platsen där åtgärden planeras, dvs. dagens situation.** (Handledning 4.1)

<p>Vad är det för typ av område? Beskriv i ord.</p> <p>(Dagens situation innan påbörjad åtgärd, t.ex. namn på stadsdel, typ av bebyggelse, befintlig infrastruktur och resmöjligheter.)</p>	<p><u>Delåtgärd 1 Korsningen</u> Korsningen Repslagargatan/Hospitalsgatan ligger centralt belägget i Nyköping och utgörs idag av en cirkulationsplats. Cirkulationsplatsens utformning skapar köer med nuvarande utformning till följd av stora trafikmängder som sprids vidare i vägnätet. Framkomlighetsproblemen är något som ytterligare kommer kunna drabba kollektivtrafiken, då den läggs om för ökad tillgänglighet mot centrum. Framförallt hindras trafiken mot Nyköpings resecentrum från ny planerad busshållplats vid Stora Torget då omläggning av stadstrafikens linje 3 görs genom centrum för ökad tillgänglighet. Korsningen har analyserats speciellt för att klargöra problembild och kunna säkerställa kollektivtrafikens behov av framkomlighet.</p> <p><u>Delåtgärd 2 – Busshållplats – Teatern</u> Den planerade hållplatsen ligger intill Teaterparken park där även teatern är belägen. Platsen ligger nära Väster och början på stadens huvudcentrumstråk. Närmaste alternativa busshållplats utgörs av den bussterminal som kommer omlokaliseras till Nyköpings resecentrum.</p> <p><u>Delåtgärd 3 - Busshållplats – Stora torget</u> Stora torget den mest centrala platsen av Nyköping och där huvudcentrumstråket också passerar. Här finns torghandel och ytor för tillfälliga event så som julmarknad och stadsfester med mera. Runt Stora torget ligger flera stora målpunkter och funktioner så som Stadshuset, Länsstyrelsen, Turistbyrån, Nicolai kyrkan och en kort bit bort ligger handel och Culturum med kulturevenemang och stadsbibliotek. Idag finns inga bussar som trafikerar platsen.</p> <p><u>Delåtgärd 4 – Busshållplats - Gripsholmsparken</u> Platsen ligger i korsningen Stockholmsvägen och Östra Storgatan, intill Gripsholmsparken i östra änden av stadens huvudcentrumstråk. Hållplatsen blir den tredje hållplatsen utmed stråket för att upprätthålla hög tillgänglighet till centrums service och handel.</p>
<p>Var i kommunen är området beläget? Beskriv i ord eller ange länk till karta.</p>	<p><u>Delåtgärd 1 – Korsningen</u> I korsningen Repslagargatan och Hospitalsgatan</p>

	<p><u>Delåtgärd 2 - Busshållplats 2 – Teatern</u> På Järnvägsgatan nära korsningen med Västra Kvarngatan</p> <p><u>Delåtgärd 3 - Busshållplats – Stora torget</u> Stora torget inne i centrala Nyköping centrum, på Hospitalsgatan nära korsningen med Västra Storgatan</p> <p><u>Delåtgärd 4 - Busshållplats 3- Gripsholmsparken</u> Korsningen Stockholmsvägen och Östra Storgatan intill Gripsholmsparken.</p> <p>Länk till Google Maps (Visar åtgärd 1 &amp; åtgärd 2) som visar vart busshållplatserna är lokaliserat: <a href="https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1II41dPlxBGHsj7ejanh9J6k-ciiJap2&amp;usp=sharing">https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1II41dPlxBGHsj7ejanh9J6k-ciiJap2&amp;usp=sharing</a></p> <p>Se även Bilaga 1 för en översiktlig karta.</p>
<p>Beskriv dagens situation (innan åtgärd) genom att kvantifiera.</p> <p>(T.ex. skyltad hastighet, antal och bredd på körfält, ÅDT, turtäthet kollektivtrafik och restid.)</p>	<p><u>Delåtgärd 1 – Korsningen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Skyltad hastighet 40 km/h</li> <li>• 4-vägs cirkulationsplats</li> <li>• ÅDT 13960 fordon per dygn på Repslagargatan</li> </ul> <p><u>Delåtgärd 2 - Busshållplats – Teatern</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Skyltad hastighet 40 km/h</li> <li>• ÅDT på Järnvägsgatan 11000 fordon per dygn</li> <li>• Ca 150 m från dagens befintliga bussterminal som ska omlokaliseras</li> </ul> <p><u>Delåtgärd 3 - Busshållplats – Stora torget</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ingen busshållplats finns på platsen idag, närmaste busshållplats lokaliserat ca 170m längre bort på en sidogata från stadens huvudcentrumstråk.</li> <li>• Ingen busshållplats vid Stora torget</li> <li>• Skyltad hastighet 30 km/h</li> </ul> <p><u>Delåtgärd 4 - Busshållplats - Gripsholmsparken</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ingen busshållplats finns på platsen idag, närmaste alternativa busshållplats är lokaliserad ca 120m längre öster ut vid Sporthallen och är inte tillgänglighetsanpassad och saknar väderskydd.</li> <li>• 9 busslinjer inklusive servicelinjer som passerar</li> <li>• Skyltad hastighet: 30 km/h</li> </ul>

**3b. Beskriv den åtgärd som stöd söks för. Vid stora och komplexa åtgärder, dela gärna upp och beskriv delåtgärder.** (Handledning 4.2)

<p>Vad planeras och hur ska det göras? Beskriv i ord.</p> <p>(Beskrivning av aktuell åtgärd. T.ex. bilkörfält görs om till cykelbana eller busskörfält, laddinfrastruktur för elbussar som del av paketlösning och gcm-passager hastighetssäkras.)</p>	<p><u>Delåtgärd 1 – Korsningen</u> Cirkulationsplatsen planeras att byggas om till en signalreglerad fyrvägs korsning med bussprioritet för att möjliggöra nya linjedragningen för linje 3 genom centrum och busshållplatsen vid Stora torget. Delåtgärden ökar samtidigt framkomligheten för samtliga tre stadsbusslinjer genom korsningen.</p> <p><u>Delåtgärd 2 - Busshållplats – Teatern</u></p>
--	--

	<p>Busshållplats i båda riktningarna. Stor hänsyn måste tas till den känsliga kulturmiljön. Hållplatserna tillgänglighetsanpassas och förses med väderskydd.</p> <p><u>Delåtgärd 3 - Busshållplats – Stora torget</u> Busshållplats i båda riktningarna. Extra stor hänsyn måste tas till den känsliga kulturmiljön. Beroende på Länsstyrelsens yttrande kan det eventuellt bli med väderskydd.</p> <p><u>Delåtgärd 4 - Busshållplats – Gripsholmsparken</u> Busshållplats i båda riktningarna. Stor hänsyn måste tas till den känsliga kulturmiljön. Väderskydd anläggs på norra sidan.</p>
<p>Beskriv genom att kvantifiera. Lista tydligt innehållet i åtgärden i punktform i enlighet med det som stöd söks för. Specificera, t.ex. med gatunamn.</p> <p>(T.ex. längd och bredd på cykelbana, längd och bredd på busskörfält, förändring i antal hållplatslägen, antal bilparkeringar som tillkommer/försvinner, hastighetssäkrade gcm-passager och ombyggnad av korsningspunkter.)</p>	<p><u>Delåtgärd 1 Korsningen</u> + 1 st signalregleringsanläggning med bussprioritering + 1 st ombyggd korsning - 1 st cirkulationsplats</p> <p><u>Delåtgärd 2 Busshållplats – Teatern</u> + 1 st busshållplats på Järnvägsgatan i södergående riktning med väderskydd. +1 st busshållplats på Järnvägsgatan i norrgående riktning med väderskydd.</p> <p><u>Delåtgärd 3 Busshållplats – Stora torget</u> + 1 st busshållplats på Hospitalsgatan i södergående riktning. (+ 1 st Eventuellt med väderskydd.) + 1 st busshållplats på Hospitalsgatan i norrgående riktning. (+ 1 st Eventuellt med väderskydd.)</p> <p><u>Delåtgärd 4 – Busshållplats – Gripsholmsparken</u> + 1 st busshållplats på Östra storgatan i södergående riktning + 1 st busshållplats på Östra storgatan i norrgående riktning med väderskydd.</p>

**3c. Beskriv kortfattat målgruppen, vars beteende åtgärden som stöd söks för syftar till att förändra.** (Handledning 4.3)

<p>Vilken är målgruppen? Beskriv i ord.</p> <p>(T.ex. pendlare, boende, barn, verksamma, bilister, cyklister och kollektivtrafikresenärer)</p>	<p>Målgruppen är de som pendlar till och från jobbet och öka tillgängligheten med kollektivtrafik för de som ska till centrum och huvudcentrumstråket, i synnerhet för handel och service med tanke på de som idag väljer bilen.</p> <p>En stor andel bussresenärer är ungdomar. Bussen ger ungdomarna frihet till sina transporter. Ökad framkomlighet i korsningen ger tryggare resa att nå anslutning med andra bussar och tåg vid resecentrum, för resenärer som pendlar till arbete och studier på annan ort inom och utanför kommungräns.</p>
<p>Hur många är det som berörs? Beskriv dagens situation genom att kvantifiera.</p>	<p>Ca 8500 personer bor inom 500m från de planerade busshållplatserna. Ökas radien till 1km är det mer än 15000 personer. Utöver de som bor i centrum är det många som har skola eller sitt arbete i centrum eller besöker stadskärnan för shopping och nöje varje dag. T.ex. passerar uppemot 14000 fordon per dygn på Repslagargatan den korsning som planeras byggas om för bussarnas framkomlighet.</p>

**3d. Beskriv tjänsten som förbättras av den åtgärd som stöd söks för.** (Handledning 4.4)

<p>Vilka effekter kan förväntas av åtgärden? Beskriv i ord.</p> <p>(T.ex. förkortad restid, trafiksäkerhet, trygghet, bekvämlighet och möjlighet att nå nya målpunkter)</p>	<p>Med de nya busshållplatserna skapas en ökad attraktivitet och tillgänglighet för att nå centrala delarna av Nyköping på ett helt nytt sätt. Istället för att ha kollektivtrafik på sidogatorna hamnar bussarna nu i direkt anslutning till där människor rör sig och vistas vilket skapar ökad tillgänglighet och trygghet.</p> <p>Den ombyggda cirkulationsplatsen till en trafikljusreglerad busstrafikprioriterad fyrvägskorsning är en förutsättning för att kunna möjliggöra omdragning av stadsbusstrafiken och den planerade busshållplatsen vid Stora torget. Cirkulationsplatsen är idag ett hinder för att tillgodose framkomligheten. Med den föreslagna åtgärden bedöms framkomligheten för kollektivtrafiken tillgodoses på Hospitalsgatan samt även öka på Repslagargatan med det utpekade effektmålet att kollektivtrafiken ska prioriteras vilket skapar attraktivare resor. Åtgärden är studerad i en trafikanalys över korsningen.</p> <p>Åtgärden antas också bidra till ökad trygghet genom att rörelse av resenärer på samt till och från hållplatserna bidrar till fler människor i rörelse under en större del av dygnet.</p>
<p>Beskriv genom att kvantifiera.</p> <p>(T.ex. restidsförändring, genare stråk, minskat antal fordon, minskad trängsel och minskat buller)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Minskade köer vilket påverkar tidtabellen för de tre stadsbusslinjerna med 1-2 minuter i rusningstrafik.</li> <li>• Avståndet för att nå busshållplats från huvudcentrumstråket minskar med 100- 200 meter.</li> <li>• Restidsmässigt blir det en besparing på 2-10 minuter.</li> <li>• Minskning med 300 bilar per dygn in mot centrum.</li> </ul>

**3e. Beskriv kortfattat förväntat förändrat beteende för den åtgärd som stöd söks för.** (Handledning 4.5)

<p>På vilket sätt förväntas resvanorna förändras? Beskriv i ord.</p> <p>Här beskrivs de <u>direkta</u> beteendeeffekterna kopplade till den förbättrade tjänsten.</p>	<p>Resvanorna förväntas ändras till att fler väljer kollektivtrafiken istället för att ta bilen.</p>
<p>Hur många resor förändras? Beskriv genom att kvantifiera.</p> <p>(T.ex. den minskade restiden förväntas leda till 10 % fler bussresenärer eller den ökade tryggheten förväntas leda till en marginell ökning av antalet bussresenärer.)</p>	<p>Resandet med kollektivtrafik från hållplatserna förväntas öka med 400 per dag.</p> <p>Den minskade restiden och bättre hållplatslägen förväntas leda till att resandet med kollektivtrafiken bedöms öka med 400 personer per dag.</p> <p>Den ökade framkomligheten genom korsningen påverkar alla stadsbusstrafikens resenärer (1,1 miljoner påstigande/år 2019) genom mer säkerställd tidshållning.</p>

**3f. Beskriv kortfattat resandet med olika färdmedel för den åtgärd som stöd söks för.** (Handledning 4.6)

<p>I vilken utsträckning kommer beteendeförändringen att påverka resandefördelningen mellan gång, cykel, kollektivtrafik och bil (i personkilometer)?</p> <p>Här beskrivs de <u>indirekta</u> beteendeeffekterna d.v.s. förändrad färdmedelsfördelningen. Använd begrepp som ökat resande,</p>	<p><b>Gång:</b> Gångtrafikanterna ökar genom att det blir lättare att kombinera promenad med kollektivtrafik i attraktiva lägen.</p> <p><b>Cykel:</b> Opåverkad.</p> <p><b>Kollektivtrafik:</b> Det blir lättare att ta bussen "ner på stan" jämfört med tidigare. Busshållplatserna hamnar närmare huvudstråket och skapar entréer till centrum och ökar tillgängligheten genom väl synliga noder. Säkrare tidshållning i busstrafiknätet ökar resandet. Ökningen motsvarar bedömt 1200 personkilometer.</p>
--	---

minskat resande, oförändrat resande, samt skriv motivering. (T.ex. kollektivtrafik går inte längs sträckan och berörs inte.)	<b>Biltrafik:</b> biltrafiken ska minska på innerstadsgatorna – genom att göra det enklare att ta bussen kan fler ställa bilen hemma. Minskad biltrafik bidrar till att öka förutsättningarna för ökad framkomlighet för kollektivtrafiken och andra kapacitetsstarka trafikslag som gång och cykel. En minskning med bedömt 920 personkilometer.
Beskriv genom att kvantifiera.  (Antal resor som flyttas över mellan trafikslagen.)	Resandet med kollektivtrafik från hållplatserna förväntas öka med 400 per dag.

**3g. Beskriv kortfattat hur trafik säkerheten påverkas av den åtgärd som stöd söks för. (Handledning 4.7)**

På vilket sätt påverkas trafik säkerheten av den föreslagna åtgärden? Påverkas någon målgrupp särskilt? Beskriv i ord.	<p>Trafik säkerheten förväntas öka av att fler kollektivtrafikresenärer sammantaget kommer närmre målpunkterna i centrum utan att behöva passera högrafikerad väg, passage över Järnvägsgatan vid Teatern blir dock kvar, samt att hållplatserna blir säkrare utformade och tillgänglighetsanpassade.</p> <p>Cirkulationsplatser har generellt god inverkan på trafikmiljön för oskyddade trafikanter. Vid denna plats är dock rondellen förhållandevis liten, på grund av platsbrist, vilket leder till att hastigheten genom cirkulationsplatsen inte tas ner i samma utsträckning som i en cirkulationsplats med större rondell. Samspelet i cirkulationsplatsen mellan trafikanterna blir också lidande på grund av utformningen i de begränsade ytorna som står till buds. Det blir bland annat påtagligt då cyklister rör sig genom korsningen och att cyklister kolliderat med biltrafik. Med en fyrvägs korsning med signalövervakade övergångsställen och cykelpassager bedöms trafik säkerheten i viss mån kunna öka för oskyddade trafikanter genom ökad tydlighet och förbättrad förutsättning till samspel.</p> <p>Genom att framkomligheten genom korsningen ordnas med trafiksignaler kan färre trafikanter komma chansa för att komma genom korsningen. Konsekvenser av rödljuskörning mot oskyddad tillkommer dock. Omgivande stadsmiljö anses påverka trafikmiljön positivt.</p>
Beskriv genom att kvantifiera.  (T.ex. ökat antal säkra passager eller hastighetsförändring)	Motsvarande antal olyckor som nuvarande lösning med viss möjlighet till reduktion antas.

**3h. Vilka parter ingår i åtgärden? Om flera parter – vem gör vad?**

Nyköping kommun ansvarar för busshållplatserna i Nyköping och bekostar Stadsbusslinjerna och lokala landsbygdstrafiken (vilket skiljer sig från t.ex. Stockholms lokaltrafik). Nyköping kommun beställer trafikeringen av Sörmlandstrafiken. Kostnaderna för busstrafiken inom Sörmlandstrafiken bärs av Regionen tillsammans med kommunerna. Åtgärderna påverkar marginellt på busslinjer finansierade av Regionen.

**3i. Vem äger marken där åtgärden/åtgärderna planeras?**

Marken ägs av Nyköpings kommun

**3j. Vem kommer att äga infrastrukturen för åtgärden/åtgärderna?**

Nyköping kommun kommer äga busshållplatserna och trafikinfrastrukturen.

**3k. Vem kommer att driva och ansvara för infrastrukturen/anläggningen för åtgärden/åtgärderna?**

Nyköping kommun kommer driva och ansvara för busshållplatserna samt trafikinfrastrukturen.

**3l. Kommer nyttjandet av tjänsten att avgiftsbeläggas?**

JA  NEJ

**Om JA, beskriv hur:**

Klicka här för att ange text.

**3m. Berörs Trafikverkets infrastruktur (t.ex. är åtgärden inom Trafikverkets vägområde eller spårområde)?**

JA  NEJ

**Om JA, finns avsiktsförklaringar/avtal som reglerar detta?**

JA  NEJ

*Om JA var vänlig bifoga aktuella avtal tillsammans med ansökan.*

**3n. Beskriv mognadsgraden i projektet.**

*(t.ex. Har alla förberedande studier genomförts? Finns budgetmedel avsatta? Har erforderliga tillstånd inhämtats? Har upphandling påbörjats? Har en projektorganisation etablerats? Är det politiskt förankrat?)*

Projektet finns med i kommunens långsiktiga infrastrukturplanering och är politiskt förankrat.

**3o. Främjar åtgärden innovativa, kapacitetsstarka och/eller resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik/cykeltrafik?**

Innovativa  Kapacitetsstarka  Resurseffektiva

**På vilket sätt? Motivera nedan.**

Att placera busshållplatserna i ett mer centralt läge vid stadens huvudgångstråk är knappast innovativt men däremot väldigt logiskt. Så har dock inte varit fallet tidigare vilket nu blir skillnad genom denna satsning på kollektivtrafiken och dess tydliga koppling till stadens centrum. Kollektivtrafiken är både kapacitetsstark och inte minst resurseffektivt med de el-bussar som trafikerar linjerna i Nyköpings tätort.

Med den nya trafiklösningen vid Repslagargatan/Hospitalsgatan bedöms framkomligheten för kollektivtrafiken öka för samtliga tre huvudlinjer i stadstrafiken vilket därmed även ger bättre kapacitet i busslinjenätet.

#### 4. Beskrivning av åtgärd/åtgärder i stadsmiljö som leder till hållbara godstransportlösningar som stöd söks för (8 §)

Observera att:

- Åtgärder får inte vara byggstartade när ansökan lämnas in.
- Med starttid menas när byggnationen påbörjas (spaden i jorden).
- Med sluttid menas att åtgärden ska vara färdigställd, slutbesiktigad och administrativt slutförd genom att samtliga kostnader ska vara bokförda och betalda.
- Åtgärder får slutföras tidigast hösten efter beviljat beslut.
- Åtgärder ska vara slutförda senast år 2029.
- Stöd till bolag (ex kommunalt bolag) är inte förenligt med förordningen.
- Avgiftsbeläggande för nyttjande av godstransportlösning inte är förenligt med förordningen.

(Vid flera åtgärder, lägg till genom att klicka på + i rutans nedre högra hörn. Är avsnitt 4 inte aktuellt för er ansökan ska ni dölja det genom att klicka på pilen till vänster om rubriken som dyker upp automatiskt när ni ställer er där.)

<b>Åtgärd nr</b> Ange åtgärdens nr.	<b>Namn</b> Ange åtgärdens namn.
-------------------------------------	----------------------------------

Ange beräknad start- och sluttidpunkt för byggande av åtgärden (år/månad). Ange även beräknad trafikstart i de fall den inte överensstämmer med sluttidpunkten.

Observera att före- och eftermätningar av godsflöden är obligatoriska.

Starttidpunkt byggande	Sluttidpunkt	Trafikstart
Klicka här för att ange datum.	Klicka här för att ange datum.	Klicka här för att ange datum.

##### 4a. Beskriv sammanhanget för platsen där åtgärden planeras. (Handledning 4.1)

Vad är det för typ av område? Beskriv i ord.  (Dagens situation innan påbörjad åtgärd, t.ex. namn på stadsdel, typ av bebyggelse, befintlig infrastruktur och godstransportlösning.)	Klicka här för att ange text.
Var i kommunen är området beläget? Beskriv i ord eller ange länk till karta.	Klicka här för att ange text.
Hur ser dagens godsflöden och transporteffektivitet ut?  (T.ex. typ av trafikslag, rutter, målpunkter, typ av fordon och drivmedel, noder och omlastningsmöjligheter.)	
Beskriv dagens situation (innan åtgärd) genom att kvantifiera.  (T.ex. antal lastbilsrörelser, lastfaktor, målpunkter, skyltad hastighet, antal körfält och bredd på cykelbana)	Klicka här för att ange text.



**4b. Beskriv den åtgärd som stöd söks för. Vid stora och komplexa åtgärder, dela gärna upp och beskriv delåtgärder.** (Handledning 4.2)

Vad planeras och hur ska det göras? Beskriv i ord.  (Beskrivning av åtgärd. T.ex. breddad cykelbana, anläggning för samordnad citylogistik, målpunkter för godstransporterna, laddinfrastruktur för elfordon eller tankningsinfrastruktur för biodrivmedel för samlastning av godstransporter som del av paketlösning.)	Klicka här för att ange text.
Beskriv genom att kvantifiera. Lista tydligt innehållet i åtgärden i punktform i enlighet med det som stöd söks för.  (T.ex. längd/bredd på cykelbana, samlastningsplats, antal lastplatser och ombyggnad av korsningspunkter.)	Klicka här för att ange text.

**4c. Beskriv kortfattat målgruppen vars beteende åtgärden som stöd söks för syftar till att förändra.** (Handledning 4.3)

Vilken är målgruppen? Beskriv i ord.  (T.ex. boende, verksamma, barn, lastbilschaufförer, bilister, cyklister, kollektivtrafikresenärer, transportörer och transportköpare)	Klicka här för att ange text.
Hur många är det som berörs? Beskriv dagens situation genom att kvantifiera.	Klicka här för att ange text.

**4d. Beskriv tjänsten som förbättras av den åtgärd som stöd söks för.** (Handledning 4.4)

Vilka förväntade effekter har åtgärden? Beskriv i ord.  (T.ex. minskad lastbilstrafik, förändrade transportsätt, kortare rutter, ökad trafiksäkerhet, antal körda kilometer och ökad trygghet)	Klicka här för att ange text.
Beskriv genom att kvantifiera.  (T.ex. restidsförändring, minskade bullernivåer, minskade utsläpp, effektiviserade godstransportflöden)	Klicka här för att ange text.

**4e. Beskriv kortfattat förväntade förändrade godsflöden av den åtgärd som stöd söks för.** (Handledning 4.5)

På vilket sätt förväntas godstransporterna förändras? Beskriv i ord.	Klicka här för att ange text.
Vilka typer av godstransporter påverkas och hur? Beskriv genom att kvantifiera.	Klicka här för att ange text.

**4f. Beskriv kortfattat transporter med olika trafikslag för den åtgärd som stöd söks för.** (Handledning 4.6)

I vilken utsträckning kommer de förändrade godsflödena att påverka transporterna på cykel, lätt lastbil (<3,5 ton totalvikt), tung lastbil (>3,5 ton totalvikt), sjöfart och järnväg?	<b>Cykel:</b> Klicka här för att ange text. <b>Lätt lastbil (&lt;3,5 ton totalvikt):</b> Klicka här för att ange text. <b>Tung lastbil (&gt;3,5 ton totalvikt):</b> Klicka här för att ange text.
Beskriv i ord, använd begrepp som ökad trafik, minskad trafik, oförändrad trafik, samt skriv motivering.	<b>Sjöfart:</b> Klicka här för att ange text. <b>Järnväg:</b> Klicka här för att ange text.
Beskriv genom att kvantifiera. (Antal transporter som flyttas över mellan trafikslagen)	Klicka här för att ange text.

**4g. Beskriv kortfattat hur trafiksäkerheten påverkas för den åtgärd som stöd söks för.** (Handledning 4.7)

På vilket sätt påverkas trafiksäkerheten av den föreslagna åtgärden? Påverkas någon målgrupp särskilt? Beskriv i ord.	Klicka här för att ange text.
Beskriv genom att kvantifiera. (T.ex. hastighetsförändring, trafikseparering och ny gatuutformning)	Klicka här för att ange text.

**4h. Vilka parter ingår i åtgärden? Om flera parter – vem gör vad?**

Klicka här för att ange text.

**4i. Vem äger marken där åtgärden/åtgärderna planeras?**

Klicka här för att ange text.

**4j. Vem kommer att äga infrastrukturen/anläggningen för åtgärden/åtgärderna?**

Klicka här för att ange text.

**4k. Vem kommer att driva och ansvara för infrastrukturen/anläggningen för åtgärden/åtgärderna?**

Klicka här för att ange text.

**4l. Kommer nyttjandet av tjänsten att avgiftsbeläggas?**

JA  NEJ

**Om JA beskriv hur:**

Klicka här för att ange text.

**4m. Berörs Trafikverkets infrastruktur (är åtgärden inom Trafikverkets vägområde eller spårområde)?**

JA  NEJ

**Om JA, finns avsiktsförklaringar/avtal som reglerar detta?**

JA  NEJ

*Om JA var vänlig bifoga aktuella avtal tillsammans med ansökan.*

**4n. Beskriv mognadsgraden i projektet.**

*(t.ex. Har alla förberedande studier genomförts? Finns budgetmedel avsatta? Har erforderliga tillstånd inhämtats? Har upphandling påbörjats? Har en projektorganisation etablerats? Är det politiskt förankrat?)*

Klicka här för att ange text.

**4o. Främjar åtgärden innovativa, kapacitetsstarka och/eller resurseffektiva lösningar för hållbara godstransporter?**

Innovativa  Kapacitetsstarka  Resurseffektiva

**På vilket sätt? Motivera nedan.**

Klicka här för att ange text.

## 5. Redovisa uppskattade kostnader (exklusive moms), finansiering av åtgärderna och uppgift om när kostnaderna är planerade att redovisas till Trafikverket (8 §)

### 5a. Kostnadsfördelning per åtgärd exklusive moms

I detta ingår kostnader för investering i anläggning, men inte för planering och projektering. Kostnader för motprestationer får inte räknas in i beloppet. Lägg till fler rader om ni söker för fler än tre åtgärder genom att klicka på + på rad tre. Lägg till fler kolumner om ni söker för fler år.

Åtgärd nr	Åtgärdens namn	Belopp (tkr) 2022	Belopp (tkr) 2023	Belopp (tkr) 2024	Belopp (tkr) 2025	Belopp (tkr) 2026	Belopp (tkr) 2027	Summa (tkr)
1	Nyköpings resecentrum	78 677	73 062	138 934	230 519	32 055	34 461	<b>587 708</b>
2	Busshållplatser och framkomlighet		955			11 262	3 159	<b>15 376</b>
<b>Summa exklusive moms</b>		<b>78 677</b>	<b>74 017</b>	<b>138 934</b>	<b>230 519</b>	<b>43 317</b>	<b>37 619</b>	<b>603 084</b>

### 5b. Finansiering per åtgärd exklusive moms

Om annan finansiering finns ska det anges vilken finansiering som avses. Vid flera åtgärder, klicka på + i tabellens nedre högra hörn. Läs även instruktion för 5a.)

Åtgärd nr 1 Namn: Nyköping resecentrum

Typ av finansiering	Belopp (tkr) 2021	Belopp (tkr) 2022	Belopp (tkr) 2023	Belopp (tkr) 2024	Belopp (tkr) 2025	Belopp (tkr) 2026	Belopp (tkr) 2027	Summa (tkr)
Kommunen/regionen		39 339	36 531	71 735	86 437	26 297	17 230	<b>277 569</b>
Regional kollektivtrafikmyndighet								
EU-bidrag								
Annan offentlig finansiering Trafikverket				2 392	2 440	1 984		<b>6 816</b>
Privat finansiering								
Stadsmiljöavtal - sökt belopp *		39 339	36 531	64 807	86 437	26 297	17 230	<b>270 642</b>
<b>Summa exklusive moms</b>		<b>78 677</b>	<b>73 062</b>	<b>138 934</b>	<b>175 315</b>	<b>54 578</b>	<b>34 461</b>	<b>555 027</b>

\* Stöd lämnas med högst 50 procent av kostnaderna för att genomföra åtgärderna. Vid fastställandet av stödnivå beaktar Trafikverket om kommunen eller regionen har sökt eller beviljats annan offentlig eller privat finansiering för att genomföra åtgärderna.(6 §)

**Åtgärd nr 2 Namn: Busshållplatser & framkomlighet**

Typ av finansiering	Belopp (tkr) 2022	Belopp (tkr) 2023	Belopp (tkr) 2024	Belopp (tkr) 2025	Belopp (tkr) 2026	Belopp (tkr) 2027	Summa (tkr)
Kommunen/regionen		478			5631	1 579	7 688
Regional kollektivtrafikmyndighet							
EU-bidrag							
Annan offentlig finansiering (ange vilken)							
Privat finansiering							
Stadsmiljöavtal - sökt belopp *		478			5 631	1 579	7688
<b>Summa exklusive moms</b>		<b>955</b>			<b>11 262</b>	<b>3 159</b>	<b>15 376</b>

\* Stöd lämnas med högst 50 procent av kostnaderna för att genomföra åtgärderna. Vid fastställandet av stödnivå beaktar Trafikverket om kommunen eller regionen har sökt eller beviljats annan offentlig eller privat finansiering för att genomföra åtgärderna. (6 §)

**5c. Totalt sökt belopp exklusive moms inom ramen för stadsmiljöavtal**

(Lägg till fler kolumner om ni söker för fler år.)

	Belopp (tkr) 2022	Belopp (tkr) 2023	Belopp (tkr) 2024	Belopp (tkr) 2025	Belopp (tkr) 2026	Belopp (tkr) 2027	Summa (tkr)
<b>Totalt sökt belopp exklusive moms</b>	39 339	37 486	64 807	86 437	31 928	19 240	<b>279 238</b>

*Observera att 20 % av beviljat stöd per åtgärd betalas ut först när samtliga åtgärder och motprestationer är genomförda och redovisade samt slutrapporteringen av åtgärder och motprestationer är godkänd.*

## 6. Beskrivning av motprestationer som kommunen eller regionen åtar sig att genomföra (8 §)

Observera att:

- Motprestationer som ingår i denna ansökan får inte ingå i andra avtal såsom Sverigeförhandlingen, storstadsavtal, Stockholmsförhandlingen, andra stadsmiljöavtal etc. eller få annan medfinansiering från Trafikverket.
- Om en motprestation är direkt kopplad till en särskild åtgärd ska detta tydligt framgå av beskrivningen nedan.
- Motprestationer får inte vara påbörjade innan ansökan lämnas in, bortsett från exempelvis planarbete och framtagande av strategier. Strategier och planer får vara påbörjade, men får antas tidigast ett år efter att ansökan lämnats in. Övriga motprestationer får slutföras tidigast hösten efter beviljat beslut.
- Ett planärende anses ha påbörjats när ett formellt beslut att inleda planläggningen har tagits. Har planläggningen inletts med detaljplaneprogram bör ärendet anses ha påbörjats vid tidpunkten för beslut om att upprätta detaljplanen.

(Vid flera motprestationer av samma kategori, markera tabell och frågorna under, högerklicka, välj kopiera och klistra sedan in. Nedanstående avsnitt under respektive rubrik går att dölja. Dölj eventuella avsnitt ni inte fyller i genom att klicka på pilen till vänster om rubriken, som dyker upp automatiskt när ni ställer er där.)

Beskriv kortfattat de motprestationer som kommunen eller regionen åtar sig att genomföra

### 6a. Planer för bostadsbebyggelse

Ange om byggnationen är belägen centralt, kollektivtrafikhärla och/eller är funktionsblandad, samt hur detaljplanerna förhåller sig till översiktsplanen. Hänvisa med länk om planarbetet är påbörjat.

Detaljplan	Beräknat antal bostäder	Starttidpunkt (år/mån)	Beräknad tidpunkt för antagande (år/mån)
Nummer på motprestation: 1 Namn på detaljplan: <b>Lasarettområdet</b>	50	2022-01	2026-05

#### Kort beskrivning av ovanstående detaljplan

Var är området lokaliserat och vad är det för typ av område? Innebär planen en förtätning av befintlig bebyggelse eller tas ny mark i anspråk? Ligger planen inom eller utom dagens tätortsgränser?	Området är centralt lokaliserat en kort promenad från Nyköping resecentrum och intill sjukhuset.  Området ligger inom tätorten och utgörs idag till största delen av parkeringar i markplan för sjukhuset.
Vad är det för typ av bostadsbebyggelse som planeras? Ange gärna täthetsmått/exploateringsgrad.  Uppge fördelning mellan följande: <ul style="list-style-type: none"><li>• flerbostadshus såsom höghus, lamellhus, punkthus, stjärnhus</li><li>• en- och tvåbostadshus såsom radhus, villa, parhus, kedjehus</li></ul> Följer detaljplanen kommunens riktlinjer för bostadsförsörjning?	I området planeras för blandad bebyggelse med kontor, verksamheter, mobilitetshus och bostäder. <ul style="list-style-type: none"><li>• Flerbostadshus, exakt utformning kommer att utredas i detaljplanarbetet.</li><li>• Den planerade detaljplanen är i linje med kommunens bostadsförsörjningsmål.</li></ul>

<p>Finns det något i planen som särskilt ligger i linje med hållbar stadsutveckling?</p> <p>(T.ex. flexibla parkeringstal, mobility management-åtgärder, särskilt hög standard på cykelbanor, högt exploateringsstal, goda kopplingar mellan bebyggelse och kollektivtrafik för fotgängare och cyklister.)</p>	<p>Detaljplanen har god kollektivtrafikförsörjning och i direkt anslutning till sjukhuset som är en av kommunens största arbetsplatser.</p> <p>Detaljplanen är dessutom inom kort gångavstånd från det nya resecentrumet. I området kommer det finnas goda kopplingar med gång- och cykelbanor.</p> <p>Särskilda mobilitetsåtgärder planeras.</p>
<p>Berörs Trafikverkets infrastruktur (är planen inom Trafikverkets vägområde eller spårområde)?</p> <p>Om JA, finns avsiktsförklaringar/avtal som reglerar detta?</p>	<p><input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEJ</p>
<p>Kopplar detaljplanen direkt till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om JA, ange åtgärdsnummer och beskriv hur.</p>	<p>Ja, detaljplanen ligger i nära anslutning till åtgärd Nyköping resecentrum, Åtgärd nr 1.</p>
<p>Hur påverkas resmöjligheterna (gång, cykel, kollektivtrafik och bil) av detaljplanen?</p>	<p>Gång: Inom gångavstånd från Nyköping resecentrum och till sjukhusområdet.</p> <p>Cykel: Kommer finnas goda möjligheter till att cykla till och från centrum och andra målpunkter i Nyköping. Särskilda mobilitetsåtgärder planeras.</p> <p>Kollektivtrafik: Flera busslinjer passerar förbi lasaretsområdet och gångavstånd till resecentrum.</p> <p>Bil: Särskilda mobilitetsåtgärder planeras.</p>
<p>Finns kapacitetsstark kollektivtrafik samt tillgänglig och säker cykelinfrastruktur kopplad till detaljplanen? Hur ansluter detaljplanen till ovanstående?</p>	<p>Ja, gång- och cykelbanor finns i området och gångavstånd till busshållplatser med bland annat stadsbusstrafik och Nyköping resecentrum.</p>

### Annat statlig medfinansiering

Ingår motprestationen i annat avtal, exempelvis Sverigeförhandlingen, storstadsförhandlingen, andra stadsmiljöavtal?

JA  NEJ

Om JA, vilket/vilka avtal?

Klicka här för att ange text.

### Motprestationens mognadsgrad

Beskriv mognadsgraden för motprestationen. Har t.ex. alla förberedande studier genomförts, finns budgetmedel avsatta, har erforderliga tillstånd inhämtats, har upphandling påbörjats och har en projektorganisation etablerats?

För området finns en förstudie framtagen och kommunen har en avsiktsförklaring sedan 2018 med Region Sörmland. Avsiktsförklaring återfinns i Bilaga 10. Regionen är även medsökande till denna ansökan. Se även publika informationssida på Nyköping kommuns hemsida:

<https://nykoping.se/bo-bygga--miljo/byggprojekt/utveckling-lasaretsområdet-hallet>

Detaljplan	Beräknat antal bostäder	Starttidpunkt (år/mån)	Beräknad tidpunkt för antagande (år/mån)
Nummer på motprestation: 2 Namn på detaljplan: <b>"Gamla bussterminalen"</b>	40	2025-01	2028-05

#### Kort beskrivning av ovanstående detaljplan

Var är området lokaliserat och vad är det för typ av område? Innebär planen en förtätning av befintlig bebyggelse eller tas ny mark i anspråk? Ligger planen inom eller utom dagens tätortsgränser?	Området ligger inom tätorten och utgörs idag av den bussterminal som ska flyttas till nya resecentrum vid tågstation. Området är centralt och endast ett kvarter från Nyköpings kommuns centrumgångstråk.
Vad är det för typ av bostadsbebyggelse som planeras? Ange gärna täthetsmått/exploateringstal.  Uppge fördelning mellan följande: <ul style="list-style-type: none"> <li>• flerbostadshus såsom höghus, lamellhus, punkthus, stjärnhus</li> <li>• en- och tvåbostadshus såsom radhus, villa, parhus, kedjehus</li> </ul> Följer detaljplanen kommunens riktlinjer för bostadsförsörjning?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flerbostadshus med funktionsblandad bebyggelse, exakt utformning kommer utredas i detaljplanarbetet.</li> <li>• Den planerade detaljplanen är i linje med kommunen bostadsförsörjningsmål.</li> </ul>
Finns det något i planen som särskilt ligger i linje med hållbar stadsutveckling?  (T.ex. flexibla parkeringstal, mobility management-åtgärder, särskilt hög standard på cykelbanor, högt exploateringstal, goda kopplingar mellan bebyggelse och kollektivtrafik för fotgängare och cyklister.)	Detaljplanen kommer ha god kollektivtrafikförsörjning och ligger i direkt anslutning till centrumgångstråk vilket bygger på kommunens övergripande utvecklingsstrategier i översiktsiktplanen för en hållbar stadsutveckling.  I området finns goda anslutningar till cykelbanor.  Särskilda mobilitetsåtgärder planeras.
Berörs Trafikverkets infrastruktur (är planen inom Trafikverkets vägområde eller spår område)?  Om JA, finns avsiktsförklaringar/avtal som reglerar detta?	<input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEJ
Kopplar detaljplanen direkt till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om JA, ange åtgärdsnummer och beskriv hur.	Ja, detaljplanen möjliggörs genom att busstrafiken kommer att flyttas till Nyköping resecentrum i Åtgärd Nyköping resecentrum, Åtgärd nr 1.  Busshållplats Teatern i Åtgärd 2, (delåtgärd 2) ligger ca 150m från den planerade bebyggelsen.



<p>Hur påverkas resmöjligheterna (gång, cykel, kollektivtrafik och bil) av detaljplanen?</p>	<p>Gång: Inom gångavstånd från centrumgångstråk och till nya resecentrum</p> <p>Cykel: Kommer finnas goda möjligheter till att cykla till och från centrum och andra målpunkter i Nyköping.</p> <p>Kollektivtrafik: Även efter att bussterminalen omlokiserat till resecentrum kommer det fortfarande finnas busshållplats i området och goda möjligheter att resa kollektivt.</p> <p>Bil: Gatan förbi kvarteret är opåverkat och hastigheten är idag redan låg. Detaljplanen i sig är centralt placerad vilket minskar behovet av att använda bil.</p>
<p>Finns kapacitetsstark kollektivtrafik samt tillgänglig och säker cykelinfrastruktur kopplad till detaljplanen? Hur ansluter detaljplanen till ovanstående?</p>	<p>Ja, cykelbanor och cykelvägar finns i området och gångavstånd till busshållplatser och Nyköping resecentrum.</p>

### **Annan statlig medfinansiering**

Ingår motprestationen i annat avtal, exempelvis Sverigeförhandlingen, storstadsförhandlingen, andra stadsmiljöavtal?

JA  NEJ

Om JA, vilket/vilka avtal?

Klicka här för att ange text.

### **Motprestationens mognadsgrad**

Beskriv mognadsgraden för motprestationen. Har t.ex. alla förberedande studier genomförts, finns budgetmedel avsatta, har erforderliga tillstånd inhämtats, har upphandling påbörjats och har en projektorganisation etablerats?

Området är utpekad i kommunens nya översiktsplan att utvecklas med bebyggelse. När nya resecentrum (Åtgärd 1) är byggd kommer mark frigöras vid nuvarande bussterminalen som ligger i ett centralt och attraktivt läge och därmed möjliggör ny detaljplan för bostäder i enlighet med kommunens utvecklingsplaner.

**6b. Utbyggnad av gång- och/eller cykelvägar (utöver det som medfinansiering söks för)**

Motprestation (ange namn på gata/sträcka etc.)	Beräknat antal km (om relevant)	Starttidpunkt byggande (år/mån)	Sluttidpunkt (år/mån)
Nummer på motprestation: 3 Namn på motprestation: <b>Magasingatan GC</b>	Ca 90 meter	2028-01	2028-12

**Kort beskrivning av ovanstående motprestation**

Var ska motprestationen anläggas? Beskriv vad det är för typ av område.	En gång- och cykelkoppling kommer anläggas på Magasingatan mellan Södra Bangårdsgatan och Borgaregatan.
Beskriv motprestationens kvalitativa egenskaper.  (T.ex. tydlighet, genhet, trygghet, längd, antal hastighetssäkrade gcm-passager, om cykelparkering beskriv om den är väderskyddad, hur säkerhet- och trygghetsaspekten vägts in.)	Ca 90 meter genkoppling från Fruängsgatans huvudgång- cykelstråk direkt in mot resecentrum. Kopplingen på Magasingatan är en viktig länk för tillgängligheten och kan komma utformas som gång- och cykelväg alternativt som en mer gemensam yta med hänsyn till befintlig fastighetsangöring, men där gående och cyklister premieras.
Kopplar motprestationen direkt till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om JA, ange åtgärdsnummer och beskriv hur.	Ja, Åtgärd 1 och motprestation nr 6 Trafiksäkring GC
Hur påverkas resandet med olika färdmedel av motprestationen? Ange för gång, cykel, kollektivtrafik och bil. Motivera de förväntade effekterna.	Gång: Bättre trafiksäkerhet för gående till och från resecentrum och vidare in mot västra delen av staden.  Cykel: Bättre trafiksäkerhet för cyklister till och från resecentrum och vidare in mot västra delen av staden samt vidare mot bostadsområdet Arnö.  Kollektivtrafik: Ingen påverkan  Bil: . Minskad framkomlighet när till exempel viss trafik utestängs och gatuutformningen inte uppmuntrar till genväg för bilar.
På vilket sätt påverkas trafiksäkerheten för gående, cyklister, kollektivtrafikresenärer och motorfordonstrafik? Motivera kort förväntade effekter.	Anpassningen mellan bilar och oskyddade trafikanter med prioritering av den senare förväntas leda till minskad risk för olyckor

**Annan statlig medfinansiering**

Ingår motprestationen i annat avtal, exempelvis Sverigeförhandlingen, storstadsförhandlingen, andra stadsmiljöavtal?

JA  NEJ

Om JA, vilket/vilka avtal?

Klicka här för att ange text.

Har motprestationen fått annan statlig medfinansiering, exempelvis statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. (SFS 2009:237), Klimatklivet, EU-bidrag etc.?

JA  NEJ

Om JA, vilken form?

Klicka här för att ange text.

### **Motprestationens mognadsgrad**

Beskriv mognadsgraden för motprestationen. Har t.ex. alla förberedande studier genomförts, finns budgetmedel avsatta, har erforderliga tillstånd inhämtats, har upphandling påbörjats och har en projektorganisation etablerats?

Mognadsgraden för motprestationen är hög. Gång- och cykelkopplingen planeras byggas för att täcka upp behovet av smidiga cykelresor in mot stan men kan påbörjas först efter att resecentrum är klart för att möjliggöra trafikomledningar för bland annat bussar under byggtiden. Exakt detaljutformning är ej ännu klart då det är för långt fram i tiden. Förprojektering av utformningen av resecentrum, Åtgärd 1, riktar gång- och cykelström från stationen rakt mot Magasinsgatan. Politiskt är mognadsgraden hög och stråket utgör en naturlig fortsättning på huvudcykelstråk längs Fruängsgatan som nyligen byggts i syfte att länka gena gång- och cykelstråk mot nya resecentrum.

Motprestation (ange namn på gata/sträcka etc.)	Beräknat antal km (om relevant)	Starttidpunkt byggande (år/mån)	Sluttidpunkt (år/mån)
Nummer på motprestation: 4 Namn på motprestation: <b>Trygghetsskapande åtgärder på gång- och cykelbanan västra Nyköpingsån</b>	0,2 km	2024-01	2025-03

#### Kort beskrivning av ovanstående motprestation

Var ska motprestationen anläggas? Beskriv vad det är för typ av område.	Gång- och cykelbanan på västra sidan om Nyköpingsån under järnvägsbron kommer att vidareutvecklas.
Beskriv motprestationens kvalitativa egenskaper.  (T.ex. tydlighet, genhet, trygghet, längd, antal hastighetssäkrade gcm-passager, om cykelparkering beskriv om den är väderskyddad, hur säkerhet- och trygghetsaspekten vägts in.)	Trygghetsskapande åtgärder kommer göras på sträckan för att upplevas tryggare, t.ex. slyröjning. Belysning kan eventuellt komma att justeras och kompletteras.
Kopplar motprestationen direkt till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om JA, ange åtgärdsnummer och beskriv hur.	Ja, Åtgärd 1 och den tillfälliga stängningen av Brunngatan vilket bedöms ge ökad efterfrågan att cykla mellan stadens norra och södra del på denna sträcka.
Hur påverkas resandet med olika färdmedel av motprestationen? Ange för gång, cykel, kollektivtrafik och bil. Motivera de förväntade effekterna.	Gång: Bättre trygghet när passagen under bron görs tryggare och även säkrare under vintern i och med justerad belysning.  Cykel: Bättre trafiksäkerhet för cyklister till och från stan under järnvägsbarriären.  Kollektivtrafik: Ingen påverkan  Bil: Ingen påverkan.
På vilket sätt påverkas trafiksäkerheten för gående, cyklister, kollektivtrafikeresenärer och motorfordonstrafik? Motivera kort förväntade effekter.	Tryggheten och säkerheten ökar för de som nyttjar gång- och cykelvägen med förbättrad belysning och andra trygghetsskapande åtgärder.

#### Annan statlig medfinansiering

Ingår motprestationen i annat avtal, exempelvis Sverigeförhandlingen, storstadsförhandlingen, andra stadsmiljöavtal?

JA  NEJ

Om JA, vilket/vilka avtal?

Klicka här för att ange text.

Har motprestationen fått annan statlig medfinansiering, exempelvis statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. (SFS 2009:237), Klimatklivet, EU-bidrag etc.?

JA  NEJ

Om JA, vilken form?

Klicka här för att ange text.

### **Motprestationens mognadsgrad**

Beskriv mognadsgraden för motprestationen. Har t.ex. alla förberedande studier genomförts, finns budgetmedel avsatta, har erforderliga tillstånd inhämtats, har upphandling påbörjats och har en projektorganisation etablerats?

Mognadsgraden för motprestationen är hög. Gång- och cykelbanan är en viktig passage in mot stan och inte minst i samband med att Brunnsgratan stängs av vilket då gör det nödvändigt att vidta åtgärder på denna sträcka för att uppmuntra till andra färdssätt än med bil.

**6c. Utbyggnad av kollektivtrafik (exempelvis turtäthet, kvalitet, hållplatsombyggnader) utöver det som medfinansiering söks för**

Motprestation (ange namn på gata/sträcka, hållplats etc.)	Beräknat antal km (om relevant)	Starttidpunkt byggande (år/mån)	Sluttidpunkt (år/mån)
Nummer på motprestation: 5 Namn på motprestation: <b>Linjeändring för stadsbussar</b>	Klicka här för att ange text.	2026-03	2028-06

**Kort beskrivning av ovanstående motprestation**

Var ska kollektivtrafiken förändras? Beskriv vad det är för typ av område och vad det finns för målpunkter.	Beställning av linjetrafik för stadsbusslinje 3 via ny busshållplats på Stora torget i anslutning till resecentrums öppnande.
Hur ska kollektivtrafiken förbättras?  (T.ex. ny sträckning/linje, ökad turtäthet, högre standard, information, smidiga byten, trygghet och säkerhet.)	Linjesträckningen anpassas till att riktas mot resecentrum och tåget. Samtrafik med andra busslinjer vid nya resecentrum istället för vid busstationen och att skapa gena sträckningar för resenärer från linjens upptagningsområde mot resecentrum. Linjen försörjer kommunens högstadieskolområde och stora sport- och eventcentrum Rosvalla.  Ja, Åtgärd 1 och Åtgärd 2  Gång: Opåverkad.  Cykel: Opåverkad.  Kollektivtrafik: Öka, genom gena linjesträckningar som riktar sig mot hela-resan. Linjen kommer nå till tåget, vilket den inte gör idag. Bättre tidshållning och framkomlighet ökar incitamentet att ta bussen.  Bil: Opåverkad.
Kopplar utbyggnaden av kollektivtrafiken direkt till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om JA, ange åtgärdsnummer och beskriv hur.	Ja, Åtgärd 1 och Åtgärd 2
I vilken utsträckning påverkas resandet med olika färdmedel av motprestationen? Ange för gång, cykel, kollektivtrafik och bil. Motivera de förväntade effekterna.	Gång: Opåverkad.  Cykel: Opåverkad.  Kollektivtrafik: Öka, genom att ha bättre träffsäkerhet på tidtabell och minskar tiden i kö ökar incitamentet att ta bussen.  Bil: Opåverkad.
På vilket sätt påverkas trafiksäkerheten för gående, cyklister, kollektivtrafikresenärer och	Trafiksäkerheten bedöms öka när fler kan tänka sig att gå eller åka kollektivt. Särskilt denna stadslinje vilken försörjer högstadieområde och aktivitetscentrum gynnar

motorfordonstrafik? Motivera kort förväntade effekter.	trafiksäkerheten med fler resenärer som förväntas färdas med buss istället för att bli skjutsade i bil, med farliga situationer framför entréer och bollplaner som följd.
--	---

### **Annan statlig medfinansiering**

Ingår motprestationen i annat avtal, exempelvis Sverigeförhandlingen, storstadsförhandlingen, andra stadsmiljöavtal?

JA  NEJ

Om JA, vilket/vilka avtal?

Klicka här för att ange text.

Har motprestationen fått annan statlig medfinansiering, exempelvis statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. (SFS 2009:237), Klimatklivet, EU-bidrag etc.?

JA  NEJ

Om JA, vilken form?

Klicka här för att ange text.

### **Motprestationens mognadsgrad**

Beskriv mognadsgraden för motprestationen. Har t.ex. alla förberedande studier genomförts, finns budgetmedel avsatta, har erforderliga tillstånd inhämtats, har upphandling påbörjats och har en projektorganisation etablerats?

Linjesträckning är utredd och politisk förankring finns hur linjesträckning föreslås gå genom centrum. Detaljerat trafikutbud kommer analyseras inför kommande beställning av kollektivtrafik av Sörmlandstrafiken.

**6d. Hastighetsanpassning och utformning av gator i staden anpassade för gående, cyklister och kollektivtrafik**

<b>Motprestation</b>	<b>Starttidpunkt (år/mån)</b>	<b>Sluttidpunkt (år/mån)</b>
Nummer på motprestation: 6 Namn på motprestation: <b>Hastighetssäkring GC Fruängsgatan</b>	2028-01	2028-12

**Kort beskrivning av ovanstående motprestation**

Vad ska genomföras?	På Fruängsgatan finns en gång- och cykelbana med god standard som slutar i denna korsning. Utvecklingen av korsningen med en tydlig passage för gång och cykel är en viktig länk i att knyta ihop stråket mot det nya resecentrumet och skapa en trafiksäker passage för oskyddade trafikanter.
Var ska det genomföras? Ange gatunamn och sträcka.	Korsningen mellan Borgaregatan/Magasinsgatan och Fruängsgatan
Kopplar motprestationen direkt till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om JA, ange åtgärdsnummer och beskriv hur.	Ja, åtgärd 1 med nya resecentrum
I vilken utsträckning påverkas resandet med olika färdmedel av motprestationen? Ange för gång, cykel, kollektivtrafik och bil. Motivera de förväntade effekterna.	Gång: Ökar när gaturummet anpassas till ett mer sammanhängande citystråk och mer inbjudande där gång och cykel står i fokus.  Cykel: Ökar när gaturummet anpassas till ett mer sammanhängande citystråk och mer inbjudande där gång och cykel står i fokus.  Kollektivtrafik: Resandet med kollektivtrafiken förväntas öka till följd av nya resecentrum (Åtgärd 1) samt ett sammanhängande citystråk genom denna motprestation för gång- och cykel.  Bil: Minskar när biltrafik begränsas ytterligare och vägen utformas på gående och cyklisters premisser.
På vilket sätt påverkas trafiksäkerheten för gående, cyklister, kollektivtrafikresenärer och motorfordonstrafik? Motivera kort förväntade effekter.	Genom att minska flöden för biltrafik och göra bättre anpassningar för gång och cykel ökar trafiksäkerheten när mötet det sker på oskyddade trafikanters villkor istället för bilarna.

**Annan statlig medfinansiering**

Ingår motprestationen i annat avtal, exempelvis Sverigeförhandlingen, storstadsförhandlingen, andra stadsmiljöavtal?

JA  NEJ

Om JA, vilket/vilka avtal?

Klicka här för att ange text.



Har motprestationen fått annan statlig medfinansiering, exempelvis statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. (SFS 2009:237), Klimatklivet, EU-bidrag etc.?

JA  NEJ

Om JA, vilken form?

Klicka här för att ange text.

### **Motprestationens mognadsgrad**

Beskriv mognadsgraden för motprestationen. Har t.ex. alla förberedande studier genomförts, finns budgetmedel avsatta, har erforderliga tillstånd inhämtats, har upphandling påbörjats och har en projektorganisation etablerats?

Motprestationen är en viktig del att knyta ihop resecentrum ner mot stan och finns med i den kommunala långsiktiga planeringen.

Motprestation	Starttidpunkt (år/mån)	Sluttidpunkt (år/mån)
Nummer på motprestation: 7 Namn på motprestation: <b>Centrumstråk öster</b>	2021-07	2022-12

#### Kort beskrivning av ovanstående motprestation

Vad ska genomföras?	Ett sammanhängande citystråk skapas på östra Storgatan, öster om Hospitalsgatan som binder ihop västra och östra delen av stan till att bli Nyköpings mest centrala huvudcentrumstråk. Gatan har tidigare varit bilväg och idag är biltrafiken delvis tillåten. Bron över ån har idag ett bilgatumässigt utseende. Motprestationen innebär att i första hand prioritera gående över bron men även cykelfunktionen. Biltrafiken ska reduceras till minimum utifrån vad som krävs till fåtal verksamheters tillgänglighet. Stråket ska tydligt signalera att de oskyddade trafikanterna äger gaturummet och stärka centrumets roll i staden.
Var ska det genomföras? Ange gatunamn och sträcka.	Östra Storgatan från Hospitalsgatan fram till Gripsholmsparken
Kopplar motprestationen direkt till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om JA, ange åtgärdsnummer och beskriv hur.	Ja, Åtgärd 2 med tre nya busshållplatser där detta stråk går mittemellan två av dessa hållplatser.
I vilken utsträckning påverkas resandet med olika färdmedel av motprestationen? Ange för gång, cykel, kollektivtrafik och bil. Motivera de förväntade effekterna.	<p>Gång: Ökar när gaturummet anpassas till ett mer sammanhängande citystråk och mer inbjudande där gång och cykel står i fokus.</p> <p>Cykel: Ökar när gaturummet anpassas till ett mer sammanhängande citystråk och mer inbjudande där gång och cykel står i fokus.</p> <p>Kollektivtrafik: Resandet med kollektivtrafiken förväntas öka till följd av nya busshållplatser i Åtgärd 2 samt ett sammanhängande centrumstråk. Utformningen i anslutning till Gripsholmsparken och Hospitalsgatan studeras särskilt för bästa möjliga framkomlighet för busstrafiken.</p> <p>Bil: Minskar när biltrafik begränsas ytterligare och vägen utformas på gående och cyklisters premisser.</p>
På vilket sätt påverkas trafiksäkerheten för gående, cyklister, kollektivtrafikeresenärer och motorfordonstrafik? Motivera kort förväntade effekter.	Genom att minska flöden för biltrafik och göra bättre anpassningar för gång och cykel ökar trafiksäkerheten när mötet det sker på oskyddade trafikanters villkor istället för bilarna.

#### Annan statlig medfinansiering

Ingår motprestationen i annat avtal, exempelvis Sverigeförhandlingen, storstadsförhandlingen, andra stadsmiljöavtal?

JA  NEJ

Om JA, vilket/vilka avtal?

Klicka här för att ange text.

Har motprestationen fått annan statlig medfinansiering, exempelvis statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. (SFS 2009:237), Klimatklivet, EU-bidrag etc.?

JA  NEJ

Om JA, vilken form?

Klicka här för att ange text.

### **Motprestationens mognadsgrad**

Beskriv mognadsgraden för motprestationen. Har t.ex. alla förberedande studier genomförts, finns budgetmedel avsatta, har erforderliga tillstånd inhämtats, har upphandling påbörjats och har en projektorganisation etablerats?

Utredning av åtgärder pågår och dialog sker med näringsidkare längs stråket. Västra citystråket har visat sig mycket framgångsrikt vilket bidrar till att utveckla en fortsättning.

**6e. Parkeringsstrategi, parkeringstal och avgifter för minskat antal bilar och biltrafik i staden**

Motprestation	Starttidpunkt (år/mån)	Sluttidpunkt (år/mån)
Nummer på motprestation: 8 Namn på motprestation: <b>Parkeringsstrategi samt mobilitets- och parkeringsnorm</b>	2021-01	2022-02

**Kort beskrivning av ovanstående motprestation**

Vad ska genomföras? Beskriv grundläggande syfte/inriktning.  (Exempelvis: flexibla parkeringstal och i så fall vad de innebär, intervall p-tal/miniminorm och maximinorm, målsättning för färdmedelsfördelning.)	Framtagning av ny parkeringsstrategi samt mobilitets- & parkeringsnorm. För att på ett effektivt sätt kunna arbeta med parkering som verktyg för att skapa en hållbar stadsutveckling och effektiv nyttjande av ytor finns det ett behov av en ny parkeringsstrategi samt mobilitets- och parkeringsnorm som är flexibel.
Var ska det genomföras?	Hela Nyköping kommun
Kopplar motprestationen direkt till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om JA, ange åtgärdsnummer och beskriv hur.	Ja, Åtgärd 1 och Åtgärd 2. Genom att ta fram en ny parkeringsstrategin kan andra färdmedel uppmuntras och öka färdmedelsandel och framkomlighet för cykel och kollektivtrafik. Inte minst kan mobilitets- och parkeringsnormen vid nybyggnation påverka istället för att använda bilen i högre utsträckning jämfört med att använda andra trafikslag i första hand.
I vilken utsträckning påverkas resandet med olika färdmedel av motprestationen? Ange för gång, cykel, kollektivtrafik och bil. Motivera de förväntade effekterna.	Gång: Prioriteras högre i samhällsplaneringen och i tidigt skede i form av yteffektiva och kapacitetsstarka färdmedel. Strategin visar på riktningen och vänder på prioriteringsordningen. Oftast konkurrerar man om ytor i tätorten och syftet är att transportsystemet ska anpassat till människan och staden.  Cykel: Öka till följd av ny mobilitets- och parkeringsnorm vid nybyggnation. Mobilitets och parkeringsnormen ska inte utgå ifrån fasta parkeringstal utan använda sig av mobilitetsåtgärder. Cykel kommer vara en del av mobilitetsåtgärden.  Kollektivtrafik: Öka till följd av ny mobilitets- och parkeringsnorm vid nybyggnation och av att man bygger på centrala delar som inte kräver bilanvändande. Kollektivtrafik kommer vara en del av mobilitetsåtgärdena.  Bil: Antal resor med bil ska minska i form av begränsat antal parkeringsplatser och ökat antal mobilitetsåtgärder.
På vilket sätt påverkas trafiksäkerheten för gående, cyklister, kollektivtrafikresenärer och motorfordonstrafik? Motivera kort förväntade effekter.	Minskad biltrafik i tätorten förväntas främja trafiksäkerheten för alla trafikslagen. Prioritering av kapacitetsstarka färdmedel medför omprioritering av ytor i gatusektion och tydligare gränsdragningar som leder till ökad trafiksäkerhet.

### Annand statlig medfinansiering

Ingår motprestationen i annat avtal, exempelvis Sverigeförhandlingen, storstadsförhandlingen, andra stadsmiljöavtal?

JA  NEJ

Om JA, vilket/vilka avtal?

Klicka här för att ange text.

Har motprestationen fått annan statlig medfinansiering, exempelvis statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. (SFS 2009:237), Klimatklivet, EU-bidrag etc.?

JA  NEJ

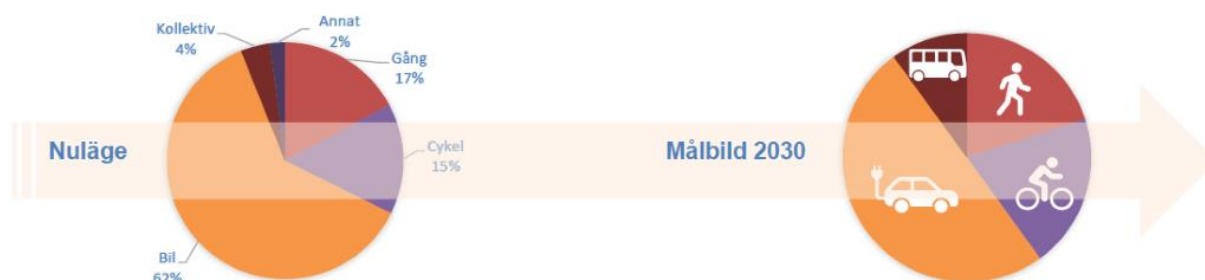
Om JA, vilken form?

Klicka här för att ange text.

### Motprestationens mognadsgrad

Beskriv mognadsgraden för motprestationen. Har t.ex. alla förberedande studier genomförts, finns budgetmedel avsatta, har erforderliga tillstånd inhämtats, har upphandling påbörjats och har en projektorganisation etablerats?

Nyköpings kommun har haft en parkeringsstrategi och parkeringsnorm i flera år men sedan den antogs har nya erfarenheter och ny kunskap tillkommit varför det är dags för att ta fram en ny parkeringsstrategi samt mobilitets- och parkeringsnorm som tillämpas i exploateringar. Denna revidering har också betydelse för att kommunen ska nå satta mål, bland annat i översiktsplanen och handlingsplan för Transportstrategin.



**6f. Aktivt arbete med mobility management för att stimulera förändrat resebeteende**

Motprestation	Starttidpunkt (år/mån)	Sluttidpunkt (år/mån)
Nummer på motprestation: 9 Namn på motprestation: <b>Angöring mobilitet - Norra Stationsområdet</b>	2023-01	2027-12

**Kort beskrivning av ovanstående motprestation**

Vad ska genomföras?	Vid norra delen av stationsområdet ska korttidsparkering och hämta-lämna funktioner anläggas som en del av resecentrum. Även hållplatser för ersättningstrafik för tåg planeras här likväl som taxistopp, färdtjänst och 130 stycken cykelparkeringar.
Var ska det genomföras?	Norra delen av Nyköpings resecentrum på Norra Bangårdsgatan.
Hur ska det genomföras?	Som en integrerad del av resecentrum anläggs yta för hämta-lämna funktion, taxihållplatser, färdtjänstyta samt 130 stycken cykelparkeringar som därmed erbjuder en stor flexibilitet i mobilitet mot kollektivtrafiken. Denna del av resecentrum är också anpassad för att kunna erbjuda hållplatser för ersättningstrafik till tågen.
Vem är målgruppen och hur många involveras?	Personer som idag tar bil för hela sin resa kan istället bli avsläppta vid resecentrum för att fortsätta sin resa med buss eller tåg. Här finns även ett stort antal cykelparkeringar vilket främjar ett mer hållbart alternativ.
Kopplar motprestationen till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om ja, ange åtgärdsnummer och beskriv hur.	Ja, Åtgärd 1.
I vilken utsträckning påverkas resandet med olika färdmedel? Ange för gång, cykel, kollektivtrafik, bil. Motivera de förväntade effekterna.	Gång: Ökat. Förbi området planeras för gångstråk från stationens entrébyggnad mot till exempel arbetsplatser såsom lasarettet och bostadsområdet beskrivet i motprestation 1 samt mobilitetshus motprestation 11.  Cykel: Ökat i och med på längre sikt bättre cykelstråk och bättre samband i cykelnätet.  Kollektivtrafik: Öka med flermodala resor till tåg och bussar skapas flexibilitet vilket ökar nyttjandet.  Bil: Genom möjligheten att bli avsläppt på ett smidigt sätt uppmuntras resor med kollektivtrafik.
På vilket sätt påverkas trafiksäkerheten för gående, cyklister, kollektivtrafikresenärer och motorfordonstrafik? Motivera kort förväntade effekter.	Funktionerna för ett effektivt byte mellan trafikslagen hålls samlat och utan att behöva korsa vägar vilket ger god trafiksäkerhet.

**Annan statlig medfinansiering**

Ingår motprestationen i annat avtal, exempelvis Sverigeförhandlingen, storstadsförhandlingen, andra stadsmiljöavtal?

JA  NEJ

Om JA, vilket/vilka avtal?

Klicka här för att ange text.

Har någon av motprestationerna fått annan statlig medfinansiering, exempelvis statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. (SFS 2009:237), Klimatklivet, EU-bidrag etc.?

JA  NEJ

Om JA, vilken form?

Klicka här för att ange text.

### **Motprestationens mognadsgrad**

Beskriv mognadsgraden för motprestationen. Har t.ex. alla förberedande studier genomförts, finns budgetmedel avsatta, har erforderliga tillstånd inhämtats, har upphandling påbörjats och har en projektorganisation etablerats?

Motprestationen är en del av resecentrums funktion och detaljplan är antagen (men överklagad). Budget finns.

Motprestation	Starttidpunkt (år/mån)	Sluttidpunkt (år/mån)
Nummer på motprestation: 10 Namn på motprestation: <b>Resecentrums infartsparkering garage som del av mobilitetshus</b>	2023	2026

#### Kort beskrivning av ovanstående motprestation

Vad ska genomföras?	Nyköping kommun har en stor landsbygd och för att möjliggöra och uppmuntra att pendla kollektivt istället för med bil till exempelvis Stockholm och Norrköping kommer ett infartsparkering garage som en del av ett mobilitetshus att anläggas i nära anslutning till nya resecentrum. Infartsparkeringen kommer inrymma 130 platser. Mobilitetshuset kommer utför infartsparkeringen inrymma parkeringsplatser för att klara behovet från det närliggande bostadsområdet Nöthagen. Huset ligger strategiskt placerat nära spårområdet varför annat nyttjande av marken inte var möjligt och ett parkering garage som en del av ett mobilitetshus bedöms vara mer resurseffektivt än ytparkeringar.
Var ska det genomföras?	Nord-väst om Nyköpings resecentrum i det planerade exploateringsområdet Nöthagen
Hur ska det genomföras?	Motprestationen genomförs i form av ett parkering garage samlokaliserat med det nya området Nöthagens mobilitetshus för att på bästa sätt resurshålla med markanspråket.
Vem är målgruppen och hur många involveras?	Personer som bor på landsbygd utanför kollektivtrafikens upptagningsområde och som ska resa vidare med buss eller tåg.
Kopplar motprestationen till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om ja, ange åtgärdsnummer och beskriv hur.	Ja, Åtgärd 1.
I vilken utsträckning påverkas resandet med olika färdmedel? Ange för gång, cykel, kollektivtrafik, bil. Motivera de förväntade effekterna.	Gång: Opåverkat Cykel: Opåverkat Kollektivtrafik: Öka eftersom möjlighet att lämna bilen finns för att fortsätta sin resa med kollektivtrafiken. Bil: Behovet av att ta bilen hela resan minskar när delar av resan kan ersättas av kollektivtrafik.
På vilket sätt påverkas trafiksäkerheten för gående, cyklister, kollektivtrafikresenärer och motorfordonstrafik? Motivera kort förväntade effekter.	Funktionerna för ett effektivt byte mellan trafikslagen hålls samlat och utan att behöva korsa vägar vilket ger god trafiksäkerhet.

#### Annan statlig medfinansiering



Ingår motprestationen i annat avtal, exempelvis Sverigeförhandlingen, storstadsförhandlingen, andra stadsmiljöavtal?

JA  NEJ

Om JA, vilket/vilka avtal?

Klicka här för att ange text.

Har någon av motprestationerna fått annan statlig medfinansiering, exempelvis statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. (SFS 2009:237), Klimatklivet, EU-bidrag etc.?

JA  NEJ

Om JA, vilken form?

Klicka här för att ange text.

### **Motprestationens mognadsgrad**

Beskriv mognadsgraden för motprestationen. Har t.ex. alla förberedande studier genomförts, finns budgetmedel avsatta, har erforderliga tillstånd inhämtats, har upphandling påbörjats och har en projektorganisation etablerats?

Motprestationen är en del av resecentrums funktion och detaljplan är framtagen för att möjliggöra byggandet.

Motprestation	Starttidpunkt (år/mån)	Sluttidpunkt (år/mån)
Nummer på motprestation: 11 Namn på motprestation: <b>Mobilitetshus vid Lasarettområdet</b>	2025	2028

#### Kort beskrivning av ovanstående motprestation

Vad ska genomföras?	En detaljplan ska upprättas för ett mobilitetshus tänkt att kombinera garage för cyklar, sjukhusparkering för anställda och besökare, infartsparkering och andra mobilitetstjänster med möjlighet att kombinera med andra funktioner t.ex. kontor.
Var ska det genomföras?	Nord-öst om Nyköpings resecentrum enbart en kort promenad bort från resecentrum.
Hur ska det genomföras?	Mobilitetshuset ligger inom Region Sörmlands markinnehav och området kommer förtätas. Region Sörmland kommer markanvisa mobilitetshuset med stöd av Nyköping kommuns exploateringsenhet.
Vem är målgruppen och hur många involveras?	Personer som bor på landsbygd utanför kollektivtrafikens upptagningsområde och som ska resa vidare med buss eller tåg. Arbets- och tjänsteresor kommer också att påverkas inom upptagningsområdet för Lasarettområdet då utbudet av mobilitetstjänster ökar.
Kopplar motprestationen till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om ja, ange åtgärdsnummer och beskriv hur.	Ja, Åtgärd 1.
I vilken utsträckning påverkas resandet med olika färdmedel? Ange för gång, cykel, kollektivtrafik, bil. Motivera de förväntade effekterna.	<p>Gång: Ökar, genom att mobilitetshuset kan erbjuda lokalisering av exempelvis tjänstefordon, vilket tenderar att öka gåendet bland de som kan nyttja sådan tjänst.</p> <p>Cykel: Ökar, genom att moderna cykelparkeringar inom låsbar anläggning medför att fler vågar nyttja cykeln som transportmedel till målpunkter i närheten. Mobilitetshuset kan komma att erbjuda lokalisering av exempelvis tjänstefordon, vilket tenderar att öka cyklandet i vardagen bland de som kan nyttja sådan tjänst. Mobilitetstjänster som cykelpool, servicehörna, specialcyklar för utlåning, parkering för olika typer av cyklar etc för både verksamma och boende planeras.</p> <p>Kollektivtrafik: Öka eftersom möjlighet att lämna bilen finns för att fortsätta sin resa med kollektivtrafiken.</p> <p>Bil: Behovet av att ta bilen hela resan minskar när delar av resan kan ersättas av kollektivtrafik i ett bra läge. Allmänt kommer de hållbara resorna att öka när parkeringsstyrning kombineras med förbättringar i kollektivtrafikutbud, cykelfrämjande åtgärder och uppmuntringsåtgärder.</p>
På vilket sätt påverkas trafiksäkerheten för gående, cyklister, kollektivtrafikresenärer och motorfordonstrafik? Motivera kort förväntade effekter.	Funktionerna för ett effektivt byte mellan trafikslagen hålls samlat. Säkerheten för cyklister kan komma att förbättras då färd idag sker i blandtrafik över parkeringsytor

### **Annan statlig medfinansiering**

Ingår motprestationen i annat avtal, exempelvis Sverigeförhandlingen, storstadsförhandlingen, andra stadsmiljöavtal?

JA  NEJ

Om JA, vilket/vilka avtal?

Klicka här för att ange text.

Har någon av motprestationerna fått annan statlig medfinansiering, exempelvis statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. (SFS 2009:237), Klimatklivet, EU-bidrag etc.?

JA  NEJ

Om JA, vilken form?

Klicka här för att ange text.

### **Motprestationens mognadsgrad**

Beskriv mognadsgraden för motprestationen. Har t.ex. alla förberedande studier genomförts, finns budgetmedel avsatta, har erforderliga tillstånd inhämtats, har upphandling påbörjats och har en projektorganisation etablerats?

En förstudie finns framtagen och en avsiktsförklaring är tecknat med Region Sörmland om fortsatta processen framåt, se Bilaga 10 med tillhörande appendix. Region Sörmland är även medsökande till denna ansökan. En arbetsgrupp finns och arbetar med frågan.

Motprestation	Starttidpunkt (år/mån)	Sluttidpunkt (år/mån)
Nummer på motprestation: 12 Namn på motprestation: <b>Cykelställ på Väster</b>	2021-07	2022-08

#### Kort beskrivning av ovanstående motprestation

Vad ska genomföras?	Västra storgatan är en del av Nyköpings centrumstråk där många cyklar och går varje dag. Befintliga cykelställ är idag för få i förhållande till efterfrågan och därför ska fler cykelställ ställas ut längs med stråket.
Var ska det genomföras?	Västra Storgatan.
Hur ska det genomföras?	Genom att fler cykelställ placeras ut ökar mobiliteten att cykla ner på stan.
Vem är målgruppen och hur många involveras?	Personer som ska arbeta i närheten, besöka centrumstråket eller handla i någon av de butiker som finns längs med stråket.
Kopplar motprestationen till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om ja, ange åtgärdsnummer och beskriv hur.	Ja, Åtgärd 2 med busshållplatser och motprestationen centrumstråket som stärker stråkets funktion och betydelse samt ökar mobiliteten mellan olika trafikslag.
I vilken utsträckning påverkas resandet med olika färdmedel? Ange för gång, cykel, kollektivtrafik, bil. Motivera de förväntade effekterna.	Gång: Opåverkat Cykel: Ökar när det blir lättare att parkera sin cykel längs med stråket. Kollektivtrafik: Opåverkat Bil: Syftet är att satsa på cyklingen på bekostnad av biltrafiken och få över bilister. Bil kan komma att minska om det är bra cykelparkering.
På vilket sätt påverkas trafiksäkerheten för gående, cyklister, kollektivtrafikeresenärer och motorfordonstrafik? Motivera kort förväntade effekter.	Tydligt organiserade cykelställ är viktigt för framkomligheten eftersom cyklar annars parkeras på ett sätt som kan vara trafikfarligt eller på annat sätt hindrar god framkomlighet.

#### Annan statlig medfinansiering

Ingår motprestationen i annat avtal, exempelvis Sverigeförhandlingen, storstadsförhandlingen, andra stadsmiljöavtal?

JA  NEJ

Om JA, vilket/vilka avtal?

Klicka här för att ange text.

Har någon av motprestationerna fått annan statlig medfinansiering, exempelvis statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. (SFS 2009:237), Klimatklivet, EU-bidrag etc.?

JA  NEJ

Om JA, vilken form?

Klicka här för att ange text.

**Motprestationens mognadsgrad**

Beskriv mognadsgraden för motprestationen. Har t.ex. alla förberedande studier genomförts, finns budgetmedel avsatta, har erforderliga tillstånd inhämtats, har upphandling påbörjats och har en projektorganisation etablerats?

Behovsanalys av antal tillkommande cykelställ pågår och motprestationen finns med i kommunens planering för att kunna genomföras under 2021.

**6g. Övrigt (exempelvis strategier, riktlinjer eller utredande analyser)**

<b>Motprestation</b>	<b>Starttidpunkt (år/mån)</b>	<b>Tidpunkt för antagande/ sluttidpunkt (år/mån)</b>
Nummer på motprestation: 13 Namn på motprestation: <b>Cykelplan</b>	2023-06	2025-01

**Kort beskrivning av ovanstående motprestation**

Vad ska genomföras? Beskriv grundläggande syfte/inriktning.	En cykelplan ska tas fram för Nyköping kommun som syftar till att tydligare se vilka länkar som finns och vilka som saknas för fortsatta utvecklandet av cykelresandet i centralorten.
Var ska det genomföras?	Nyköping kommuns centralort
Kopplar motprestationen till sökt/sökta åtgärd/åtgärder? Om ja, ange åtgärdsnummer och beskriv hur.	Ja, mot Åtgärd 1 & Åtgärd 2 som två viktiga målpunkter och sedan vidare utåt mot övriga cykelnätet.
I vilken utsträckning påverkas resandet med olika färdmedel? Ange för gång, cykel, kollektivtrafik, bil. Motivera de förväntade effekterna.	<p>Gång: Ökar i samband med att cykel- och gångtrafik idag ofta delar på samma ytor. Med separerade ytor fredas zoner för gångtrafikanter, vilka då kan bli fler.</p> <p>Cykel: Ökat i och med på längre sikt bättre cykelstråk och bättre samband i cykelnätet.</p> <p>Kollektivtrafik: Ökat i och med att stora stråk där kollektivtrafik och cykeltrafik korsar koncentreras till ett fåtal platser vilket ökar bussframkomligheten och därigenom attraktiviteten och resandet.</p> <p>Bil: Kan komma påverka bilismen negativt beroende på de inskränkningar som kan komma genomföras till följd av cykelplanen.</p>
På vilket sätt påverkas trafiksäkerheten för gående, cyklister, kollektivtrafikeresenärer och motorfordonstrafik? Motivera kort förväntade effekter.	Med ökad trafikseparering mellan bilar och cyklar samt mellan gående och cyklister ökar trafiksäkerheten.

**Annan statlig medfinansiering**

Ingår motprestationen i annat avtal, exempelvis Sverigeförhandlingen, storstadsförhandlingen, andra stadsmiljöavtal?

JA  NEJ

Om JA, vilket/vilka avtal?

Klicka här för att ange text.

Har någon av motprestationerna fått annan statlig medfinansiering, exempelvis statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. (SFS 2009:237), Klimatklivet, EU-bidrag etc.?

JA  NEJ

Om JA, vilken form?

Klicka här för att ange text.

**Motprestationens mognadsgrad**

Beskriv mognadsgraden för motprestationen. Har t.ex. alla förberedande studier genomförts, finns budgetmedel avsatta, har erforderliga tillstånd inhämtats, har upphandling påbörjats och har en projektorganisation etablerats?

Projektet finns med i kommunens långsiktiga planering och är med som en åtgärd i kommunens handlingsplan för Transportstrategin som är politiskt antagen.

## 7. Beskriv kommunens övergripande arbete med en hållbar stadsmiljö och hur åtgärder och motprestationer överensstämmer med det (8 §)

### 7a. Beskriv kommunens övergripande arbete för en hållbar stadsmiljö.

- Nyköping kommun har en relativt samlad tätort där cirka hälften av kommunens 57 tusen invånare når centrala delarna inom 10 min med cykel eller genom att gå. Samtidigt växer stadens befolkning och kommunen har som mål att fler ska välja bort bilen. Som en del i detta arbetar Nyköping kommun aktivt genom styrande dokument, olika aktiviteter, fysiska trafikåtgärder och kampanjer. Kommunen har också en egen mobility-strategi på 100%, en trafikstrategi samt en kollektivtrafikstrategi vid Division Samhällsbyggnad som verkar för att nå uppsatta mål och ambition. Sedan 2019 är det bara EL-bussar som trafikerar stadsbusslinjetrafiken vilket gör den både tyst och utsläppsfri.

### 7b. Länk till översiktsplan, trafikstrategi m.fl. dokument.


#### Länk till översiktsplan:

##### Översiktsplan

- Fördjupad översiktsplan som är gällande för Nyköpings tätort:  
<https://nykoping.se/globalassets/nykoping.se/dokument/styrdokument/fordjupad-oversiktsplan-for-nykopingstator-och-skavsta-2013-.pdf>
- Kommunens nya översiktsplan Nyköping 2040 var under våren 2020 på samråd och beräknas antas under 2021. Notera att översiktsplanen endast finns digitalt.  
<https://nykoping.se/mot-framtiden/nykoping2040/kartan>

##### Transportstrategi & handlingsplan

- Transportstrategi för Nyköpings tätort och Skavsta:  
<https://nykoping.se/globalassets/nykoping.se/dokument/styrdokument/transportstrategi-for-nykopingstator-och-skavsta2.pdf>
- Handlingsplan för transportstrategin antogs den 9:e november 2020, se Bilaga 11.

	856932	Handlingsplan - Transportstrategi för Nyköpings tätort och Skavsta(852673)	Slutversion
---	--------	--	-------------

#### Länk till övriga dokument:

### 7c. Finns beslutade mål (i översiktsplan och liknande) om ökad andel gång, cykel och kollektivtrafik och/eller minskad biltrafik?

JA  NEJ

#### Om mål finns, ange målen och i vilka dokument de återfinns, ange gärna sidhänvisning:

- Nyköpings nya översiktsplan 2040 har inga egna mål utan baseras på redan antagna globala, nationella, regionala och kommunala mål. Det övergripande målet för översiktsplanen och strategierna som genomsyrar den är att genom god mark- och vattenanvändning bidra till en långsiktig hållbar utveckling utifrån både ett ekologiskt, socialt och ekonomiskt perspektiv. De globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030 är därför de viktigaste vägledande målen.

Länk: <https://nykoping.se/mot-framtiden/nykoping2040/overgripande-kapitel/mal>

### 7d. Om kommunen har mål för ökad andel gång, cykel och kollektivtrafik och/eller minskad biltrafik, hur följs dessa upp?

Klicka här för att ange text.

- Kommunen följer upp målen genom bland annat resvaneundersökningar för t.ex. skolresor och för personal på lasarettet som är en av kommunens största arbetsgivare.
- Trafikmätningar för bilar, gående och cyklister genomförs kontinuerligt.
- Resandet med kollektivtrafiken och pendlingsstatistik med regionaltåg följs kontinuerligt upp och stäms regelbundet av med Region Sörmland/Sörmlandstrafiken.



- ➔ Trafikbokslut för alla busslinjer med punktlighet och antal resande (belägningsgrad) samt trafik kostnad och intäkter sammanställs årligen.
- ➔ NKI- och punktlighetsincitament finns i avtalet för busstrafik sedan sommaren 2019. Dessa följs upp av Region Sörmland och återkopplas regelbundet till kommunen.
- ➔ Uppföljning sker av parkeringsbeläggning på kommunens publika parkeringsplatser.

**7e. Hur passar åtgärderna som medfinansiering söks för, samt motprestationer in i kommunens övriga arbete för en hållbar stadsmiljö?**

- ➔ Åtgärden med Nyköpings resecentrum samt åtgärd för nya busshållplatser och motprestationer stämmer väl in i kommunens översiktsplan och trafikstrategi tillsammans med de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030. Gående, cyklister och kollektivtrafik prioriteras framför biltrafiken och är viktigt för att få en levande stad men inte minst utifrån ett jämlikhetsperspektiv.
- ➔ Nyköping kommun jobbar med "Purple Flag" vilket innebär att med fastighetsägare och näringsidkare jobbar för en attraktivare stadskärna. <https://www.svenskastadskarnor.se/purple-flag/>

**7f. Ange länk till andra relevanta dokument som ni vill hänvisa till och som är relevanta för ansökan (exempelvis fördjupad översiktsplan, utbyggnadsplaner, cykelstrategi, åtgärdsvalsstudier etc.). Ange även sidhänvisning.**

- ➔ Sverigeförhandlingen: <https://www.regeringen.se/4afeba/contentassets/1299d9b5e4d24843ad132316569d036c/sou-2017-107-webb-total.pdf>
- ➔ Kommunens projektsida för Nyköpings resecentrum, inklusive film och illustrationer: <https://nykoping.se/resecentrum>
- ➔ Cykelstråk på Fruängsgatan som ansluter mot projektområdet. <https://nykoping.se/bo-bygga--miljo/byggprojekt/gang--och-cykelstrak-pa-fruangsgatan>
- ➔ Planerad utveckling Lasarettområdet- Hället som ligger precis norr om Nyköping resecentrum <https://nykoping.se/bo-bygga--miljo/byggprojekt/utveckling-lasarettområdet-hallet>
- ➔ Planerad bostadsutveckling i Nöthagen, precis nordväst om Nyköping resecentrum <https://nykoping.se/bo-bygga--miljo/stadsplanering/detaljplanering/detaljplaner-under-arbete-i-centralorten/raspen-12-och-3>

**7g. Finns det planer och program som kan motverka inriktningen mot en hållbar stadsmiljö och ökad andel hållbara transporter? (Exempelvis planer för externa handelsetableringar, ringleder, glesa och/eller perifera bostadsområden som saknar bra kopplingar med kollektivtrafik och cykelleder, etc.). Beskriv dessa.**

- ➔ Utbyggnad av området Örstig på Arnö ca 7 km söder om nya resecentrum utgörs främst av villor och är dåligt kollektivtrafikförsörjt. För att kunna trafikera med effektiv kollektivtrafik krävs en förtätning. Till området finns dock belyst gång- och cykelväg in mot stan.
- ➔ Vålarö är ett fritidshusområde ca 20 km öster om Nyköpings tätort där allt fler väljer att permanenta sitt boende. Området saknar kollektivtrafikförsörjning.
- ➔ Hemgårdspassagen är en ny vägförbindelse mellan sydvästra och nordvästra delarna av Nyköping som idag är separerade av järnvägen som utgör en barriär. Hemgårdspassagen kan potentiellt öka biltrafiken men ger samtidigt möjlighet till stor bostadsbebyggelse inom kort avstånd från resecentrum, planskild korsning för gående och cyklister över spårområdet (istället för som idag via oöversiktlig plankorsning) samt möjliggör nya kollektivtrafiklinjer. Hemgårdspassagen bidrar även till att skapa ett robustare och mindre störningskänsligt trafiksystem i Nyköpings centralort vilket skapar bättre förutsättningar för kollektivtrafikens framkomlighet. Kommunen medfinansierar även gång- och cykelbana på passagen vilket ansluter till gång- och cykelbanan på Blommenhovsvägen inom resecentrum (se Åtgärd 1 delåtgärd 8 i denna ansökan).
- ➔ Arnöpassagen är en ny väganslutning utpekad i kommunens nya översiktsplan. Vägen bedöms ge bättre framkomlighet för kollektivtrafik och cykeltrafik i och in mot stan samt säkrare anslutning från Närkevarnsvägen. Den reducerade trafiken i stan möjliggör förtätning i mer centrala platser.

- Kungsladugårdsled är en ny vägförbindelse från E4 mot Skavsta Flygplats. Leden möjliggör snabbare kollektivtrafikresor och öppnar upp för att bygga mer tätortsnärbostäder i Oppeby som idag hindras av omfattande vägtrafik och att det är en Trafikverksväg. Nya bostäder i Oppeby bedöms ligga inom upptagningsområdet för både Stockholm Skavsta flygplats resecentrum och Nyköpings resecentrum.

## 8. Analys av hur åtgärderna och motprestationerna leder till att en större andel persontransporter i staden sker med kollektivtrafik/cykeltrafik och/eller hållbara godstransportlösningar, samt bidrar till att uppfylla miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö (§ 8)

### 8a. Redovisa analys för hur åtgärderna och motprestationerna samlat leder till att en större andel personresor i staden sker med kollektivtrafik/cykeltrafik och/eller leder till hållbara godstransportlösningar?

Genom att sammanföra all kollektivtrafik på ett ställe skapas förutsättningar för ökat kollektivtrafikresande genom nya byteskedjor mellan trafikslagen. Samtrafik mellan linjer och passning med tåg kan lättare skapas. Genom att koppla hållplatserna till tydliga målpunkter centrum görs kollektivtrafiken mer attraktiv.

Synliggörandet av busshållplatser i centrala platser har också ett marknadsföringsvärde jämfört med att enbart se en parkeringsplats i samma läge. Cykeltrafiken är stor i Nyköping och genom att sammanbinda resecentrum och centrum med tydliga stråk blir det enkelt att fortsätta sin resa med cykel på väg till jobbet, hemmet eller vännerna.

### 8b. Redovisa analys för hur åtgärderna och motprestationerna samlat leder till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser?

Stadsbussarna i Nyköping kommun går sedan hösten 2019 enbart på el vilket gör de energieffektiva och med låga utsläpp av växthusgaser. All busstrafik i Regionen är fossilfri och så även tågtrafiken. Den naturliga utvecklingen blir således att tillgängliggöra resandet med dessa fordon och öka nyttjandegraden samt marknadsandelen från personbilstrafik, vilken till högre andel drivs med växthuseffektökande drivmedel. Genom att fler reser med kollektivtrafik ökar också möjligheterna till fortsatta investeringar i gröna åtgärder. Med de tydliga gång- och cykelstråk som också skapas med föreslagna satsningar mellan målpunkterna skapas förutsättningar för minskade utsläpp av växthusgaser.

### 8c. Redovisa analys för hur åtgärderna och motprestationerna samlat bidrar till att uppfylla miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö, [länk](#). Från miljömålsbeskrivningen:

- *Infrastruktur/transporter är integrerat i stadsplaneringen och stöttar en långsiktigt hållbar bebyggelsestruktur. Lokalisering och utformning av infrastrukturen är anpassad för att minska resurs- och energianvändning samt klimatpåverkan.*

*Beskrivning av hur åtgärder och motprestationer samlat kopplar till detta:*

Föreslagna åtgärder och motprestationer är centralt lokaliserade för att vara tillgängliga och attraktiva för många. Kommunens översiktsplan pekar ut att fortsatt utveckling av staden ska ske på platser med god kollektivtrafikförsörjning. Nyköping som stad växer och för att möta den utvecklingen är kollektivtrafiken av central betydelse vilket antagna strategier och investeringar tar fasta på.

I de nya kollektivtrafikstråk som skapas med föreslagna åtgärder ger ökade förutsättningar för personer på landsbygden att ta bussen in mot stan eller vidare med tåg i en transportkedja likväl möjligheten att ta sig ut mot landsbygd.

- *Kollektivtrafiksystemen är miljöanpassade, energieffektiva och tillgängliga och det finns attraktiva, säkra och effektiva gång- och cykelvägar.*

*Beskrivning av hur åtgärder och motprestationer samlat kopplar till detta:*

- Resecentrum blir en viktig nod i Nyköping och i regionen för det kollektiva resandet som bidrar till attraktivitet, tillgänglighet och energieffektivitet.
- All kollektivtrafik är fossilfri och stadstrafiken drivs dessutom med enbart el.
- Tillgängligheten till stationsområde och till insteg i busstrafiken ökar genom nya, moderna hållplatser och terminalytor anpassade enligt moderna tillgänglighetskrav
- Föreslagna gång- och cykelvägar i åtgärder och motprestationer ger sammanhållna cykelstråk som prioriterar samt ger ökad säkerhet för oskyddade trafikanter

- *Människor utsätts inte för skadliga luftföroreningar och ljudnivåer eller andra oacceptabla hälso- och säkerhetsrisker (inklusive trafiksäkerhet).*

*Beskrivning av hur åtgärder och motprestationer samlat kopplar till detta:*

- ➔ Transfer resor mellan bussterminalen och tågstation bedöms minska när dessa samlokaliseras vilket minskar utsläpp från fordon.
- ➔ Bullerreducerande åtgärder kommer vidtas för intilliggande fastigheter utifrån dagens bullerkrav och klara Naturvårdsverkets riktlinjer. (Stadsbussarna i Nyköping går sedan hösten 2019 enbart på el men andra bussar som eventuellt trafikerar resecentrum kan låta mer än elbussarna).
- ➔ Med sammanhängande cykelstråk och cykelbanor som är separerade från biltrafik bedöms attraktiviteten och trafiksäkerheten öka för att cykla.
- ➔ Med ökad andel cyklande och kollektivtrafikresande inom tätorten bedöms utsläpp och buller från fordon minska samt folkhälsan förbättras.

## 9. Övriga förutsättningar av vikt för åtgärdernas och motprestationernas genomförande (8 §)

**9a. Finns det åtgärder i Nationell transportplan och Länsplan som utgör förutsättningar för ovanstående ansökan? Ange länkar om sådana finns, gärna med sidhänvisning.**

JA!

Ostlänken, Nytt dubbelspår Järna-Linköping;

<https://www.regeringen.se/49be36/contentassets/32bdd3f338a24a90bacd69d5f91005ef/bilaga-1.-storre-investeringar-over-100-miljoner-kronor-i-nationell-infrastruktur.pdf> sidan 1.

**9b. Åtgärder i nationella eller regionala planer som stärker eller motverkar åtgärder/motprestationer**

*Effekten av åtgärder och motprestationer som görs inom ramen för stadsmiljöavtalet kan påverkas av andra åtgärder i nationella eller regionala planer. Det kan t.ex. handla om större vägprojekt som genererar biltrafik och som motverkar åtgärder och motprestationerna i stadsmiljöavtalet. Det omvända kan förstås också gälla att kollektivtrafiksatsningar i nationella eller regionala planer avlastar vägnät och gör det både enklare att genomföra aktuella åtgärder och motprestationer samt ökar dess effekt.*

*Redovisa genomförda eller planerade åtgärder i relevanta nationella och regionala/lokala planer som stärker eller motverkar de åtgärder och motprestationer som görs inom ramen för stadsmiljöavtalet:*

- ➔ Nyköpings resecentrum och tillhörande bussterminal kommer ligga på bibanan för höghastighetsjärnvägen Ostlänken. Kopplingen mot höghastighetsjärnvägen i den nationella planen kommer bedömt öka att resandet med kollektiva färdmedel inom regionen och i Nyköping.
- ➔ Den nya bussterminalen finns med i regionala Trafikförsörjningsprogram som en nod i Södermanland, se Bilaga 12
- ➔ I Trafikverkets åtgärdsvalstudie för Västra infarten till Nyköping föreslås en ny trafikled mellan E4:an och uppåt mot riksväg 52 samt Stockholm Skavsta Flygplats. Trafikleden gör det lättare att resa med bil och kollektivtrafik mot flygplatsen vilket potentiellt kan öka biltrafiken. Trafikleden är samtidigt en viktig del i att få bort tung trafik som går genom stadsdelen Oppeby i Nyköping, som med sitt centrala läge i staden har potential att kunna stadsutvecklas och möjliggöra ny bostadsbebyggelse med cykelavstånd till resecentrum.

**9c. Vilka risker finns att åtgärderna som stöd söks för inte genomförs som planerat (tid/kostnad)?**

- Försening av genomförandet av Ostlänken till följd av beslut från Trafikverket på nationell nivå eller Regering/Riksdag.
- Försening av Trafikverkets projektering av resecentrum. Vissa arbeten är avhängda Trafikverkets anläggningsarbeten vilket skulle kunna leda till försening av kommunens arbeten vid resecentrum.
- Okända markföreningar kan försena projektet och öka kostnaderna.
- Nyköping är rikt på fornlämningar och arkeologi vilket om det påträffas kan försena projektet och öka kostnaderna.
- Några av gång- och cykelbanorna är planerade att ansluta mot planerad ny bebyggelse vilket av samordningstekniska skäl kan påverka när åtgärden kan utföras i tid.

**9d. Vilka risker finns att motprestationerna inte genomförs som planerat (tid/kostnad)?**

- Det är mycket infrastrukturarbeten som kommer ske i Södermanland närmaste 10 åren vilket potentiellt sett kan skapa brist i att hitta personella resurser och kompetenser vilket kan påverka tid och kostnad negativt.

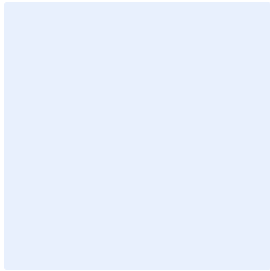
**9e. Annan information av vikt för ansökan.**

- Nyköpings resecentrum är en av de största samhällbyggnadsinsatserna på 100 år i Nyköping och en viktig pusselbit i stadens kommande 100 års utveckling.
- Utvecklingen av Nyköpings resecentrum är förutom en kommunal angelägenhet även av betydelse för regionen. Region Sörmland är därför medsökande till kommunens stadsmiljöansökan. Regionens motiv och beslut om att vara medsökande beskrivs i Bilaga 10.

Klicka här för att ange text.

## 10. Karta över planerade åtgärder och motprestationer

Lägg in karta nedan som visar lokalisering av sökta åtgärder och motprestationer (vid fysiska åtgärder), alternativt bifoga bilaga till ansökan. Ange nummer på åtgärder och motprestationer enligt ovan.



**Vänligen se karta i följande bilagor:**

Bilaga 1. Översiktlig karta på åtgärder och motprestationer

Bilaga 2. Fördjupad karta över åtgärd 1 resecentrum

## Rapportering och uppföljning

Vid beslut om stöd ska kommunen eller regionen inom sex månader inkomma med en plan till Trafikverket om hur uppföljningen kommer läggas upp, en så kallad uppföljningsplan. Kommunen eller regionen ska utöver detta även vara behjälplig med uppgifter till den utvärdering som görs av stödet.

Mätning av resande och resandefördelning (bil, kollektivtrafik, gång och cykel) ska för relevanta områden ske före och efter genomförandet av åtgärder och motprestationer.

En kommun eller region som har fått stöd ska årligen till Trafikverket rapportera hur genomförandet av åtgärderna och motprestationerna fortskrider i en årlig uppföljning.

När åtgärderna som stödet avser har genomförts ska en slutrapport levereras till Trafikverket. Rapporten ska levereras inom 12 månader från den planerade sluttidpunkt som framgår av beslutet. Om motprestationerna inte har slutförts när slutrapporten ges in, ska en uppdaterad slutrapport ges in till Trafikverket senast sex månader efter att motprestationerna slutförts. Slutrapporten ska innehålla:

1. en ekonomisk slutredovisning av de åtgärder som stödet beviljats för,
2. en redovisning av vilka effekter som åtgärderna har gett,
3. en redovisning av hur motprestationerna genomförts, och
4. en redogörelse för kommunens eller regionens arbete för en hållbar stadsmiljö och hur åtgärderna och motprestationerna har bidragit i det arbetet. Revisorsintyg ska bifogas slutrapporten.

## Underskrift

Datum

Klicka här för att ange datum.

Underskrift

Underskrift

Namnförtydligande

Urban Granström

Befattning

Kommunstyrelsens Ordförande

*Ansökan ska skrivas under av en person som är behörig att företräda kommunen eller regionen enligt delegationsordningen.*



## Stadsmiljöansökan Nyköpings resecentrum – Region Sörmlands medsökande till ansökan

Region Sörmland är kollektivtrafikmyndighet inom Södermanlands län. Tillsammans med kommunerna utvecklar vi kollektivtrafiken på väg och järnväg. Nyköpings resecentrum, som binder ihop tåg och buss i länets andra största stad är ett viktigt steg för att stärka kollektivtrafiken och skapa möjlighet för människor att resa hållbart.

Region Sörmland är ansvarig för den regionala busstrafiken samt tågtrafiken, via Mälardalstrafik. Regionen arbetar aktivt för att stärka och utveckla trafiken för att fler ska kunna åka kollektivt. I samband med Nyköpings kommun och Trafikverkets arbete att bygga Nyköpings resecentrum finns en plan inom Mälardalstrafik om utvecklingen av tågtrafiken för att stärka Nyköpings koppling till Stockholm och Östergötland. Så Region Sörmland kommer bidra aktivt som part i arbetet genom att utveckla kollektivtrafiken för att dra så stor nytta som möjligt av att ett resecentrum skapas i Nyköping som binder ihop trafikslagen, något som saknas idag.

Region Sörmland arbetar också aktivt för att stärka regionförstoringen och knyta Sörmland tillsammans med angränsande län. Genom regional fysisk planering och storregionala samarbeten knyts Sörmland ihop för att skapa hållbar utvecklingen. Nyköping är utpekad som en av två storregionala noder i Sörmland och en av åtta i östra Mellansverige. Nyköpings resecentrum är en viktig funktion för att stärka Nyköping som storregional nod. Genom förverkligandet av Nyköpings resecentrum kan Region Sörmland fortsätta aktivt stärka Sörmland och Nyköping som en viktig funktion i utvecklingen.

År 2018 tecknade Nyköpings kommun och dåvarande Landstinget Sörmland en avsiktsförklaring om samverkan som fastighetsägare och samhällsutvecklare för att gemensamt utveckla lasaretsområdet i Nyköping och Nyköpings resecentrum. Arbetet drivs gemensamt för att stärka tillgängligheten till Nyköpings lasarett, lösa parkeringssituationen kring området samt att skapa samutnyttjande av funktioner såsom parkering för att kunna tillgängliggöra ytor och möjligheter för stadsutveckling i området kring Nyköpings resecentrum och lasarettet. Kommunen och Regionen arbetar gemensamt med att ta fram underlag för att i närtid kunna markanvisa ytor som idag används för parkering och där istället skapa





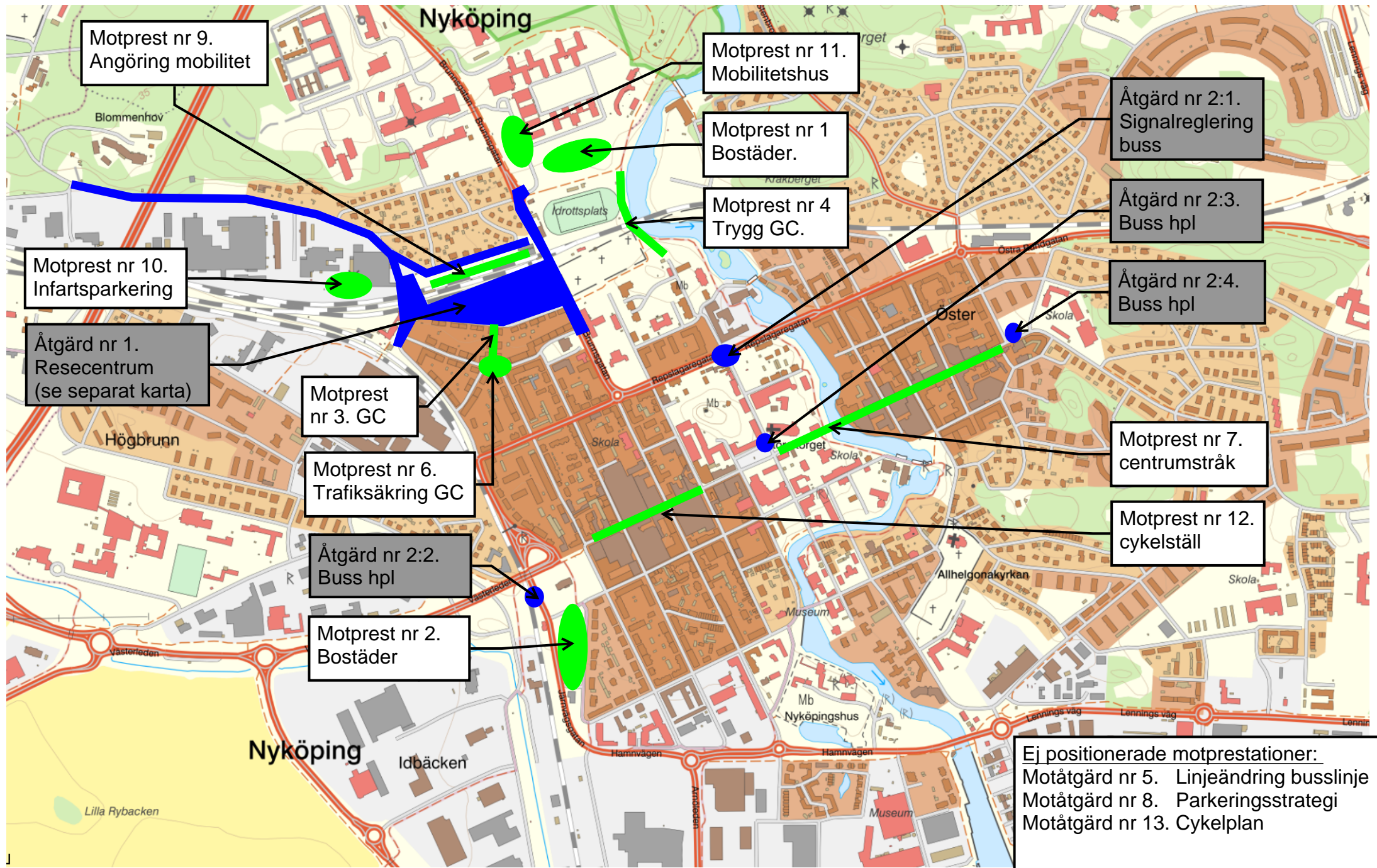
stadsutveckling i form av bostäder och kontor. Samtidigt ska ett mobilitetshus byggas, som löser parkeringssituationen och samtidigt skapar möjlighet för människor att enklare använda cykel eller bilpoolsfordon. För detaljer, se bifogad avsiktsförklaring.

Region Sörmland vill genom detta stödja den ansökan som Nyköpings kommun gör om Stadsmiljöavtal och ser det som en viktig del för att utveckla Sörmland och Nyköping och är därmed medsökande i Nyköpings kommuns ansökan.

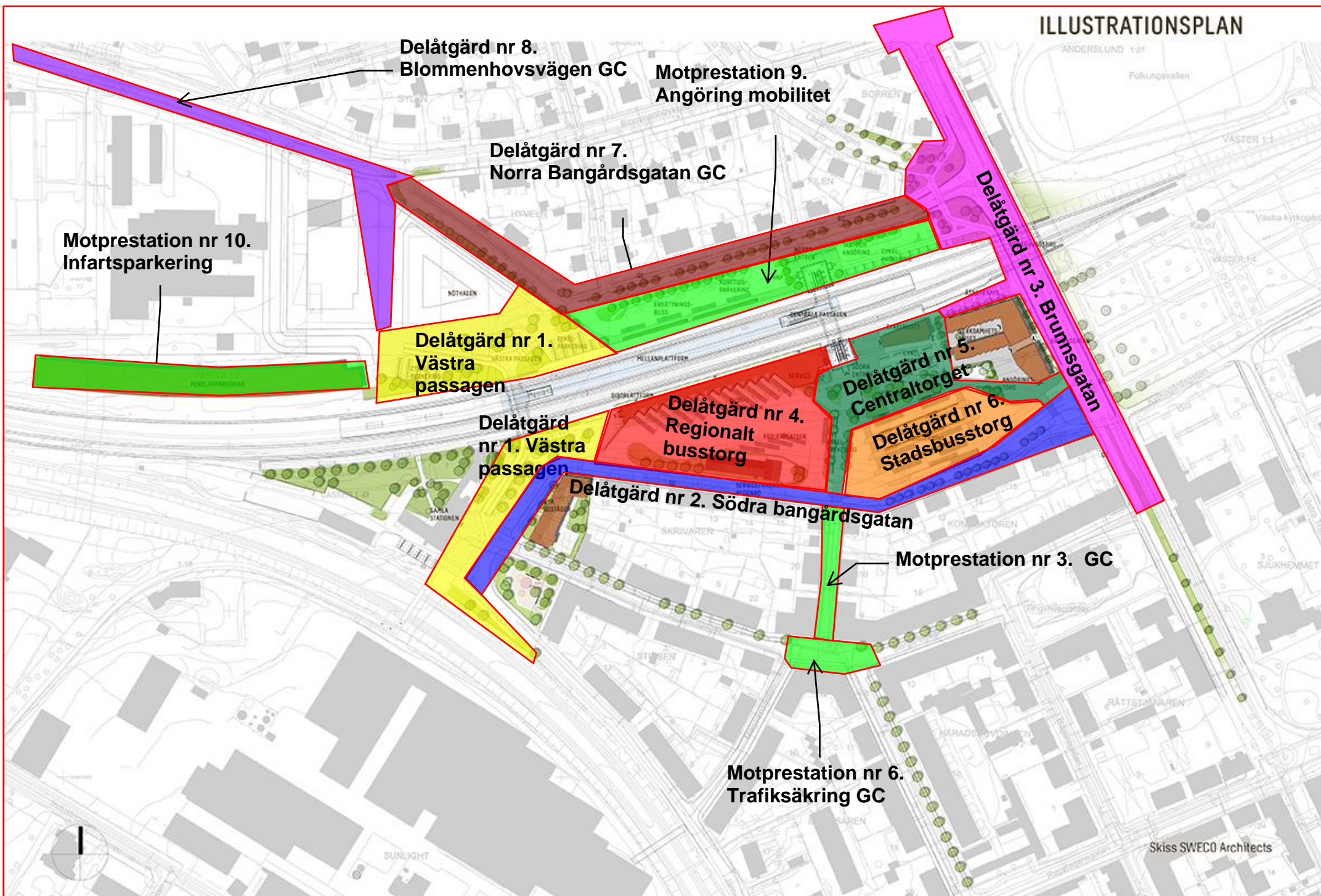
Bilaga 1: Avsiktsförklaring

Bilaga 2: Beslut i Regionstyrelsen

# Bilaga 1. Översiktlig karta på åtgärder & motprestationer



# Bilaga 2. Fördjupad karta över åtgärd 1 resecentrum



KS §

Dnr

### **Intention om tillköpsbeställning av pilotprojekt flextrafik inför trafikår 2022**

Flextrafik är en anropsstyrd samplanerad kollektivtrafikresa i minibussar och kan utgöra ett komplement till busslinjer för den som behöver ha mycket nära till allmän kollektivtrafik. Stadstrafikens huvudlinjer ska enligt kommunens transportstrategi kompletteras med just sådan trafik med högre grad av tillgänglighet och service.

Flextrafik är ett för Region Sörmland nytt trafikkoncept, med syfte att erbjuda ett mer tillgängligt allmänt trafiksystem än busslinjer och minska steget över till färdtjänst. Regionen har, i linje med kommunens tillköpsbeställning 2020, låtit ta fram ett upplägg för en tvåårig pilotstudie av trafikformen för Nyköpings tätort. Flextrafik ersätter dagens lågt nyttjade servicelinjer och kommer vara öppen för alla att boka en resa med. Färdtjänstlegitimerade erbjuds i möjligaste mån hämtning vid dörr med flextrafiken.

Beslut enligt framskrivet förslag innebär att Region Sörmland ombeds arbeta fram mer precist trafikförslag inför trafikillköpsbeställning i maj 2021.

En parallell utredning har gjorts kring att stadstrafiken bör övergå till mer stomlinjemässigt utbud och sträckning. Förslaget är att införa åtgärder på samma gång i december 2021. Samtidigt bör färdtjänsttaxan revideras för att följa taxan för allmän kollektivtrafik.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Nyköpings kommun har finansieringsansvar för kollektivtrafiken i staden och lokalt på landsbygden. Den önskade trafiken revideras årligen via trafikillköpsbeställning från kommunen till Region Sörmland.

Enligt detta beslut behöver Region Sörmland återkomma med mer precist utredda trafikförslag inklusive kostnadseffekter inför kommunens trafikillköpsbeställning som görs våren 2021.

Blir trafik kostnad för flextrafiken i linje med kostnad för dagens servicelinjer är kommunens intention att i trafikillköpet beställa denna trafik.

### **Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen**

Ärendet berör eller påverkar barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa.

En prövning av barnets bästa har genomförts.

Förslag till beslut beaktar vad som bedöms vara barnets bästa enligt prövningen.

KS §

Dnr

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

**Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

**att** be Region Sörmland utarbeta kostnadssatta trafikförslag för pilotstudie av flextrafik för perioden december 2021-23 enligt framtaget koncept, samt

**att** intentionen inför kommunens trafiktillköpsbeställning 2021, förutsatt att kostnaden motsvarar högst kostnad för dagens servicelinjer, kommer vara att flextrafik ska införas, och då ersätta servicelinjerna, under minst en pilotstudietid om två år

**Beslut till:**

Region Sörmland  
SHB Stadsbyggnadsenheten  
Tekniska divisionen

Kommunstyrelsen

## **Intention om tillköpsbeställning av pilotprojekt flextrafik inför trafikår 2022**

### **Ärende**

Flextrafik dvs anropsstyrd samplanerad kollektivtrafikresa i minibussar kan utgöra ett komplement till busslinjer för den som behöver ha mycket nära till allmän kollektivtrafik. Stadstrafikens huvudlinjer ska enligt kommunens transportstrategi kompletteras med just sådan trafik med högre grad av tillgänglighet och service.

Flextrafik är ett för Region Sörmland nytt trafikkoncept, med syfte att erbjuda ett mer tillgängligt allmänt trafiksystem än busslinjer och minska steget över till färdtjänst. Regionen har, i linje med kommunens tillköpsbeställning 2020, låtit ta fram ett upplägg för en tvåårig pilotstudie av trafikformen för Nyköpings tätort. Flextrafik ersätter dagens lågt nyttjade servicelinjer och kommer vara öppen för alla att boka en resa med. Färdtjänstlegitimerade erbjuds i möjligaste mån hämtning vid dörr med flextrafiken.

Beslut enligt framskrivet förslag innebär att Region Sörmland ombeds arbeta fram mer precist trafikförslag inför trafik tillköpsbeställning i maj 2021.

En parallell utredning har gjorts kring att stadstrafiken bör övergå till mer stomlinjemässigt utbud och sträckning. Förslaget är att införa åtgärder på samma gång i december 2021. Samtidigt bör färdtjänsttaxan revideras för att följa taxan för allmän kollektivtrafik.

### **Underliggande handlingar**

PM ärende: Intention om tillköpsbeställning av pilotprojekt flextrafik inför trafikår 2022

Rapport: 201119 Slutrapport Anropsstyrd Flextrafik (Sweco/Region Sörmland)

Barnkonsekvensbedömning

## Ekonomiska konsekvenser

Nyköpings kommun har finansieringsansvar för kollektivtrafiken i staden och lokalt på landsbygden. Den önskade trafiken revideras årligen via trafiktillköpsbeställning från kommunen till Region Sörmland.

Enligt detta beslut behöver Region Sörmland återkomma med mer precist utredda trafikförslag inklusive kostnadseffekter inför kommunens trafiktillköpsbeställning som görs våren 2021.

Blir trafik kostnad för flextrafiken i linje med kostnad för dagens servicelinjer är kommunens intention att i trafiktillköpet beställa denna trafik.

## Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen

Ärendet berör eller påverkar barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa.

En prövning av barnets bästa har genomförts.

Förslag till beslut beaktar vad som bedöms vara barnets bästa enligt prövningen.

## Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

**att** be Region Sörmland utarbeta kostnadssatta trafikförslag för pilotstudie av flextrafik för perioden december 2021-23 enligt framtaget koncept, samt

**att** intentionen inför kommunens trafiktillköpsbeställning 2021, förutsatt att kostnaden motsvarar högst kostnad för dagens servicelinjer, kommer vara att flextrafik ska införas, och då ersätta servicelinjerna, under minst en pilotstudietid om två år.

Mats Pettersson  
Kommundirektör

Anna Selander  
Samhällsbyggnadschef

## Beslut till:

Region Sörmland  
SHB Stadsbyggnadsenheten  
Tekniska divisionen

Kommunstyrelsen

## **PM till ärende: Intention om tillköpsbeställning av pilotprojekt flextrafik inför trafikår 2022**

### **Sammanfattning**

Denna PM är en sammanfattning av Region Sörmlands av Sweco beställda rapport "201119 Slutrapport Anropsstyrd Flextrafik (Sweco/Region Sörmland)" med Nyköpings kommuns tjänstemannabedömningar inkluderade.

Stadstrafiken i tätorten behöver, i linje med kommunens transportstrategi, övergå till mer stomlinjemässigt utbud och sträckning. Det blir lite längre för vissa att gå till bussen, men tätare busstrafik och en snabbare resa.

Anropsstyrd samplanerad resa i så kallad flextrafik kan utgöra ett komplement för den som behöver ha mycket nära till allmän kollektivtrafik. Regionen har låtit ta fram ett upplägg för en pilotstudie av trafikformen, som skulle passa bra i Nyköpings tätort och ersätta dagens servicelinjer.

### **Bakgrund**

Kommunens transportstrategi för staden (KS 2015) slår fast att kollektivtrafiken ska ge invånarna regelbundna, snabba och rationella stomlinjer med gen linjesträckning. Stomlinjer ska kompletteras med trafik med högre grad av tillgänglighet och service.

Dagens servicelinjer har ett mycket lågt resande med 3-5 påstigande per (väldigt lång) tur och en kostnadstäckning om 9-13%. Dessa linjer erbjuder med andra ord inte trafik som resenärerna efterfrågar.

Flextrafik är ett för Region Sörmland nytt trafikkoncept, med syfte att erbjuda ett mer tillgängligt allmänt trafiksystem än busslinjer och minska steget över till färdtjänst. En initial utredning 2019 identifierade Nyköpings tätort som ett lämpligt pilotstudieområde i Sörmland.

Nyköpings kommuns trafiktillköpsbeställning till Region Sörmland, beslutad den 18 maj 2020, innehöll en önskan om att Regionen inför trafikår 2021/2022



skulle bereda om och hur anropstrafik kan utgöra ett alternativt till dagens servicelinjer i Nyköping.

Regionen har med hjälp av Sweco nu identifierat hur en tvåårig pilotstudie med flextrafik skulle kunna paketeras i Nyköping. Kommunen har deltagit i arbetet med en arbetsgrupp från Samhällsbyggnad, (Kollektivtrafikstrategi, färdtjänsthandläggare samt GIS ingenjör) samt Trafikingenjör från TEK Gata.

Bifogad rapport presenterar för Nyköping lämplig pilotstudie av flextrafik som tillgängliggörande allmän kollektivtrafik. Med samplanerade resor skapas grogrund för social mobilitet. Trafikformen är ett mellansteg över till färdtjänst och erfarenheter från andra kommuner i Sverige är att färdtjänstdebuten senareläggs och färdtjänstresandet per färdtjänstlegitimerad minskar.

Nedanstående två bilder beskriver upplägget summariskt:

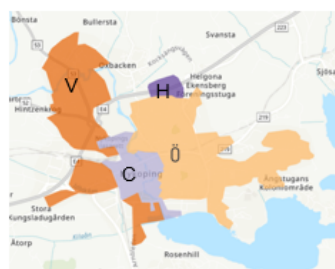
## Ersätter servicelinjerna



## Pilotförsök Nyköping

Dec 2021 - dec 2023

- Öppen för alla
- Resmöjlighet Vardag kl 9-14, lör 10-14 i minst timmesintervall
- Resor bokas inom "flextrafikområde" V eller Ö plus C och (varannan tur) H  
Bytesmöjlighet vid bussterminalen
- Telefon/internetbokning 3v - en timme innan, återkoppling exakt avgångstid i tid innan resa
- Minibussar med 8 sittplatser/rullstolar, höga dörrar, plats för rollatorer
- Taxa som bussresa
- Resenärer hämtas och lämnas vid markerade "flexplatser"  
För färdtjänstlegitimerade:  
upphämtning/avlämning vid adress  
taxan morot boka flexresa



**Nyköping**

Färdtjänstlegitimerade erbjuds i möjligaste mån hämtning vid dörr. Genom att samma beställningscentral nyttjas för bokning av färdtjänst såväl som flextrafik så kan färdtjänstkunder motiveras att genom trevlighets- och taxeincitament välja flextrafiken när den önskade resan passar för det.

Pilotförsöket bör inledas i december 2021, samtidigt som de tre stadslinjerna förstärks och rätas ut. Det ger möjlighet till underhandsutvärdering och bedömningar kring framtida samplanerat fordonsnyttjande mellan flextrafik och del av skolskjuts inför kommande skolskjutsupphandling med trafikstart 230701. Samtidigt bör färdtjänsttaxan revideras för att följa taxan för allmän kollektivtrafik. Detta förstärker ytterligare kopplingen mellan olika samhällsbetalda trafikformer.

Med lärdomar från denna pilotstudie kan trafikformer med större utbredning i tid och rum senare utvecklas, såsom trafikering i lågtrafiktid och områden med lägre befolkningstäthet än underlag för busslinje.

Ett internt beslut under 2020 kring intention om trafiktillköpsbeställning till Region Sörmland våren 2021 skapar tillräckligt med tid att arbeta med detaljutformning av trafikförslaget. Dialog med befintlig skolskjutsoperatör kring revidering av fordonsparken behöver exempelvis ske samt att tekniska, kommunikativa och fysiska åtgärder kan bli färdiga i tid inför tänkt trafikstart i december 2021.

## **Ekonomiska konsekvenser**

Nyköpings kommun har finansieringsansvar för den allmänna kollektivtrafiken i staden och lokalt på landsbygden. Den önskade trafiken revideras årligen via trafiktillköpsbeställning från kommunen till Region Sörmland.

Utbudet av flextrafik anpassas så att trafikformen i kostnad, tid och rum blir likt trafikkostnaden för dagens servicelinjer, ca 3Mkr. En viss osäkerhet finns kring fordonsavtalen och den korta avtalstid för andra fordonsbehov som ett förhandlat tillägg till gällande transportörsavtal för skolskjuts skulle innebära. Dessa effekter som en del i mer precisa kostnadssatta trafikförslag behöver Region Sörmland återkomma med inför trafiktillköpsbeställningen som görs våren 2021.

På sikt ses effekter i form av möjlighet till högre fordonsnyttjande i nytt skolskjutsavtal (Avtalsstart 230701), bibehållen friskhet genom social mobilitet och senarelagd färdtjänstdebut vilket motverkar kostnadsökning till följd av åldrande befolkningsstruktur.

De fysiska åtgärder som krävs för att skapa flexplatser är minimala. Befintliga hållplatser som är lämpliga och ytor längs trottoarkanter nyttjas. En skylt som markerar platsen är allt som behövs. Till stor del kan dessa monteras på befintliga stolpar.

# ANROPSSTYRD STADSTRAFIK I NYKÖPING

Fördjupad utredning av Flextrafik



Foto: Region Sörmland

# INNEHÅLL

INLEDNING .....	2
Syfte.....	2
I korthet - Vad är flextrafik? .....	2
Mål för trafiken.....	3
Dagens servicelinjer .....	4
FLEXTRAFIKKONCEPTET I NYKÖPING .....	6
Målgrupp.....	6
Flextrafikområde.....	7
Flexplatser .....	8
Utbud och Resmöjligheter .....	11
Taxa och biljettsystem .....	14
KOSTNADER FÖR FLEXTRAFIKEN .....	15
Bedömd efterfrågan och kostnadsram .....	15
Potentiell kostnadsminskning särskild kollektivtrafik.....	16
Osäkerheter .....	16
PROCESSKARTLÄGGNING .....	18
Kundregistrering .....	18
Bokningsprocessen .....	18
Återkoppling till kund/resenär .....	20
Genomförande av resa - betalning och stöd från föraren .....	20
UTVÄRDERINGSMODELL .....	21
Hur ska uppföljningen ske? .....	21
Föreslagna nyckeltal.....	21
Övriga förslag .....	22
KVARSTÅENDE FRÅGOR .....	23
BILAGA .....	24
Fordonskrav.....	24
Avtal.....	25
Översiktlig kartläggning avtal Skolskjuts .....	26
Översiktlig kartläggning avtal serviceresor.....	27
Översiktlig kartläggning avtal busstrafik.....	28
Översiktlig kartläggning avtal IT-stöd .....	29

# INLEDNING

## **SYFTE**

Utifrån en tidigare genomförd konceptstudie<sup>1</sup>, omfattar denna rapport fördjupad och kompletterande utredning av anropsstyrd stadstrafik, här kallad flextrafik, i Nyköping. Utredningen har skett med sikte på att genomföra ett tvåårigt pilotförsök för denna trafik i Nyköping, med preliminär start i december 2021.

Den tidigare genomförda konceptstudien har fördjupats och kompletterats avseende områden

- befintliga servicelinjer
- koncept, regelverk och trafikupplägg
- ekonomiska konsekvenser
- kartläggning av process för bokning och genomförande av resa
- mål- och utvärderingsmodell

Utredningen har, på uppdrag av Region Sörmland och i dialog med Nyköpings kommun, genomförts av Sweco. MobistikUtveckling har i flera delar av utredningen bidragit med expertkompetens.

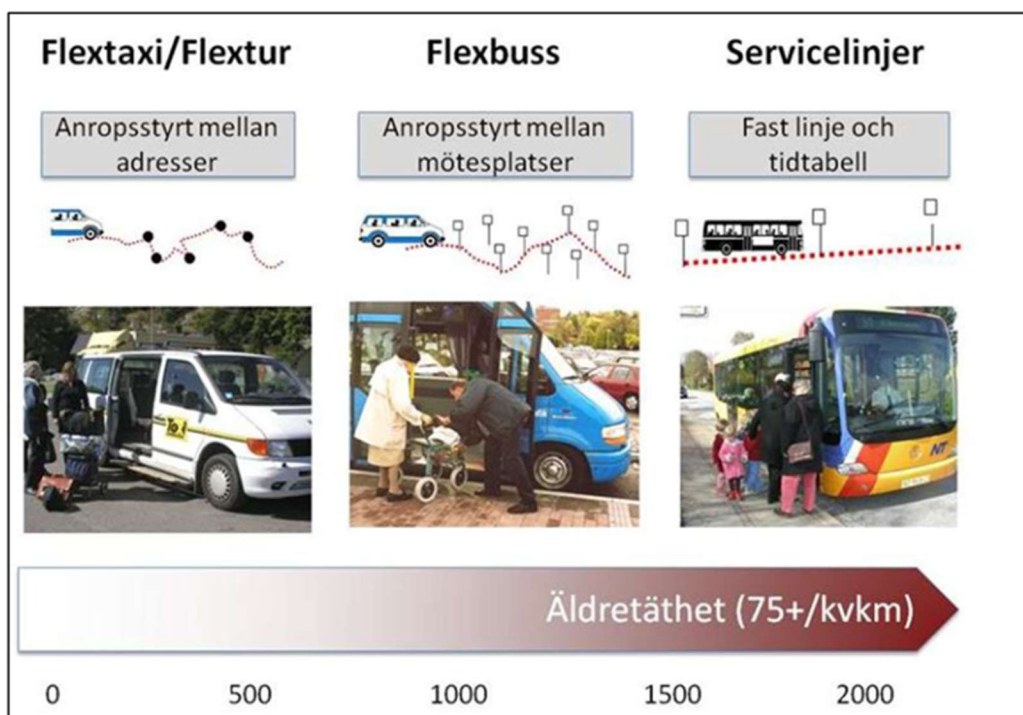
Underlag för fordon och avtal, som återfinns i bilaga 1-6, har sammanställts av Region Sörmland i samarbete med MobistikUtveckling.

## **I KORTHET - VAD ÄR FLEXTRAFIK?**

Flextrafik kan beskrivas som en trafikform som ligger mellan linjetrafik och taxi eller färdtjänst. Trafiken är anropsstyrd och har en flexibel och anpassbar trafikering mellan förbestämda på- och avstigningsplatser.

---

<sup>1</sup> Region Sörmland/ÅF/MobistikUtveckling (2019): Närbuss och flextur, anropsstyrd stadstrafik i Eskilstuna, Nyköping och Katrineholm



Figur 1 Trafikformer vid olika äldretäthet. Westerlund Y, Stålnér B m fl. Servicelinjer eller flextrafik - när, var, hur? Erfarenheter – Jämförelser – Planeringsprinciper. Logistikcentrum 2006

Flextrafiken i Nyköping föreslås erbjudas inom större delen av tätortsområdet och trafikera ett finmaskigt nät av flexplatser som utgår ifrån målgruppens behov. Trafiken genomförs med en mindre fordonstyp. Resor bokas på förhand och samplaneras med andra bokade resor, innebärande att rutten varierar från gång till gång.

Terminologin för trafikformen skiljer sig åt i olika regioner och kommuner. I denna utredning används följande begrepp för att beskriva trafiken:

**Flextrafik** – Anropsstyrd form av allmän kollektivtrafik, fungerande som ett komplement till både den allmänna linjelagda kollektivtrafiken och den särskilda kollektivtrafiken.

**Flexplats** – Flextrafikens "hållplatser". En resa med flextrafiken bokas mellan flexplatser som är fysiskt markerade i gaturummet för att visa var upphämtning och avlämning sker.

**Flextrafikområde** – Det område som flexpunkterna är placerade inom och därmed det område inom vilket resor med flextrafiken är möjliga.

## MÅL FÖR TRAFIKEN

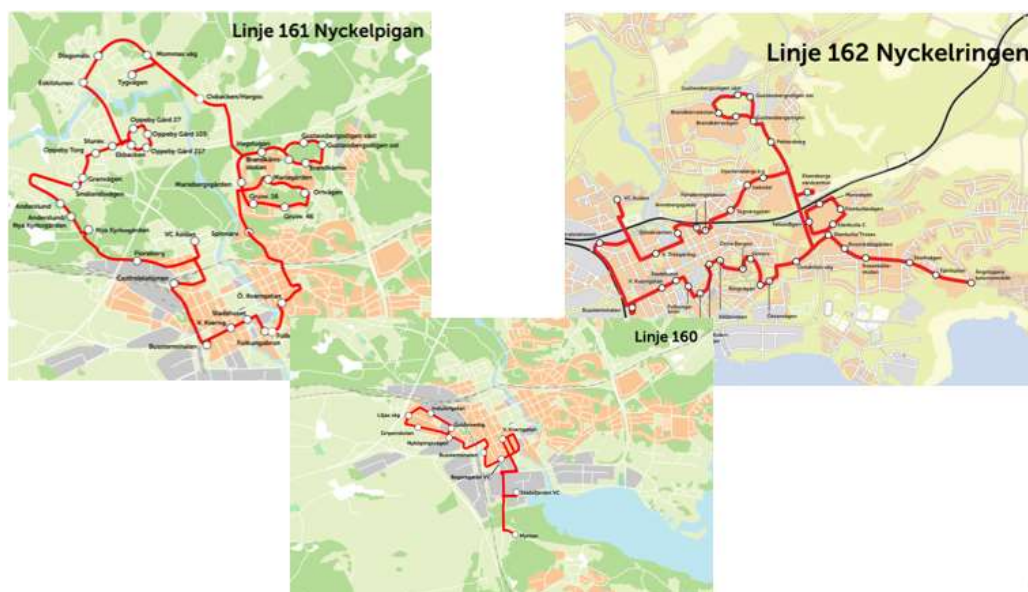
Målen för trafiken sammanfattas i följande punkter:

- **Flextrafiken ska vara ett komplement till färdtjänst och andra typer av särskild kollektivtrafik**
  - *Ökad tillgänglighet för fler genom den allmänna kollektivtrafiken och därigenom senarelägga behov av färdtjänst*
  - *"Social mobilitet" – lindra isolering och ensamhet bland äldre*
- **Flextrafiken ska utvidga den linjelagda stadstrafikens funktion**

- Stadstrafik för fler – minskat "tillgänghetsglapp" mellan färdtjänst och allmän kollektivtrafik
- I viss mån ökad tillgänglighet till den linjelagda trafiken, genom byte
- **Flextrafiken ska bedrivas effektivt**
  - Samordning av resor så att kostnaden per resa kan hållas nere
  - Rimliga omvägs- och restider för resenärerna
  - Genomsnittlig trafik kostnad mindre än för motsvarande lokala färdtjänst- och sjukresor

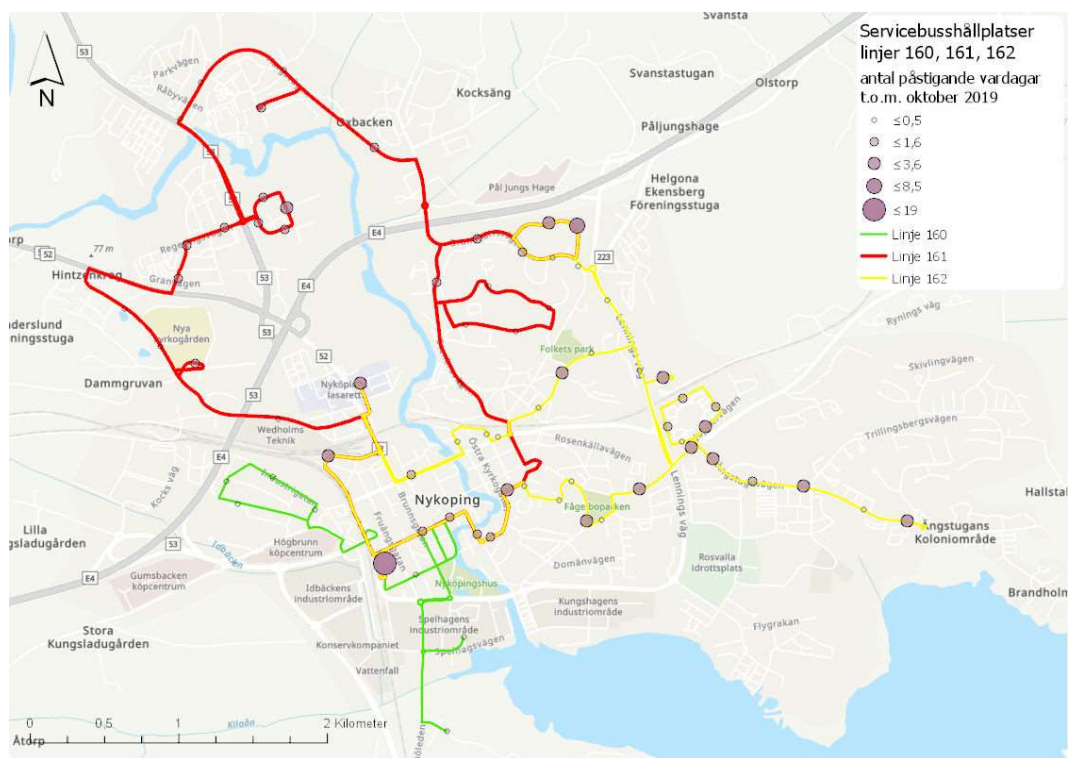
## DAGENS SERVICELINJER

I samband med att flextrafiken införs i Nyköping är avsikten att befintliga servicelinjer, som riktar sig till en snarlik målgrupp, utgår. Detta gäller linje 161 och 162, samt den anropsstyrda linjen 160.



Figur 2 Befintliga servicelinjer i Nyköping. Källa. Region Sörmland.

Resandet på dessa linjer är idag begränsat. Resandet per tur är i många fall litet och flera hållplatser används endast sporadiskt. Med kännedom om detta förefaller efterfrågan vara mer lämplig att tillgodose med en mer flexibel trafikform och en mindre fordonstyp.



Figur 3 Påstigande per vardag på hållplatser för servicelinjerna (januari – oktober 2019). Källa: Region Sörmland, egen bearbetning.

En jämförelse mellan dagens servicelinjer och den föreslagna flextrafiken kan sammanfattas i för- och nackdelar enligt nedan.

#### SERVCELINJE

##### • Fördelar

- Bra och pålitligt koncept för den som bor längs en befintlig linje och som önskar resa till en hållplats längs samma linje
- Följer fast tidtabell

##### • Nackdelar

- Trafikerar endast de hållplatser som ligger längs linjens sträckning
- Resenärer som inte bor invid linjen har mindre nytta av linjen
- Ibland längre gångavstånd mellan hållplats och målpunkt

#### FLEXTRAFIK

##### • Fördelar

- Täcker in större ytor än en traditionell busslinje
- Fler får närhet till trafikens hållplatser (flexplatser)
- Möjlighet att komma närmare målpunkter (kortare gångavstånd)

##### • Nackdelar

- Kräver förbeställning
- Resan kan inte alltid ske vid exakt önskad tid och fast tidtabell saknas

Figur 4 Sammanfattning av för- och nackdelar med servicelinjer respektive flextrafik.



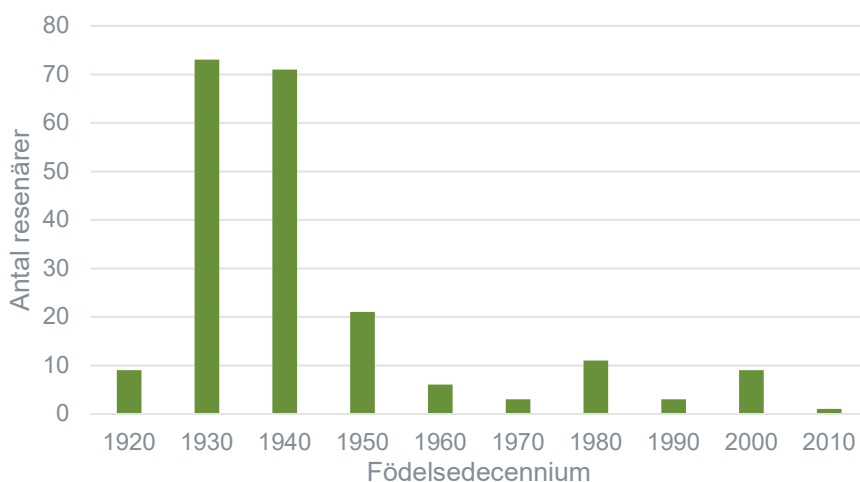
# FLEXTRAFIKKONCEPTET I NYKÖPING

## MÅLGRUPP

Med utgångspunkt i trafikens syfte och de målsättningar som är formulerade för flextrafiken är den prioriterade målgruppen för trafiken äldre (65+) och färdtjänstberättigade (och även andra personer som har svårt att använda den vanliga kollektivtrafiken). Den prioriterade målgruppen ligger till grund för avgränsningen av flextrafikområdet och placeringen av flexplatser. Senare bör också detta vara den grupp som information och marknadsföring av trafiken i huvudsak riktar sig mot.

Lagstiftarens intention är dock att den allmänna kollektivtrafiken ska vara öppen för alla, till skillnad från den särskilda kollektivtrafiken som kan erbjudas en viss resenärsgrupp. Definitionen av kollektivtrafik som anordnas inom ramen för kollektivtrafiklagen kommer ifrån Europaparlamentets och rådets förordning (EG 1370/2007) och fastställs där som *”persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering”*.

Erfarenheter visar dessutom att en begränsning av vilka resenärer som tillåts resa med flextrafik inte spelar någon avgörande roll för hur trafikformen används eller vad den kostar samhället.<sup>2</sup> Tidigare utvärderingar av liknande trafik i andra städer visar att nyttjandet bland yngre (< 65 år och som inte är färdtjänstlegitimerade) är begränsat i denna trafiktyp. Ca 3–4 % av det totala resandet med flextrafik i Göteborg utförs av personer som inte tillhör målgruppen. Liknande exempel finns i Karlskoga där en utvärdering av ett pågående pilotprojekt visar på att cirka 15 % av resenärerna är yngre (inkluderat yngre resenärer som är färdtjänstberättigade, se figur 5).



**Figur 5 Resenärers fördelning på födelsedecennium för flextrafiken i Karlskoga 2019. Källa: Region Örebro/Sweco (2020), Utvärdering av flex- och närtrafik i Örebro län.**

<sup>2</sup> K2, Modell för behovsanalys och dimensionering av social mobilitet med närbusstrafik för seniorer – en förstudie i svenska städer.

I dagens servicelinjer i Nyköping görs ca 15 % av resorna med ungdoms/studentbiljett vilket talar för att den primära målgruppen inte består av en stor andel unga. Det finns fog för att anta att en hel del av de yngre resenärer som idag nyttjar servicelinjerna inte aktivt valt just servicelinjerna, utan helt enkelt "tar den buss som kommer". Flextrafiken kommer kräva att du aktivt söker dig till just den trafiken och dessutom behöver förboka resan.

Ett ytterligare argument som talar för att trafiken bör vara öppen för alla, utan att resandet drivs på ett sätt som blir ohållbart för trafikformen, är att det möjliggör för den prioriterade målgruppen att ha medföljande resenärer i alla åldrar, vilket i sin tur kan stimulera överflyttning från färdtjänst.

### **FLEXTRAFIKOMRÅDE**

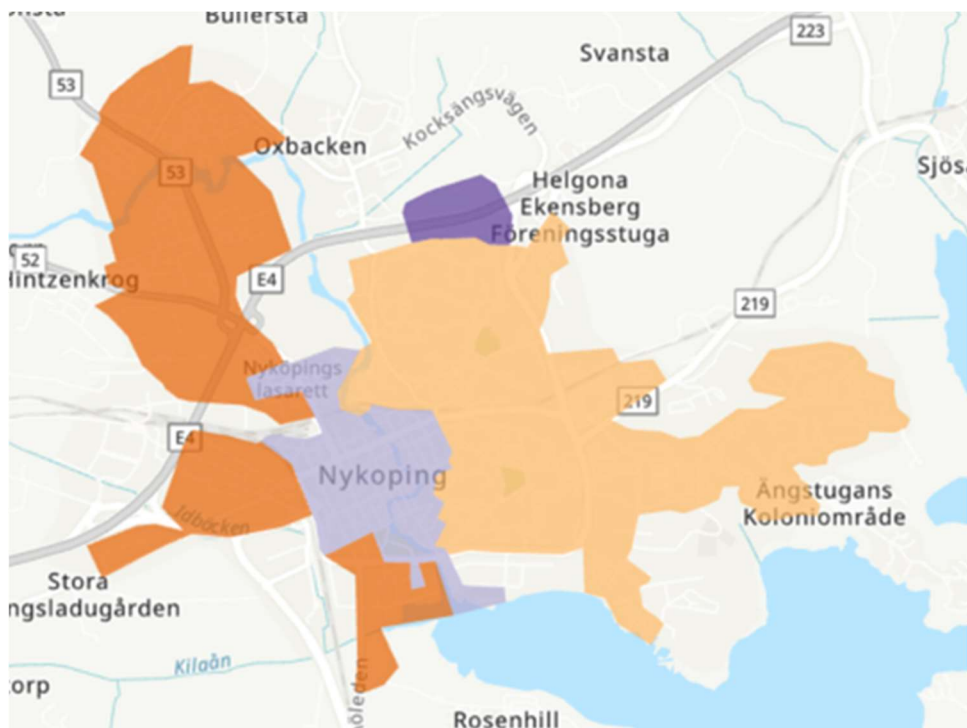
Flextrafikområdet är det område som flextrafiken föreslås trafikera, att betrakta som trafikens upptagningsområde. Flextrafikområdet utgör en imaginär gräns för vilka delar av tätorten som flexplatserna fördelas inom. Området har tagits fram med hänsyn till viktiga målpunkter och befintliga resmönster för den prioriterade målgruppen. De underlag som använts är bland annat:

- Adresspunkter för äldre
- Målpunkter för dagens färdtjänstresenärer
- Hållplatser och påstigande dagens servicelinjer

Inom flextrafikområdet har två lokala områden skapats, ett östra och ett västra område. Dessa två områden överlappar varandra i två delar:

- omgivande centrum och sjukhusområdet, med bussterminalen som knutpunkt och möjlighet till byte med övrig kollektivtrafik.
- vid handelsområdet Pål Jungshage/Gustavsberg i den norra delen av tätorten.

Resenär med flextrafiken får resa utan byten inom respektive område (östra/västra) inklusive de överlappande områdena. Se figur 6 för bild över föreslagna flextrafikområden.



**Figur 6 Flextrafikområde. Västra och östra området i orange och två överlappande områden i lila.**

Att inte inkludera hela tätortsytan i flextrafikområdet och dessutom dela in området i lokala områden möjliggör för trafiken att kunna bedrivas strukturerat och effektivt – med fler resenärer per fordon, kortare omvägstider för resenärer och kortare restider totalt. Detta är alltså en viktig förutsättning för att kunna uppnå en effektiv trafik sett både ur ekonomiskt perspektiv och ur resenärernas perspektiv.

I den föregående konceptstudien föreslås att en typ av flextrafik med taxi införs för att komplettera det koncept som beskrivs här – för att skapa en grundläggande tillgänglighet för den prioriterade målgruppen över hela Nyköpings tätortsområde. Det kompletterande konceptet kan potentiellt införas längre fram i tiden.

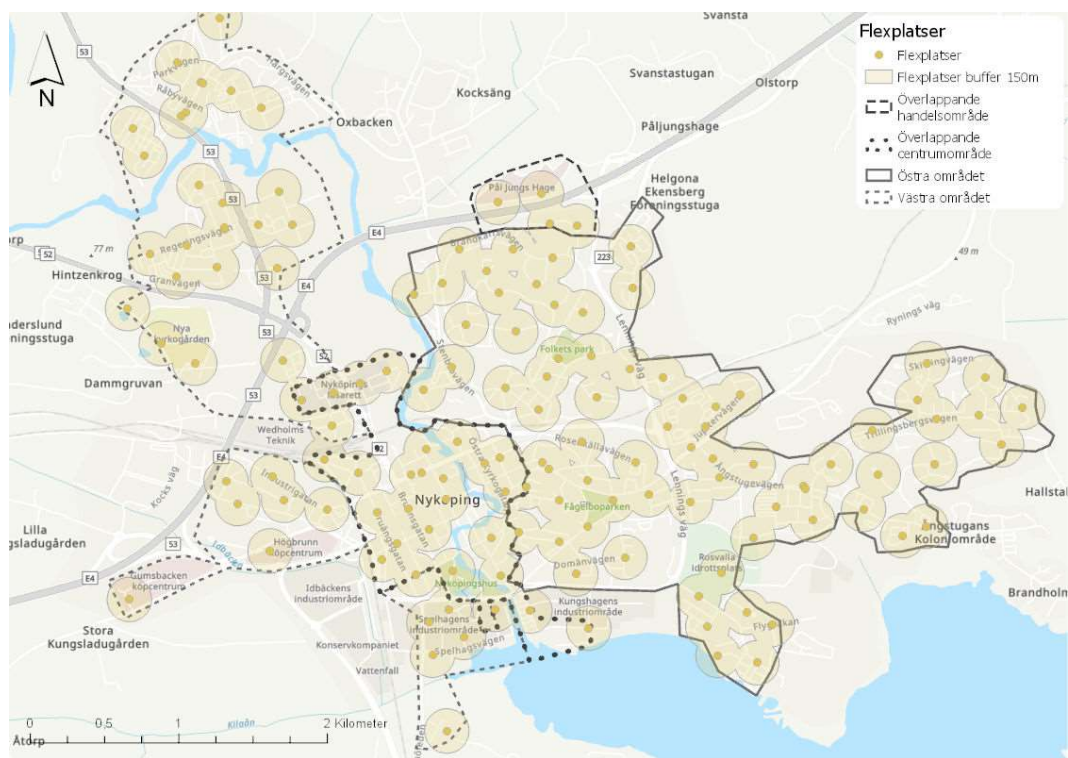
## **FLEXPLATSER**

Flexplatser är de platser som en resa normalt sker mellan. Utgångspunkten för placeringen av flexplatser är att de ska ligga vid viktiga målpunkter för den prioriterade målgruppen och att de ska vara tillgängliga för målgruppen inom ett gångavstånd om maximalt cirka 200 meter.

Utplaceringen av flexplatser har i detta fall utgått ifrån befintliga busshållplatser (inklusive de befintliga servicelinjehållplatserna). Därefter har vissa flexplatser justerats och lagts på en mer optimal plats i förhållande till målgruppen (t ex flyttats in i bostadsområdet istället för att ligga längs den väg där linjetrafiken går). Ett flertal ytterligare flexplatser, i nya lägen, har också tillförts för att skapa ett heltäckande nät inom flextrafikområdet.

Placeringen av flexplatser i nya lägen utgår från:

- Målpunkter för färdtjänstberättigade
- Adresspunkter för äldre
- Topografiska förhållanden
- Grov bedömning att angöring med fordonstypen är möjlig



**Figur 7 Flexplatser i Nyköping, omgivna av en buffert om 150 meter som representerar ett verkligt gångavstånd om ca 200 m. Flexpunkterna i kartan är totalt 144 stycken, varav två punkter i några fall utgör en och samma flexplats.**

Flexplatserna behöver numreras och presenteras i en karta på hemsidan, samt märkas ut i gaturummet. Under pilotprojektet föreslås detta göras med en enklare skylt som i möjligaste mån fästs vid befintliga stolpar eller dylikt (se exempel i figur 8).

I huvudsak består en flexplats av ett läge för upphämtning/avlämning. I och med att trafikformen är flexibel och rutten skapas utifrån vilka resenärer som har bokat resa finns inget behov av motstående lägen på vardera sidan av gatan (som i linjelagd trafik). Dock finns av tillgänglighetsskäl vid vissa platser, t ex vid större vägar, behov av att skapa flera lägen (punkter) för en och samma flexplats.

I det föreslagna konceptet ingår också att färdtjänstlegitimerade ska kunna hämtas och lämnas vid sin folkbokföringsadress om omständigheter, t.ex. framkomlighet och angöring med fordonstypen, medger detta.

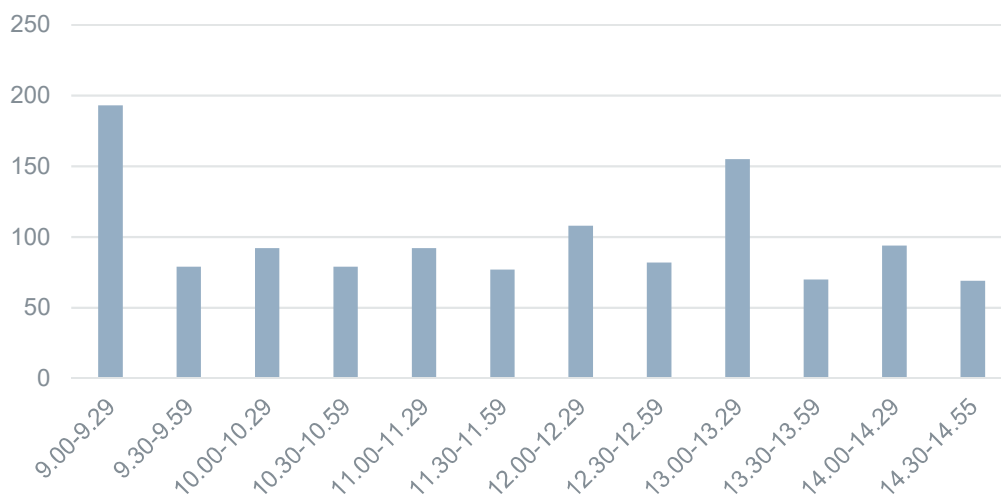


Figur 8 Exempel på enklare montering av skylt som utmärker en flexplats. Foto: Petra Ebbeson (ovan), MobistikUtveckling (nedan).

## UTBUD OCH RESMÖJLIGHETER

### Trafikens öppettider

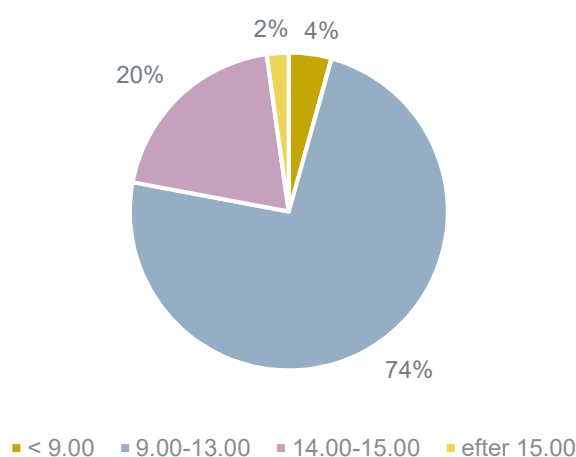
Efterfrågan på flextrafiken bedöms i huvudsak finnas under vardagar mellan klockan 9.00 och 15.00. Under detta tidsintervall har efterfrågan på en delmängd av befintlig särskild kollektivtrafik, som bedömts ha potential att flyttas över till flextrafik, studerats (se figur 9).



**Figur 9** Önskad hämttid för studerad särskild kollektivtrafik inom Nyköpings tätort kl 9-15 (februari 2020, alla dagar). Källa: Region Sörmland.

Ur figuren kan utläsas att det finns toppar i efterfrågan omkring klockan 9 på morgonen och vid kl 13 på eftermiddagen. Därutöver är efterfrågan relativt jämnt fördelad och kvarstår på samma nivå även i det sista halvtimmesintervallet fram till kl 15.

Tidsmässig spridning för resor på de befintliga servicelinjerna har också studerats, se figur 10. Ca 20 % av antalet påstigande under vardagar sker på turer som startar efter klockan 14.

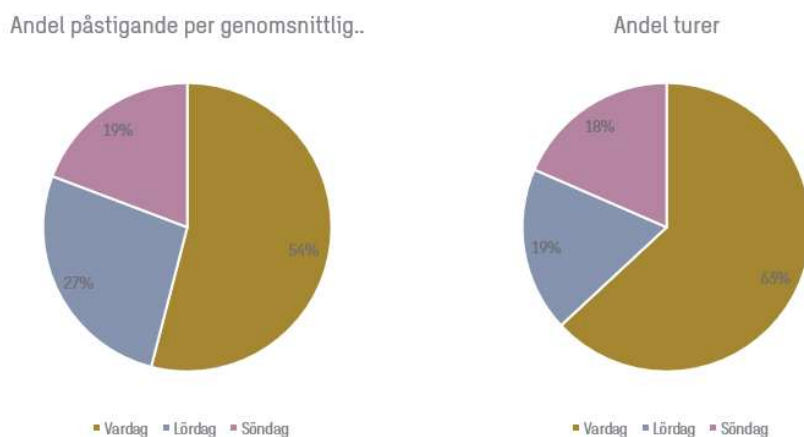


**Figur 10** Linje 161 & 162, andel påstigande per tidsintervall (turer startar inom angivet tidsintervall). Vardagar VT 2019. Källa: Region Sörmland.

Sammantaget ger detta en bild av att efterfrågan på flextrafik kan förväntas finnas ända fram till klockan 15 på vardagar. De fordon som nyttjas till trafiken avses dock kunna samnyttjas med annan särskild kollektivtrafik (i huvudsak skolskjutsresor och dagverksamhetsresor). Med hänsyn till hur behoven ser ut inom övrig verksamhet kan konstateras att fordonen är tillgängliga för flextrafik under intervallet kl 9-14. Då tillgången på fordon successivt minskar efter kl 14 föreslås därför att flextrafiken inledningsvis endast är öppen mellan kl 9 och 14 på vardagarna. Om det under pilotförsökets gång visar sig möjligt bör öppettiden i ett senare skede övervägas förlängas till kl 15.

En begränsad efterfrågan på flextrafik bedöms finnas även under helger. Under lördagar är resandet på de befintliga servicelinjerna ca 50 % av resandet under en vardag. Trafikutbudet är samtidigt bara en tredjedel på helgen vilket i första hand speglar en anpassning utifrån efterfrågan även om detta i sin tur påverkar efterfrågan negativt. Resandet med servicelinjerna ger en bild av resbehovet men det är inte säkert att det återspeglar efterfrågan på flextrafik som är ett annorlunda koncept. Erfarenheter finns som tyder på att efterfrågan på flextrafik generellt är väsentligt lägre under helgerna. Ett exempel på detta är ett pågående pilotprojekt i Karlskoga, där flextrafik under lördagar initialt erbjöds, men senare togs bort på grund av låg efterfrågan.<sup>3</sup>

Under söndagar är resandet på befintliga servicelinjer i Nyköping ca 30 % lägre än på lördagar. De erfarenheter som finns av flextrafik från andra delar av landet talar för att detta generellt gäller även efterfrågan på flextrafik. Många erbjuder därför inte någon trafik under söndagar. Som referens kan nämnas Örebro där flextrafik har erbjudits under söndagarna och där har efterfrågan visat sig vara mycket låg, vilket påverkar trafikens kostnadseffektivitet.



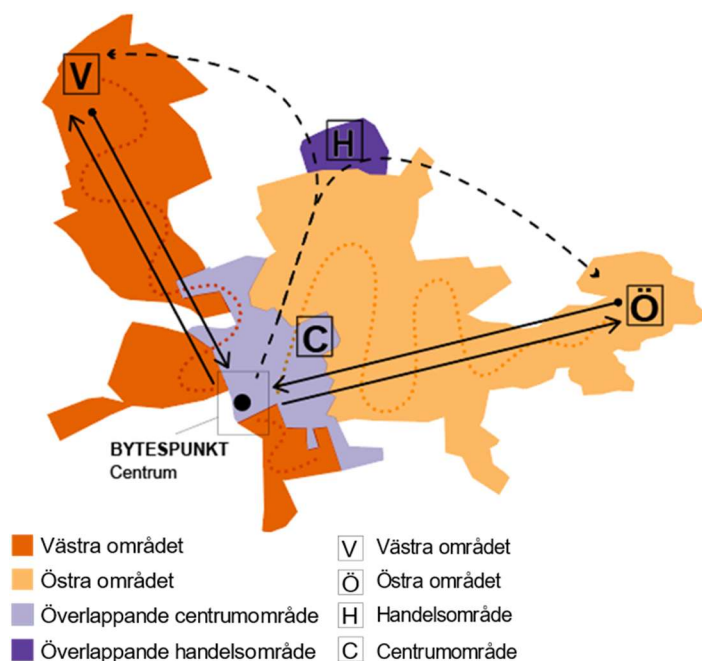
Figur 11 Linje 161 & 162: Fördelning påstigande och turer (VT 2019). Källa: Region Sörmland.

Denna utredning föreslår att flextrafik under pilotförsöket erbjuds även under lördagar, mellan klockan 10 och 14 - i huvudsak för att viss efterfrågan verkar finnas. Syftet med att erbjuda flextrafik under lördagar är också att närmare kunna sondera efterfrågan och i viss mån för att kompensera för de relativt begränsade öppettiderna under vardagar. Under söndagar föreslås att flextrafiken håller stängt.

<sup>3</sup> Region Örebro/Sweco (2020), Utvärdering av flex- och närtrafik i Örebro län.

## Resmöjligheter

I figur 12 illustreras resmöjligheterna inom trafikeringsområdet. Resande från det västra området kan resa utan byten inom det västra området med möjligheten att byta till övriga delar av tätorten vid bussterminalen i centrum. På motsvarande sätt ges resmöjligheter i den östra området.



Figur 12 Schematisk skiss över resmöjligheter med flextrafiken.

**Resmöjlighet föreslås erbjudas minst i timmesintervaller** (per riktning, dvs ut respektive in mot centrum/bussterminalen). Av effektivitetsskäl föreslås att resmöjlighet till/från flexplatser i handelsområdet På Jungshage/Gustavsberg erbjuds varannan timme. På så sätt kan resenärer till/från detta relativt perifera område samlas, innebärande att längre omvägar och restider undviks för så många som möjligt av de övriga resenärerna på övriga avgångar.

Hur frekvent resmöjligheterna kan erbjudas beror av fordonens kapacitet och hur många som kommer att efterfråga trafiken och därmed hur långa körtiderna blir per "tur". Möjlighet att erbjuda tätare resmöjligheter än en resmöjlighet i timmen kan finnas, men denna kalibrering av resurserna kan göras först då det står klart hur det faktiska resandet utvecklats. Ett alternativ skulle kunna vara att simulera resor i färdtjänsten som om de vore flextrafikresor för att därigenom mer detaljerat förstå hur kapaciteten skulle kunna nyttjas. Då en sådan simulering inte kunnat genomföras inom ramen för uppdraget och även är förknippad med vissa antaganden och osäkerheter så blir inriktningen att pilotförsöket i sig genom praktisk tillämpning får bringa klarhet i denna fråga. Resmöjlighet i timmesintervall (varannan timme till handelsområdet) bedöms dock med säkerhet genomförbart vid pilotprojektets start och kan därefter eventuellt justeras utifrån verklighetsbaserad erfarenhet.

## Upplägg för fordon

Utgångspunkten för trafiken under vardagar har varit att två fordon nyttjas i vardera östra respektive västra området och att samma villkor (öppetider, förbokningstid med mera) ska gälla för båda områdena. På helger används ett fordon per område.



Tabell 1 Antal äldre och andel resor per område.

	Antal äldre (65+) boende i område	Andel av studerade färdtjänstresor till område
Västra området	2020 (24%)	20%
Östra området	4454 (52%)	44%
Centrumområdet	2044 (24%)	31%
Handelsområdet	0	6%

Nyköpings tätort har sin befolkningsmässiga tyngdpunkt i det som motsvarar det östra flextrafikområdet, se tabell ovan. Det innebär att det förmodligen kommer att råda en efterfrågemässig obalans mellan det östra och västra området som gör att fordonsresurserna antagligen inte, som tänkt, kan fördelas helt jämt mellan områdena. Vad gäller utsättningen av fordonsresurser kommer konceptet att behöva trimmas in under försöksperioden. Som utgångspunkt föreslås dock att fordonen i det västra området även hanterar alla de resor som bokas *inom* (start och mål) det överlappande centrumområdet.

Obalansen mellan områden innebär också att det på sikt (när efterfrågan på trafiken stabiliserats), kan krävas en fordonstyp med fler platser i det östra området, än i det västra. Obalansen innebär också att det är mer troligt att kunna erbjuda tätare intervall (än timmesintervall) för resmöjligheter i det västra området än i det östra.

## TAXA OCH BILJETTSYSTEM

För flextrafiken föreslås samma taxa och biljettsystem som för den linjelagda stadstrafiken. Förslaget baserar sig på följande

- Enkelt för kunderna med samma taxa och biljettsystem inom hela stadstrafiken.
- Periodkortsgiltigheter bedöms inte driva resandet mer än önskvärt.
- Periodkort gäller och nyttjas i stor utsträckning på servicelinjerna idag
- Intäkterna i trafiktypen är marginella i förhållande till produktionskostnad.

På dagens servicelinjer är lågtrafikkortet den vanligaste biljettypen. Lågtrafikkortet är giltigt på helger samt kl 9-14 och efter kl 18 på vardagar. Syftet är att uppmuntra resor vid andra tider än då kollektivtrafikens kapacitet är som mest belastad. Biljettypen är ur det perspektivet ologisk för flextrafiken utöver att den innebär ett reducerat biljettpris. Så länge biljetten är en del av Sörmlandstaxan så föreslås den gälla även inom flextrafiken.

Det bedöms inte vara nödvändigt att till en början ha några begränsningar i antal resor som får genomföras med flextrafiken (vilket förekommer på vissa andra platser där liknande trafik finns). Även om ett fåtal potentiellt reser "orimligt" mycket bedöms detta inte driva efterfrågan totalt sett på ett ohållbart sätt. Det är därutöver förenat med ytterligare administration om en sådan gräns finns.

Taxa, biljettgiltighet och tilldelning av resor kan vid behov användas som verktyg för att reglera resandet. Giltigheter för periodkort kan exempelvis begränsas för att vid behov stävja efterfrågan, till exempel om det uppstår svårhanterliga resandetoppar. Lågtrafikkortets giltighet i flextrafiken bör i första hand upphöra om detta behov uppstår. Vid tecken på överutnyttjande och kapacitetsbrist kan även begränsning av antal resor som får göras per vecka införas (och eventuellt till att börja med utan uppföljning).

Ett möjligt övervägande för att få igång resandet och kunna testa konceptet "i skarpt läge" så snart som möjligt är att erbjuda gratis resor under något inledningskede.

# KOSTNADER FÖR FLEXTRAFIKEN

## BEDÖMD EFTERFRÅGAN OCH KOSTNADSRAM

Den föregående konceptutredningens bedömning av efterfrågan på flextrafik baserar sig på hela tätortens befolkning och gäller fortsatt. Denna efterfrågan har beräknats med utgångspunkt i den tumregel som tagits fram inom en förstudie<sup>4</sup> som nyligen genomförts inom ramen för medel från nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik (K2). I den föregående konceptutredningen användes också en tumregel för att dimensionera utbudet, baserat på den bedömda efterfrågan.

De tumregler som använts är

- 10 resor per 1000 pensionärer (65+) = 83 resor/vardag
- 4 resor per busstimme för att dimensionera utbudet = 21-24 busstimmar/vardag

Med de föreslagna öppettiderna kl 9-14 vardagar samt kl 10-14 lördagar och det tänkta fordonsupplägget med fyra fordon i trafik under vardagarna och två fordon under lördagarna bedöms den årlig trafikeringkostnaden uppgå till **2,7 – 3,4 miljoner kronor**.

Ovanstående kan jämföras med trafik kostnaderna för befintliga servicelinjer (linje 161 och 162) som år 2018 uppgick till 3,77 miljoner kronor och år 2019 till 3,29 miljoner kronor.<sup>5</sup> Trafikkostnaden för dagens anropsstyrda servicelinje 160 har inte klarlagts i denna utredning, men är i sammanhanget marginell.

I tabell 2 återfinns en grov kostnadsuppskattning för trafikeringen med de föreslagna öppettiderna samt även beräkningar för trafikering med alternativa öppettider.

**Tabell 2 Årlig kostnadsuppskattning för flextrafik. \*Övrigt avser administrativa kostnader för om 20% av trafik kostnaden för den andel av resorna som inte flyttas över från särskild kollektivtrafik. Uppskattningen gjord i föregående rapport. (Ett år = 250 vardagar, 50 lördagar, 50 söndagar; En busstimme =450-550 kr:)**

Öppettider	Trafikutbud, busstimmar				Uppskattad kostnad (Mkr/år)		
	Vardag	Lördag	Söndag	Totalt per år	Trafik	Övrigt*	Totalt per år
<b>Vardag 9-14 Lördag 10-14</b>	20	8		5400	2,4-3,0	0,3-0,4	<b>2,7-3,4</b>
<b>Vardag 9-15 Lördag 10-15</b>	24	10		6500	2,9-3,6	0,3-0,4	<b>3,2-4,0</b>
<b>Vardag 9-14 Lördag 10-14 Söndag 10-14</b>	20	8	8	5800	2,6-3,2	0,3-0,4	<b>2,9-3,6</b>

<sup>4</sup> Westerlund, Ståhl och Chiatti (2020), Modell för behovsanalys och dimensionering av social mobilitet med närbusstrafik för seniorer – en förstudie i svenska städer

<sup>5</sup> Region Sörmland, Trafikbokslut 2018 och 2019.

Vissa kostnader kommer att uppstå i samband med att trafiken startas upp. Bland sådana kostnader kan nämnas informationsinsatser och marknadsföring, liksom eventuell utveckling av det befintliga IT-stödet för särskild kollektivtrafik för att kunna hantera bokning och planering av flextrafikresor. Någon uppskattning av dessa kostnadsposter har inte gjorts och några specifika utvecklingspunkter av IT-stödet har dock ännu ej kunnat identifieras.

Vad gäller infrastrukturen vid flexpunkterna nyttjas till stor del befintliga hållplatser som flexplatser. Vid andra större målpunkter finns ofta en infrastruktur för den särskilda kollektivtrafiken och som i flertalet fall kan nyttjas även av flextrafiken. Kostnaden för skyltar som markerar flexplatserna bedöms i dagsläget till ca 350 kr per skylt exklusive infästning och montering.

### POTENTIELL KOSTNADSMINSKNING SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK

Vid införande av flextrafik förväntas en överföring av resor kunna ske från den särskilda kollektivtrafiken till flextrafiken. Det innebär en potentiell kostnadsminskning för särskild kollektivtrafik hos regionen (sjukresor) och kommunen (övrig särskild kollektivtrafik)

För att ringa in den potentiella kostnadsminskningen för särskild kollektivtrafik har resor inom särskild kollektivtrafik under februari månad 2020 studerats. Ett urval enligt nedan har gjorts för att sortera ut resor med potential att flyttas över till flextrafik:

- Resor under vardagar klockan 9-15
- Lokala resor inom tätorten
- Endast ihopfällbara rullstolar

Urvalet av resor presenteras i tabell 3 nedan.

**Tabell 3 Urval av resor inom särskild kollektivtrafik som bedömts som möjliga att föra över till flextrafik. Avser resor under februari månad 2020.**

	Antal resor	Total genomsnittlig kostnad per resa	Genomsnittlig direktreslängd (km)	Genomsnittlig trafik kostnad/ direktkilometer
Färdtjänst	24	109	2,6	42
Sjukresor	10	106	2,7	39
Omsorg	15	164	4,1	40
Skol	5	144	5,4	27

En översiktlig beräkning har gjorts på ett scenario där 40% av dessa färdtjänstresor och 40% av sjukresorna, samt cirka 10 % av omsorg/skolresorna överförs till flextrafik. Detta skulle omfatta totalt ca 3 900 resor under ett år och en **årlig kostnadsminskning inom särskild kollektivtrafik om totalt ca 0,27 miljoner kronor.**

### OSÄKERHETER

Ovanstående uppskattningar är grova och förenade med en del osäkerheter. Bland dessa osäkerheter bör nämnas följande.

- Kostnaden per busstimme är hämtad från föregående rapport och grundar sig på erfarenhet av kostnad per busstimme i liknande trafikkoncept. Denna kostnad beror dock av avtalskonstruktion och fordonstyp.

- Överföring av resor från särskild kollektivtrafik och vilka kostnadsminskningar som därmed kan göras beror av i vilken utsträckning detta styrs via tillståndprocessen för särskild kollektivtrafik samt via boknings- och handläggningsprocess för resorna.
- Möjligheterna till ett mer effektivt samnyttjande av fordon mellan flextrafik och särskild kollektivtrafik finns i samband med kommande trafikupphandling och medför i så fall potentiella ytterligare kostnadsminskningar inom den särskilda kollektivtrafiken

# PROCESSKARTLÄGGNING

## KUNDREGISTRERING

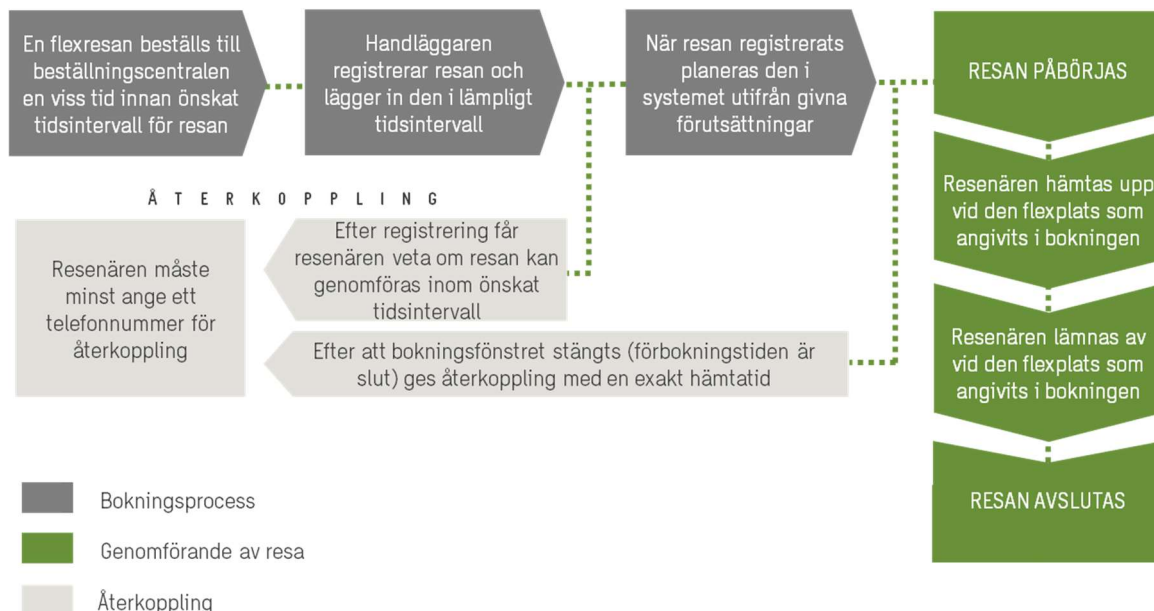
Resor med flextrafiken kan göras antingen som registrerad eller oregistrerad kund. Bokning via telefon ställer inga krav på att kunden är registrerad hos Sörmlandstrafiken. Resenären registreras i så fall manuellt vid bokningstillfället med minimikravet att resenären uppger ett telefonnummer.

Det är möjligt att skapa en profil för resenären i IT-stödet. Detta kan underlätta bokning vid återkommande resor och kan på sikt även möjliggöra bokningar av resor via app och hemsida. Resenären behöver då lämna sitt personnummer och legitimerar sig sedan med BankID. Denna möjlighet finns idag inom den särskilda kollektivtrafiken.

I utgångsläget tilldelas kunden i systemet en så kallad "allmän legitimering" för trafikformen flextrafik, vilket möjliggör för att boka resa mellan flexplatser. Färdtjänstberättigade kan registreras automatiskt genom import från färdtjänstregistret. I systemets så kallade "individuella legitimering" kan tillföras information om ifall resenär är tillåten att hämtas/lämnas med flextrafiken vid sin folkbokföringsadress. Detta föreslås på sikt göras i samband med att resenär beviljas färdtjänst.

## BOKNINGSPROCESSEN

Bokningsprocess, inklusive återkoppling till kund och genomförande av resa, illustreras sammanfattande i figur 13. Därefter beskrivs momenten i text var för sig. Vissa tekniska och regelverksmässiga frågor återstår att lösa innan sjösättningen av pilotprojektet. I delar kommer processen och trafikens funktionalitet också att behöva trimmas in under pilotprojektets genomförande.



Figur 13. Sammanfattning över moment från beställning till genomförande av resa.

### **Resan beställs**

Resan beställs hos Sörmlandstrafikens beställningscentral. Beställning av flexresa föreslås inledningsvis göras via ett telefonsamtal till beställningscentralen.

Resan ska bokas senast en viss tid innan önskat tidsintervall för resan. Resenären uppger en önskad upphämtningstid eller ankomsttid som bokningsmottagaren matchar mot de möjliga tidsintervall som finns för resans genomförande. Vid pilotförsökets början föreslås en timme som förbokningstid, tidigast 14 dagar i förväg, men detta kan behöva justeras. Resenären bör vid bokningstillfälle upplysas om och acceptera Sörmlandstrafikens integritetspolicy i enlighet med GDPR.

Vid bokning via telefon uppger resenären den information som behövs för att resan ska kunna planeras i systemet. Detta omfattar följande punkter:

- Telefonnummer för återkoppling
- Önskad tidpunkt för resan (inkl, datum för resa)
- Mellan vilka flexplatser resenären önskar resa (alternativ hämtning/lämning vid folkbokföringsadress för legitimerade)
- Antal resenärer beställningen gäller
- Eventuella hjälpmedel eller bagage som ska medtas (rullator, barnvagn el dyl)

Önskvärt är även om resenären vid bokning anger önskad tid och plats för eventuell returresa.

### **Resan registreras**

Handläggaren på beställningscentralen registrerar inkommen beställning i systemet. Vid bokningstillfället behöver handläggaren i dialog med kunden klarlägga om bokningen ska läggas i flextrafik eller ej. I de fall en färdtjänstlegitimerad resenär vill boka resa som är möjlig att genomföra med flextrafik, men inte själv vid bokningstillfället explicit uttrycker det, upplyser handläggaren (som minst) om möjligheten att resa med flextrafik. Kommunen kan senare välja att besluta om ett mer "tvingande" system för överföring av färdtjänstresor till flextrafiken. En lägre taxa för flextrafiken än motsvarande egenavgift i färdtjänst skulle innebära ett incitament som underlättar överföring av resor till flextrafiken.

Resenären erhåller återkoppling om under vilket tidsintervall resan kommer kunna ske. Ambitionen är att resmöjligheten ska ges så nära den önskade tiden som möjligt, men ett längsta intervall innan/efter önskad tid bör fastställas (se steg nästa steg). Det är även möjligt att erbjuda en form av resgaranti om den önskade resmöjligheten inte går att tillgodose (t ex varken inom det önskade tidsintervallet, eller närmaste intervall innan/efter). Detta genom att resenären istället bokas in i en annan fordonsresurs som finns tillgänglig inom befintliga avtal (taxi). I så fall behöver tillståndskategori för resan bytas i systemet, vilket går att göra om bokningen sker per telefon. Hur detta kan lösas om bokningen sker i app, samt hur betalning för resan ska gå till, behöver klarläggas. En sådan resa bör även av uppföljningsskäl kunna noteras i systemet som en resa med flextrafiken.

### **Resan planeras i systemet**

Efter att förbokningstiden löpt ut stängs bokningsfönstret och resorna planeras slutligt i systemet. För att hjälpa systemet att planera resorna krävs att systemet förses med information, i huvudsak gällande

- hur lång tid en resa får ta
- hur lång tid en resa får ta relativt hur lång tid resan skulle tagit "direkt" (så kallad omvägstid)
- hur långt fram/tillbaka hämttiden får skjutas

Detta gäller även för att mot resenärerna kunna kommunicera en viss attraktivitetsnivå/servicenivå för trafiken. I det nuvarande systemet hanteras sådan information som en poängsättning, utifrån vilka systemet genererar mest fördelaktiga upplägg för de resor som har bokats. Vilka poänginställningar som anges kommer att påverka hur lätt eller svårt det är att samplanera resorna.

I den föregående konceptutredningen föreslogs att resmöjligheter bokas per timmesintervaller. Under denna förutsättning beräknades en resa kunna ta högst 50 minuter och få ha en omvägstid på högst 30 minuter. Detta innebär att en resa under det aktuella tidsintervallet inte bör tillåtas av systemet om omvägstiden för resan överstiger 30 minuter. Lämplig maxgräns för omvägstid beror på i hur täta intervall resmöjlighet kan erbjudas samt beläggning och kapacitet i fordonen. Dessa faktorer påverkar även hur lång förbokningstid som bör gälla - med tätare intervaller är det möjligt att boka närmre inpå.

### **ÅTERKOPPLING TILL KUND/RESENÄR**

En resa med flextrafiken förutsätter att återkoppling till resenären är möjlig då resenären behöver veta när upphämtning sker. När handläggaren tar emot och registrerar resan ges en tidsintervall för upphämtning till resenären.

Återkoppling ges i ett andra steg när förbokningstiden löpt ut för det aktuella restidsintervallet och resorna har fått sin slutliga planering.

Återkopplingen sker manuellt alternativt automatiserat via sms beroende på om resenären bokat via mobilnummer eller fast telefoni. En automatisering av återkopplingen är att föredra då detta begränsar administrationen hos beställningscentralen.

### **GENOMFÖRANDE AV RESA - BETALNING OCH STÖD FRÅN FÖRAREN**

Fordonen är utrustade med ordinarie biljettutrustning vilket innebär att betalning och visering av biljett kan genomföras ombord (ej kontantbetalning). Resenären validerar därmed biljetten ombord på flextrafikens fordon. I den mån det förekommer egenavgift för ledsagare i stadstrafiken gäller detta även i flextrafiken.

Utgångspunkten är att flextrafikens förare vid behov hjälper resenärer in och ut ur fordonet, men ska inte behöva lämna fordonet för ledsagning från port eller liknande.

# UTVÄRDERINGSMODELL

## HUR SKA UPPFÖLJNINGEN SKE?

Eftersom flextrafiken är ett koncept som vid införande av ett pilotförsök i Nyköping provas för allra första gången i Region Sörmland är det av vikt att på förhand ha en bild av på vilket sätt trafiken bör följas upp. I slutändan ska pilotförsöket också utvärderas inför ett beslut om trafikens fortlevnad.

Nedan föreslås ett antal nyckeltal som bör följas löpande under försöksperioden. Uppföljning av dessa nyckeltal bör ske minst kvartalsvis (helst månadsvis) för att ha möjlighet att vara reaktiv och justera i öppettider, giltighet för biljettyper eller annat. Nyckeltalen föreslås följas upp separat för vardagar respektive lördagar.

Någon gång under försöksperioden, när resandet har stabiliserat sig och justeringar fortfarande är möjliga att göra i trafiken (exempelvis efter ca 1 år) kan en resenärsundersökning med fördel genomföras i syfte att hämta in synpunkter. Frågor i en sådan undersökning föreslås omfatta bland annat

- Önskemål om ändrade öppettider
- Önskemål om flexpunkter
- Upplevelse av flextrafiken generellt och jämfört tidigare servicelinjer

## FÖRESLAGNA NYCKELTAL

Nedan föreslås nyckeltal som är relevanta att följa upp i syfte att utvärdera efterfrågan och flextrafikens kostnadseffektivitet.

### Resande/efterfrågan

- **Antal resor per busstimme**
  - Vardagar: Riktvärde 4 st
- **Antal resor per dag**
  - Vardag: Riktvärde 80 st
- **Antalet resor med "flextrafikpotential" per vardag som fortsatt genomförs inom den särskilda kollektivtrafiken**
  - Bör minska successivt
  - Krävs idag manuell handpåläggning, möjligt att automatisera ett uttag?

### Kostnadseffektivitet

- **Genomsnittlig trafik kostnad per resa och per direktkilometer<sup>6</sup>**
  - Följs upp mot snittkostnad för studerat urval av färdtjänst, sjuk, och omsorgsresor (109-164 kr/resa och 39-42 kr/direktkm)
  - Eftersom samordningsgraden väntas vara högre i flextrafiken bör riktvärden vara att hamna närmare 100 kr/resa och lägre än 40 kr/direktkm)
- **Trafikkostnad per direktresminut<sup>7</sup>**

---

<sup>6</sup> Direktkilometer är det antal kilometer som genomförda resor summeras till om dessa hade skett direkt, utan samordning med andra resor

<sup>7</sup> Direktresminut är det antal minuter som genomförda resor summeras till om dessa hade skett direkt, utan samordning med andra resor



- Uppgift om direktrestid finns enligt systemutvecklaren att hämta ur systemen, men har inte funnits med i de uttag för resor inom särskild kollektivtrafik som studerats i denna utredning. Riktvärde för nyckeltalet därmed oklart.

### **ÖVRIGA FÖRSLAG**

Nedan följer några ytterligare områden som är intressanta att följa, primärt i syfte att kunna göra justeringar i flextrafikens erbjudande och regelverk.

- tidspridning av resor under "flextrafikdygnet" (nyttjandet under första och sista timmen särskilt intressant för att sondera efterfrågan på utökade öppettider)
- antal bomkörningar
- antal resor till/från flexpunkter
- antal resor per unik resenär
- åldersspridning bland resenärer (kräver registrering med personnummer)

# KVARSTÅENDE FRÅGOR

Denna utredning har inte förmått klarlägga alla detaljer kring trafikupplägget och dess systemtekniska implementering.

I kapitel "Processkartläggning" återges den översiktliga processen för hur bokning, registrering och planering av resorna ska gå till. Dagens IT-stöd för planering av särskild kollektivtrafik bedöms ha de grundläggande förutsättningar som krävs för att kunna genomföra ett pilotförsök av flextrafik i Nyköping, men detaljer kvarstår att lösa. Vilken information som systemet ska förses med för att optimera och planera resorna hänger också ihop med vilka möjligheter som finns att på förhand få en närmare bild av det tänkta trafikuppläggets funktionalitet, exempelvis via en simulering av trafik.

Som återgivet i stycket "Upplägg för fordon" finns överväganden att göra kring fordonsplaneringen, med hänsyn till fordonsstorlek och att det troligen råder en efterfrågemässig obalans mellan det östra och det västra området. De förslag som givits kring resmöjligheternas frekvens och förbokningstid för resa bedöms som gångbara givet det tänkta fordonsupplägget, men vid en eventuell simulering av trafiken skulle dessa parametrar kunna undersökas närmare och vid behov trimmas.

# BILAGA 1

## FORDONSKRAV

### Generella

- Fordon som används ska uppfylla de minimikrav som anges i TSFS 2017:10 Bilaga 4 samt TSFS 2013:63 kap 40 § 8-12 och TFSF 2010:4.
- De fordon som används ska vara lämpade för uppdraget, funktionella och representativa för sin uppgift. Fordonen ska vara flexibla att klara olika transportuppdrag samt erbjuda god komfort, tillgänglighet och säkerhet för resenären.
- Fordonet ska vara utrustat med alkolås som är godkänt enligt CENELEC standard 50436-2 eller likvärdigt.
- Fordonet ska ha ABS-bromsar och för fordon äldre än två år gäller att bromskontroller ska genomföras minst två gånger per år på ackrediterat besiktningsföretag.
- Samtliga sittplatser ska vara placerade i färdriktningen, utrustade med nackstöd samt trepunktsbälten av tillräcklig längd för alla resenärer som kan komma att transporteras.
- Fordonet ska drivas av 100% fossilfria drivmedel (dock ej palmoljebaserade) och skall klara snabbtankning/laddning dagtid.
- Brandsläckare och förstahjälpen låda samt gul väst
- Utrustat med bälteskniv som är väl skyltad och åtkomlig
- Backkamera
- Barnsäkra dörrar

### Specifika

- Fordonet ska vara av personbilsregistrerad minibussmodell
- Sittplats för 8 passagerare exklusive föraren varav 2 passagerarsäten kan utgöra flexyta.
- Rullstolsplats 1 st. (flexyta får disponeras för rullstolsplatsen)
- Permobil 0 st. (vid bokning används specialfordon)
- Rollatorer 3 st ihopfällda. Uppskattat behov 50% av resenärerna.
- Bälteskudde 1 st
- Fordonet ska ha minst 4 dörrar inklusive sidoskjutdörr och bakdubbdörr för bl.a. sekundär på/avstigning.
- Plant golv i hela passagerarutrymmet
- Nigning för plant insteg vid kantstensangöring
- Rullstolsramp
- Kommunikationsutrustning (samma funktion som i serviceresor-avtalen)
- Biljettutrustning (samma funktion som busstrafikavtalen)
- Följa Sörmlandstrafikens design för bussar
- Fordonet bör vara utrustat med digital destinationsskylt

# BILAGA 2

## AVTAL

Inget av Sörmlandstrafikens befintliga trafikavtal har en kravställning som till fullo överensstämmer med de krav som behöver uppfyllas för att klara en merbeställning av trafik omfattande flextrafik i Nyköping.

Enligt lagstiftningen kan upphandlade avtal ändras endast i undantagsfall då ändringarna är av mindre värde och inte ändrar på avtalets övergripande karaktär. Avtalsvärdet får inte ändras (uppåt eller neråt) med mer än tröskelvärdet (ca 4,2 mkr) eller 10 %. Viktigt att beakta är att samtliga ändringar som görs under avtalsperioden skall räknas samman.

### Trafikutförande

- Dagens servicelinjer trafikeras inom ramen för bussavtalet för allmän kollektivtrafik och trafiken bedrivs av vanliga stadsbussar. Inriktningen är att servicelinjerna avbeställs under tiden för pilotstudiens genomförande. Samtidigt planeras för ett tillköp av utökad ordinarie stadstrafik, vilket dock inte skall ses som en förutsättning för pilotförsökets genomförande.
- Flextrafiken avses att upphandlas separat under förutsättning att den inte kan avropas inom ramen för befintliga avtal för skolskjuts eller serviceresor. Om befintliga avtal kan nyttjas tyder det mesta på att avtalet för skolskjuts är mest ändamålsenligt att nyttja. Detta avtal löper ut under pilotförsökets gång vilket innebär såväl risker som möjligheter, exempelvis att trafikdriften påverkas men också att nya avtalskrav kan ställas utifrån de nya erfarenheter och behov som framkommit.

### Boknings- och planeringssystem (IT-stöd)

- Dagens IT-stöd för bokning och planering av serviceresor löper ut under försöksperiodens gång. Detta innebär såväl risker som möjligheter. En risk är att pilotförsöket kan komma att drabbas av driftsstörningar till följd av ett eventuellt systembyte. Fördelen är att ett nytt avtal kan kravställas utifrån faktorer som framkommit löpande under pilotförsökets gång.

# BILAGA 3

## ÖVERSIKTLIG KARTLÄGGNING AVTAL SKOLSKJUTS

Avtal: Skolskjuts och vissa övriga resor i Nyköping.

### Avtalets löptid

2018-10-15 --- 2023-06-30, upphandling påbörjas omkr. årsskiftet 2021/2022.

### Frivolym

Avtalet innehåller en frivolymsklausul som tillåter regionen att ändra antal fordon och trafikutbud under avtalstiden. Beställaren har rätt att ändra det totala antalet fordon inom Avtalet och det är Beställaren som beslutar om vilken fordonstyp som ändringen berör. Högsta tillåtna förändring av antal fordon är +/- 20 % med utgångspunkt i antal fordon vid avtalets början. Särskilda villkor gäller vid större förändringar.

### Fordon och ersättning exkl. index

Bil 4 pass (8 st)	Bil 6 pass (9 st)	Bil 8 pass (12 st)	Specialfordon (3 st)
100 000 kr/år/st	100 000 kr/år/st	120 000 kr/år/st	170 000 kr/år/st
1,60 kr/km + 250 kr/h	1,60 kr/km + 250 kr/h	1,93 kr/km + 250 kr/h	1,93 kr/km + 275 kr/h

Befintliga fordon åtta passagerare (personbil) utgörs av Ford Tourneo och Volkswagen Caravell. Dessa har högt insteg och ingen nigningsfunktion.

Befintliga specialfordon (personbil) har plats för två rullstolar och fem sittande samt ett säte med fällbart ryggstöd. Fordonen är av låggolvsmodell med nigningsfunktion. Flats för rollatorer är beroende av antal rullstolar. Vid två rullstolar ryms endast en ihopfälld rollator, vid en rullstol ryms två rollatorer och vid ingen rullstol ryms tre rollatorer.

### Drivmedel

Förnybart (HVO)

### Kommentar

Utförandet av trafiken har viss likhet med utförandet av flextrafik, även om trafiken inom avtalet avropad med större framförhållning än inom flextrafiken. Företaget som bedriver trafiken har sannolikt större erfarenhet av att bedriva snabbt föränderlig trafik inom ramen för sin egentrafik (taxiverksamhet). Kunskap om målgruppens särskilda behov och bemötande torde vara relativt stor inom avtalet.

Avtalet har de fordonstorlekar som krävs (8 passagerare) men befintliga fordon torde ej vara fullt ut ändamålsenliga eller förenliga med de tillgänglighets- och funktionskrav som krävs inom flextrafiken. Befintliga fordon saknar också biljettutrustning liksom Sörmlandstrafikens design utöver dekaler.

En stor samordningspotential torde föreligga i att nyttja detta avtal genom att fordon och förare kan mernyttjas för flextrafik den tid under dagen då behovet av skolskjuts är begränsat, d.v.s. kl 9-14.

Avtalet löper ut under pågående pilotförsök. Kommunen har flaggat för behov av även större fordon (bussregistrerade, ca 12 pass) inför kommande trafikavtal. Bussregistrerade fordon av den mindre modellen kan vara en fördel inom flextrafiken i och med att de möjliggör högre kapacitet och rymlighet men med relativt bibehållen framkomlighet och flexibilitet.

# BILAGA 4

## ÖVERSIKTLIG KARTLÄGGNING AVTAL SERVICERESOR

Avtal: Serviceresor Sörmland, Nyköping–Oxelösund.

### **Avtalets löptid**

2020-01-01 - 2024-12-31, upphandling påbörjas omkr. halvårsskiftet 2023.

### **Frivolym**

Avtalet innehåller en frivolymsklausul som tillåter regionen att ändra antal fordon och trafikutbud under avtalstiden. Beställaren har rätt att ändra det totala antalet fordon inom Avtalet och det är Beställaren som beslutar om vilken fordonstyp som ändringen berör. Högsta tillåtna förändring av antal fordon är +/- 20 % med utgångspunkt i antal fordon vid avtalets början. Särskilda villkor gäller vid större förändringar.

### **Fordon och ersättning exkl. index**

Bil 4 pass (14+2 st)	Specialfordon (7 st)	Specialfordon bår (4st)
32 000 kr/år/st	85 000 kr/år/st	95 000 kr/år/st
3,25 kr/km + 160-222 kr/h	4,10 kr/km + 160-222 kr/h	4,10 kr/km + 160-222 kr/h

### **Drivmedel**

HVO

### **Kommentar**

Utförandet av trafiken i form av samplanerade körningar som avropas med kort framförhållning har mycket stora likheter med trafikupplägget inom flextrafiken. Även målgruppen för trafiken är i princip helt överensstämmande varmed stor kunskap om målgruppens särskilda behov och bemötande torde finnas.

Dock finns i dagens trafikavtal inga fordon av den storlek som krävs inom flextrafiken. Därtill är efterfrågan på serviceresor relativt jämn över dagen varmed potentialen för mernyttjande av fordon och förare för drift av flextrafik i stort torde utbli. För att avtalet ska kunna nyttjas för drift av flextrafiken krävs att en ny fordonsstorlek tillförs avtalet.

# BILAGA 5

## ÖVERSIKTLIG KARTLÄGGNING AVTAL BUSSTRAFIK

Avtal: Busstrafik i Södra och Västra Sörmland.

### **Avtalets löptid**

2019-08-18 --- 2029-12-09

### **Frivolym**

Avtalet innehåller en frivolymsklausul som tillåter regionen att ändra beställning av utbudskilometer och/eller dimensionerande fordon med 10 % per år, eller +30 % respektive -20 % under avtalstiden. Ändringar får göras inför och under varje tidtabellperiod och ska ses i förhållande till grundproduktionen.

### **Fordon och ersättning, förändringspriser exkl. index, viten och bonus**

<b>Buss, upp till 50 pass</b>
589 700 kr/år/st
3,77 kr/km + 352 kr/h

Fordonen i avtalet utgörs huvudsakligen av normalstora bussar vanligen med en kapacitet om ca 40-60 sittande passagerare. Avtalet medger emellertid att trafikutföraren använder mindre bussar där efterfrågan på resor är lägre, vilka dock utan ytterligare kostnad måste ersättas av större bussar om efterfrågan ökar.

Inom trafikavtalet finns i dagsläget således ett antal mindre bussar med en kapacitet om 15 passagerare (Mercedes-Benz Sprinter). Dessa används inom landsbygdstrafiken och uppfyller till fullo Sörmlandstrafikens alla ordinarie krav om tillgänglighet och utrustning. Fordonen har plats för en rullstol, dock oklart vilken kapacitet som finns för rullatorer där flextrafiken har andra krav än den ordinarie busstrafiken.

### **Drivmedel**

Fossilfritt, El (stadstrafik)

### **Kommentar**

Busstrafikavtalet innehåller i dagsläget ett antal mindre bussar om 15 passagerare. Det är inte klarlagt i vilken omfattning fordonen uppfyller flextrafikkraven. Viktigt att notera är att fordonstorleken inte är kravställd i avtalet och således kan upphöra. Fordonen kan även vara väl stora sett till såväl kapacitet som flexibilitet och framkomlighet inom det tilltänkta trafikeringsområdet.

Den avtalade årskostnaden per fordon är i busstrafikavtalet väsentligt högre än i avtalen för skolskjuts och serviceresor och även trafikeringskostnaden är högre. Kostnads kalkylen för flextrafiken förutsätter här väsentligt lägre driftskostnader.

Inom busstrafikavtalet förekommer i dagsläget ingen anropsstyrd trafik och ej heller någon trafik där trafikutförandet avropas med kort framförhållning och utan fast linjesträckning. Erfarenhet och kompetens av denna typ av trafikutförande kan möjligen likväl förekomma på annat håll inom det aktuella företaget.

# BILAGA 6

## ÖVERSIKTLIG KARTLÄGGNING AVTAL IT-STÖD

Avtal: IT-stöd för serviceresor.

### **Avtalets löptid**

2017-02-01 --- 2022-01-31, upphandling påbörjad omkring halvårsskiftet 2020.

### **Kommentar**

Dagens system bedöms ha de grundläggande förutsättningar som krävs för att kunna genomföra ett pilotförsök av flextrafik i Nyköping.

Avtalet löper ut under pågående pilotförsök vilket innebär såväl risker som möjligheter. En risk är att dagens avtal och IT-stöd innehåller för flextrafiken nödvändiga funktioner som egentligen inte är kravställda och dessa måste därför identifieras och tillföras i den nya upphandlingen. Samtidigt innebär detta också en möjlighet att kunna tillföra funktionskrav som kanske inte uppfylls i nuvarande avtal eller IT-stöd. En risk vid ett eventuellt leverantörsbyte är att trafikdriften kan komma att påverkas, vilket samtidigt är en risk för all trafik som hanteras av detta IT-stöd och där konsekvenserna för övrig trafik då torde vara allvarligare än för flextrafiken.



Beställare Region Sörmland  
Uppdrag Anropsstyrd stadstrafik Nyköping  
Konsult Sweco Society AB, Cecilia Forslund, Emma Wallgren, Martin Gelinder



## Mall för egen prövning av barnets bästa, enkel och formell

### Instruktion

Använd mallen som vägledning vid genomförande av prövningar av barnets bästa i utredningar och inför beslut. Mallen utgår från den processbeskrivning som återfinns i *Riktlinje för prövning av barnets bästa i Nyköpings kommun*.

Det är viktigt att process, bedömning och utfall av en prövning dokumenteras skriftligen. Prövningen bör dokumenteras på ett sådant sätt att den blir *tydlig och transparent* för de barn eller övriga som berörs, som exempelvis vårdnadshavare eller för dem som kan komma att granska beslutet.

Hur mycket som redogörs under respektive delmoment i mallen beror på vilken form för prövning som bedöms lämplig och kan också variera från ärende till ärende.

Exempelvis kan prövningens omfattning variera beroende på ärendets komplexitet i relation till i vilken grad; eller på vilket sätt det kan komma att påverka barn; om ärendet omfattar rättigheter som riskerar att kränkas eller inte tillgodoses; eller inbegriper försvårande mål- och intressekonflikter som behöver vägas in i analysen.

Till hjälp att bedöma om och i vilken form en prövning ska göras (enkel eller formell), använd *Checklista för bedömning av behov av genomförande av prövning av barnets bästa inför utredningar och beslut*.

Använd processbeskrivningens steg 1–8 i riktlinjen till hjälp att genomföra prövningen och redogör för resonemangen i mallen. I riktlinjen finns även en förteckning över barnkonventionens artiklar liksom länk till barnkonventionen som helhet.

Stödmaterial för genomförande av prövningar av barnets bästa liksom information om barnkonventionen och barnrätt i praktiken finns att hitta på IN under Samarbete och projekt/ Samarbete/ Barnkonventionen.

## Mall för prövning av barnets bästa, enkel och formell

### Delmoment

### Resonemang

<p><b>1. Beskriv ärendet eller frågan med utgångspunkt i barns bästa</b></p> <p>Exempelvis: bakgrund, syfte, problem/ målbild, verksamhet och målgrupp.</p> <p>Om beskrivningen motiverar det, initiera samverkan med berörda parter (ex. annan verksamhet, anhöriga eller resurser.)</p> <p>Om det framgår att barnets bästa ska vägas mot andra intressen bör en formell prövning genomföras. Det bör då också framgå i beskrivningen av ärendet. Se under delmoment 5.</p> <p>(Berör processteg 1 i riktlinje)</p>	
<p><b>2. Bedöm vilket underlag som är relevant att utgå från för att kunna göra en bedömning av barnets bästa, och beskriv detta</b></p> <p>Exempelvis: Artiklar i barnkonventionen: 2, 3, 6 och 12 omfattas alltid av en prövning. Identifiera övriga artiklar som är relevanta för ärendet, forskning, lagstiftning/ myndighetsföreskrifter.</p> <p>(Berör processteg 2–4 i riktlinje)</p>	

**3. Väg relevanta faktorer mot varandra. Ta utgångspunkt i barnets rättigheter**

Om motiverat identifiera handlingsalternativ och analysera konsekvenser för barnet/barnen, samt andra konsekvenser som bedöms viktiga för att belysa den åtgärd som föreslås

(Berör processteg 5 i riktlinje)

**4. Formulera en slutsats – vad bedöms vara barnets bästa i ärendet?**

Tillför dokumentationen från prövningen till ärendet. Vad som bedömdes vara barnets bästa ska beaktas och väga tungt för beslutet/utfallet.

(Berör processteg 6 i riktlinje)

**5. Finns det övriga intressen som behöver beaktas i ärendet? Beskriv dessa**

(Berör processteg 5 i riktlinje)

<p><b>6. Väg övriga intressen mot vad som bedömts vara barnets bästa</b></p> <p>Beskriv de eventuella intressekonflikter som identifieras. Utgå från rättigheterna, och i synnerhet om en intressekonflikt innebär en kränkning av en rättighet eller att barns rättigheter inte kan tillgodoses fullt ut.</p> <p>(Berör processteg 5–6 i riktlinje)</p>	
<p><b>7. Formulera ett förslag till beslut</b></p> <p>Det ska tydligt framgå hur förslag till beslut beaktar barnets bästa eller tydligt motivera eventuella avvägningar som innebär att andra intressen fick väga tyngre. Notera att barnets bästa ska beaktas i första hand. Tillför dokumentation från prövningen till ärendet.</p> <p>(Berör processteg 6 i riktlinje)</p>	
<p><b>8. Föreslå kompensande åtgärder</b></p> <p>Har andra intressen behövt väga tyngre än bedömning av barnets bästa, bör kompensatoriska åtgärder föreslås. Utgå från de rättigheter som inte kan tillgodoses fullt ut/målgruppen som berörs. Det kan vara på kort eller lång sikt.</p> <p>(Berör processteg 5–6 i riktlinje)</p>	

KS §

Dnr

### **Intention om tillköpsbeställning av stadstrafik inför trafikår 2022**

Stadstrafiken behöver anpassas till dagens resenärsbehov i form av byteskedjor genom styva intervall för alla stadslinjer, körtider/fordonsomlopp som håller utan följdörseningar och kapacitet som får med de som vill åka utan frekvent ståplats.

Med trafikstart december 2021 föreslås att utbudet, i enlighet med kommunens transportstrategi, ökas i rusningstid till jämna och likadana turtäthetsintervall och körvägen över Brandkärr/Gustafsberg dras i en genare, mer stomlinjemässig sträckning.

Beslut enligt framskrivet förslag innebär att Region Sörmland ombeds arbeta fram trafikförslag i linje med ovanstående och mer precis kostnadseffekt av dessa inför trafiktillköpsbeställning i maj 2021.

En parallell utredning har samtidigt identifierat flextrafik som ett alternativ för den som behöver ha mycket nära till allmän kollektivtrafik i staden.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Höjd ambitionsnivå enligt förslaget medför en ökning av trafik kostnaden för beställd stadstrafik om ca 2,6 Mkr. NKI-utfall är överbudgeterat i plan 2022. Kostnad för att genomföra utbudsförändring enligt huvudförslaget tas sannolikt ut av lägre utfall av incitament än budgeterat, men en riskpost om höjd trafik kostnad 1Mkr from T22 bedöms vara rimlig. Detta beslut uppmanar till vidare arbete för mer exakta kostnadsbedömningar. Blir nettoeffekten mindre än 1Mkr inför trafikår 2022 är kommunens intention att i trafiktillköpet beställa denna trafik.

### **Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen**

Ärendet berör eller påverkar barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa.

En prövning av barnets bästa har genomförts.

Förslag till beslut beaktar vad som bedöms vara barnets bästa enligt prövningen.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

KS §

Dnr

**Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

**att** be Region Sörmland att innan 1 februari 2021 återkomma till kommunen med mer precis budget för incitamentsutfall 2022, med utfall 2020 som grund,

**att** be Region Sörmland utarbeta trafikförslag enligt huvudförslaget dvs utbudet i rusningstid vardagar ökas till jämna och likadana turtäthetsintervall och körvägen över Brandkärr/Gustafsberg dras i en genare sträckning, samt

**att** intentionen inför kommunens trafiktillköpsbeställning 2021 är att beställa stadstrafik med höjd ambitionsnivå enligt huvudförslaget förutsatt att de ekonomiska nettokonsekvenserna kan visas att de inte överskrider stadstrafikens (exklusive servicelinjernas) budgeterade trafik kostnad inklusive incitamentsättning för trafikår 2020 med mer än 1 Mkr.

**Beslut till:**

Region Sörmland  
SHB Stadsbyggnadsenheten  
Tekniska divisionen

---

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsen

## Intention om tillköpsbeställning av stadstrafik inför trafikår 2022

### Ärende

Stadstrafiken behöver anpassas till dagens resenärsbehov i form av byteskedjor genom styva intervall för alla stadslinjer, körtider/fordonsomlopp som håller utan följdförseningar och kapacitet som får med de som vill åka utan frekvent ståplats.

Med trafikstart december 2021 föreslås att utbudet, i enlighet med kommunens transportstrategi, ökas i rusningstid till jämna och likadana turtäthetsintervall och körvägen över Brandkärr/Gustafsberg dras i en genare, mer stomlinjemässig sträckning.

Beslut enligt framskrivet förslag innebär att Region Sörmland ombeds arbeta fram trafikförslag i linje med ovanstående och mer precis kostnadseffekt av dessa inför trafiktillköpsbeställning i maj 2021.

En parallell utredning har samtidigt identifierat flextrafik som ett alternativ för den som behöver ha mycket nära till allmän kollektivtrafik i staden.

### Underliggande handlingar

PM till ärende: intention om tillköpsbeställning av stadstrafik inför trafikår 2022

Rapport Utveckling av stadstrafiken i Nyköping etapp 1 (Region Sörmland)  
med 3 bilagor

Barnkonsekvensbedömning

### Ekonomiska konsekvenser

Höjd ambitionsnivå enligt förslaget medför en ökning av trafik kostnaden för beställd stadstrafik om ca 2,6 Mkr. Nöjd Kundindex-utfall är överbudgeterat i plan 2022.



Kostnad för att genomföra utbudsförändring enligt huvudförslaget tas sannolikt ut av lägre utfall av incitament än budgeterat, men en riskpost om höjd trafik kostnad 1Mkr from Trafikår 2022 bedöms vara rimlig. Detta beslut uppmanar till vidare arbete för mer exakta kostnadsbedömningar. Blir nettoeffekten mindre än 1Mkr inför trafikår 2022 är kommunens intention att i trafik tillköpet beställa denna trafik.

### Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen

Ärendet berör eller påverkar barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa.

En prövning av barnets bästa har genomförts.

Förslag till beslut beaktar vad som bedöms vara barnets bästa enligt prövningen.

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

**att** be Region Sörmland att innan 1 februari 2021 återkomma till kommunen med mer precis budget för incitamentsutfall 2022, med utfall 2020 som grund

**att** be Region Sörmland utarbeta trafikförslag enligt huvudförslaget dvs utbudet i rusningstid vardagar ökas till jämna och likadana turtäthetsintervall och körvägen över Brandkärr/Gustafsberg dras i en genare sträckning.

**att** intentionen inför kommunens trafik tillköpsbeställning 2021 kommer vara att beställa stadstrafik med höjd ambitionsnivå enligt huvudförslaget förutsatt att de ekonomiska nettokonsekvenserna kan visas att de inte överskrider stadstrafikens (exklusive servicelinjernas) budgeterade trafik kostnad inklusive incitamentersättning för trafikår 2020 med mer än 1 Mkr.

Mats Pettersson  
Kommundirektör

Anna Selander  
Samhällsbyggnadschef

### Beslut till:

Region Sörmland

SHB Stadsbyggnadsenheten  
Tekniska divisionen

Kommunstyrelsen

## PM till ärende: intention om tillköpsbeställning av stadstrafik inför trafikår 2022

### Sammanfattning

Denna PM är en sammanfattning av Region Sörmlands rapport med 3 bilagor "Rapport Utveckling av stadstrafiken i Nyköping etapp 1; RUN-HRU20-0207" med Nyköpings kommuns tjänstemannabedömningar inkluderade.

Stadstrafiken behöver anpassas till dagens resenärsbehov i form av byteskedjor genom styva intervall för alla stadslinjer, körtider/fordonsomlopp som håller utan följdörseningar och kapacitet som får med de som vill åka utan frekvent ståplats.

Med trafikstart december 2021 föreslås att utbudet ökas till jämna och likadana turtäthetsintervall och körvägen över Brandkärr/Gustafsberg dras i en genare, mer stomlinjemässig sträckning. Det blir lite längre för vissa att gå till bussen, men tätare busstrafik och en snabbare resa.

En parallell utredning har samtidigt identifierat flextrafik som ett alternativ för den som behöver ha mycket nära till allmän kollektivtrafik i staden.

### Bakgrund

Stadstrafiken går idag med olika turtäthet, är svår att ta till sig för nya resenärer, är fullsatt i rusningstid och har en krokig linjesträckning i Brandkärr/Gustafsberg. Utbudet är ett lapptäcke av förstärkningar och halva turer. Ståplats, förseningar och följdörseningar ses frekvent.

Senast stadstrafiken ändrades var 2010 och turtäthetsjustering på endast linje 1 gjordes 2014. Frekvent ståplats och förseningar ger behov av merbeställning av förstärkningar samt utökade körtider i tidtabellen. Dagens fordonspark kommer med stor sannolikhet inte att räcka till för trafikår 2022. Det behövs ett planerat omtag av utbudet och fordonsnyttjandet.

Kommunens transportstrategi för staden slår fast att kollektivtrafiken ska ge invånarna regelbundna, snabba och rationella stomlinjer med ökande punktlighet och resandandelen. Ett arbete har gjorts (återrapport till KS 2019; KS16/884) kring utvecklingsbehov av stadstrafiken fram till 2030 för att möta kommunens tillväxt och skapa ett trafikutbud som matchar stadens behov efter att Nyköpings resecentrum öppnat. Det första steget, vilket denna framskrivning berör, är att anpassa trafiken till dagens behov i form av byteskedjor genom styva intervall för olika stadslinjer, körtider/fordonsomlopp som håller och kapacitet som räcker till för dagens resenärer. De kommande åren, inför att Nyköpings resecentrum står klart, behöver arbetet intensifieras kring punktlighet och högre bussresenärsframkomlighet i vägnätet och vid hållplatser främst kring Nyköpings resecentrum.

Nyköpings kommun har i trafikinköpsbeställning till Region Sörmland, beslutad den 18 maj 2020, önskat en jämförelse av tre sätt att skapa jämn turtäthet i stadstrafiken.

Ett utredande arbete som jämfört de tre modellernas resenärs effekter, trafikens kapacitet och robusthet samt ekonomiska effekter har utförts av Region Sörmland, tillsammans med en arbetsgrupp bestående av trafikutvecklare vid Nobina och Nyköpings kommun.

Bifogad rapport "Utveckling av stadstrafiken i Nyköping etapp 1" från Region Sörmland presenterar detta arbete och arbetsgruppens förslag "huvudalternativet". Minskad trängsel och ökat utrymme för mer resande främst i högtrafiktid skapas utan att minska dagens turtäthet för någon stadslinje, med kortare körväg kring Brandkärr. Se nedan.



Nedan ses en jämförelse av de tre alternativen som studerats. Huvudalternativet, som förordas i rapporten, är listat längst till vänster. I mittenkolumnen ses alternativ 2, turtäthetsökning utan ändrad körväg.

## De tre alternativen för jämn turtäthet

Huvudalternativ (Alt 3)	Jämförelsealternativ (Alt 2)	Omfördelningsalternativ (Alt 1)
Jämn turtäthet, alla linjer lika		Turtäthet olika för olika linjer, tider, riktning
Byteskedjor kan skapas		Byten oregelbundet, ibland varannan tur
Enkel och regelbunden, bara hela turer		Svårlärd tidtabell, halva turer
Körtider anpassade till verkligheten		
Förseningar minskar	Köer i Gustafsberg, över E4. Mer förseningar och körtidsökning att vänta	
Kapa 4 minuter restid	Omodern, krokig linjesträckning	
Upprustade, färre hållplatser (hpl tot 2,4 Mkr – 50% Statl. bidrag)	Mindre trygghet med färre resenärer per hållplats, gångstråk	
Längre gångväg Marieberg	Långt för norra Brandkärr, när inte Stenbro, badet	
Kommunala gator	Risk investering kvartersgata (Mariebergsvägen beläggning 2017)	
Plats för dagens och nya resenärer. 11% fler platser per dag (mer i högtrafik)		Maxad mot dagens resande – ej nya behov
+ 2,6 Mkr/år (på 29 Mkr) dvs under 10% ökning	+ 4,4 Mkr/år (på 29 Mkr)	Hög risk merbeställning trängsel. Risk fordonsbehov (+700) T22.

Det utredda omfördelningsalternativet bygger på vilket utbud som skulle fås om jämn turtäthet skapas utan ökad kostnad jämfört med trafiken 2020. Förslaget förkastas helt och är sämre än dagens utbud.

Ett internt beslut under 2020 kring intention om trafiktillköpsbeställning till Region Sörmland våren 2021 skapar tillräckligt med tid att arbeta med detaljutformning av trafikförslagen samt att kommunikativa och fysiska åtgärder kan bli färdiga i tid inför tänkt trafikstart i december 2021.

## Ekonomiska konsekvenser

Nyköpings kommun har finansieringsansvar för stadstrafiken och revideringar i den önskade trafiken beslutas årligen via trafiktillköpsbeställning från kommunen till Region Sörmland.

Höjd ambitionsnivå enligt huvudförslaget medför en ökning av trafik kostnaden för stadstrafiken om ca 2,6 Mkr ifall körvägen samtidigt moderniseras att löpa mer rakt genom upptagningsområde Brandkärr/Gustafsberg.

Den ekonomiska konsekvensen av att avstå föreslagen är svåröversäglig. Trängsel, dvs minst 30% av ståplatserna (för stadstrafik) är fulla och/eller körtiderna räcker inte enligt tidtabell medför tvingande merbeställning. Risken är stor att körtiderna och trängsel med dagens utbud ger behov av oplanerad merbeställning under trafikår 2022, det finns också risk för tröskeleffekt i kostnaden av att nya fordon behövs.

Trafikavtalet mellan Region Sörmland och Nobina innehåller incitamentsersättning där höjning av NKI (nöjd-kund-index) och hög punktlighet genererar högre ersättning. Av total trafikkostnad för stadstrafiken är så mycket som 80% av maximalt incitamentsutfall, ca 7 Mkr, budgeterat i Regionens plan för 2022. Hittills under 2020 har inte Regionen kunnat presentera det slutliga utfallet av incitament, men underhandsinformation anger att NKI-utfallet är kraftigt överbudgeterat. Det skulle kunna betyda en överbudgetering om i storleksordningen 2,5-3 Mkr för stadstrafiken 2020, med liknande förväntan för kommande trafikår. En mer rättvisande budget utifrån faktiskt utfall 2020 är nödvändig att få från Region Sörmland.

Kostnad för att genomföra utbudsförändring enligt huvudförslaget tas sannolikt ut av lägre utfall av incitament än budgeterat. En riskpost om höjd trafikkostnad om nettoeffekt 1Mkr from T22 bedöms vara rimlig att räkna med för den markant höjda ambitionen i trafiken.

På sikt skulle effekter ses i form av ökat NKI, fler resenärer pga attraktiv trafik och högre biljettintäkter tack vare fler resenärer.

De fysiska åtgärder som krävs för att skapa hållplats vid Södra Stenbro och förbättringar vid hållplats Hjortensbergsbadet och Hagstugan, vilka förväntas få ett högt antal resenärer, är inkluderade i investeringsbudget 2021 och stadsbidrag om 50% har erhållits.

# Rapport

## Utveckling av stadstrafiken i Nyköping etapp 1

## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Sammanfattning .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Inledning.....</b>	<b>4</b>
2.1	Medverkande.....	4
2.2	Bakgrund till utredningen .....	4
2.3	Första steg i utvecklingen .....	5
2.4	Stadstrafiken idag .....	6
2.5	Resandestatistik .....	8
<b>3</b>	<b>Undersökning utifrån tre olika alternativ .....</b>	<b>13</b>
3.1	Specificering av alternativen .....	13
<b>4</b>	<b>Resultat av undersökning utefter de olika uppläggen .....</b>	<b>19</b>
4.1	Huvudalternativet .....	19
4.2	Jämförelsealternativet .....	22
4.3	Omfördelningsalternativet .....	23
4.4	Sammanställd bild .....	25
<b>5</b>	<b>Sammanfattande analys och slutsatser.....</b>	<b>26</b>
5.1	Redan idag i eller nära taket i kapacitet utifrån budget och fordonstillgång 26	
5.2	Funktionell stadstrafik i hela Nyköping tätort innebär en kostnad.....	26
5.3	Ny linjesträckning över Brandkärr – flera effekter .....	27
<b>6</b>	<b>Sammanfattande utlåtande och rekommendation .....</b>	<b>29</b>
<b>7</b>	<b>Ytterligare behov och alternativa lösningar .....</b>	<b>30</b>
7.1	Ytterligare behov vid utveckling .....	30
7.2	Alternativ lösning med fordon.....	30

Bilaga 1 - Samlade figurer i högre upplösning

Bilaga 2 - Resandestatistik över en genomsnittlig vardag 2019

Bilaga 3 - Resandestatistik över en dag med högt resande 2019



## 1 Sammanfattning

I denna utredning undersöks konsekvenser och effekter av utvecklingsförslag på Nyköpings stadstrafik. Det är ett första steg i utvecklingen av Nyköpings stadstrafik som grundar sig i den övergripande översyn som genomförts.

Fokus ligger vid att undersöka vad ett förändrat trafikupplägg kan innebära. Ett trafikupplägg som inrymmer dagens resande, är mer strukturerat, har nya jämna turtäthetsintervall och som har samtrafik vid bussterminalen. I utredningen läggs också fokus på ett huvudalternativ som också innebär en förändrad linjesträckning för Linje 2 över Brandkärr, som ska ge en genare väg och snabbare körtid.

Genom utredningen kan följande slutsatser dras.

- Huvudalternativet skulle ge ett mer sammanhållet och funktionellt system med tydligare och förbättrade möjligheter till resande inom Nyköpings tätort. Detta sammanhållna och strukturerade upplägg för trafiken är mer resenärsvänligt och förväntas höja attraktiviteten för stadstrafiksystemet i sin helhet.
- Huvudalternativet ökar kapaciteten i vardagarnas högtrafik då resandet är som högst. Genom huvudalternativet blir det fler turer i högtrafik för samtliga linjer vilket hjälper att hantera det befintliga höga resandet. Vilket i sin tur också skapar möjlighet för att fler kan välja stadstrafiken i framtiden.
- Huvudalternativet skulle innebära en utveckling som får Linje 2 att bli en snabbare och attraktivare linje. Både den faktiska tidsvinsten och den upplevda rakare vägen till/från Centrum/Påljungshage förväntas kunna höja attraktiviteten för Linje 2 på sikt. Den nya linjesträckningen skulle även bidra till att Linje 2 får en bättre kostnadseffektiv trafik i jämförelse med idag.

## 2 Inledning

### 2.1 Medverkande

Utredningen är genomförd genom en så kallad trepartssamverkan med medverkan från tjänstepersoner på Region Sörmland, Nyköpings kommun och Nobina. Samtliga parter har bidragit med kunskap och underlag till denna utredning. Allmän kollektivtrafik på Region Sörmland står dock som avsändare för denna rapport.

### 2.2 Bakgrund till utredningen

Sedan en tid tillbaka har ett arbete bedrivits med en översyn av Nyköpings stadstrafik. Under 2018 och 2019 skrevs en första stor rapport som beskriver nuläget i Nyköpings tätort gällande aspekter så som målpunkter, pendling, resandestatistik och nuvarande stadstrafiks upptagsområden (se SKTM18-0103 KK 16/884). Genom översynen presenteras förslag på utveckling för stadstrafiken under 2020-talet. En stor förändring blir trafikeringen över nya Nyköpings resecentrum som kommer innebära en omfattande förändring av stadstrafiken och landsbygdstrafiken i centrala Nyköping då den stora bytespunkten för kollektivtrafiken förflyttas och samlas vid tågstationen. Översynen lyfte behov och föreslog dock även ytterligare nödvändig utveckling av stadstrafiken med justeringar av linjedragningar även utanför centrumkärnan och ett ökat och regelbundet utbud på stadslinjerna.

I slutsatserna beskrivs att fokus fram till dess Nyköpings resecentrum står klart bör bli att utveckla kapaciteten och framkomligheten främst för Linje 2 Arnö-Brandkärr. Det nämns förslag till utökning av utbudet till 10-minuterstrafik och planering för en kortare och snabbare linjegren över Brandkärr. Reglering av utbud för Linje 3 till att följa tiominutersintervallen för Linje 1 och 2 behöver också göras. Dessa slutsatser kan sägas ligga till grund för denna första utredning och etapp av utveckling stadstrafiken.

För att få en fullständig bakgrund till detta utvecklingsarbete hänvisar vi till rapporten *Översyn av Nyköpings stadstrafik - Utvecklingsförslag 2018-2028* (SKTM18-0103 KK 16/884). Utöver översynen kan även utredningen kopplas till *Transportstrategi för Nyköpings tätort och Skavsta (Dnr 15/477)* där flertalet ställningstaganden finns för hur kollektivtrafiken i Nyköping ska utvecklas.

#### 2.2.1 Utmaningar redan innan det nya resecentrumet är klart

Eftersom det redan idag finns ett uttryckt behov av utveckling av stadstrafiken har förslag på förändringar tagits fram som skulle kunna vara igång redan innan Nyköpings nya resecentrum står klart. Det handlar dels om en ny taktfast

turtäthet för goda bytesmöjligheter som också ska klara belastningen vid rusningstrafik bättre. Det handlar också om att redan nu justera en viss del av sträckningen för Linje 2.

Behovet av utveckling på kortare sikt grundas inte bara i den befintliga situationen i stadsbusstrafiken, en situation som presenteras vidare i denna rapport. Utan det handlar också om andra faktorer.

Denna utveckling är också nödvändig för att kunna bidra till en bättre trafiksituation under den stundande byggnationen av Nyköpings nya resecentrum. När byggnationer och ombyggnationer i området kring nya resecentrumet/nuvarande tågstationen sker kommer det uppstå påtagliga begränsningar i framkomlighet mellan delar av staden. För att minska trängsel i trafiken i innerstaden samt för att kunna erbjuda enklare och snabba förbindelser, så kan en stadstrafik med ökat och funktionellt utbud ha en viktig roll. En stadstrafik med enkla byten och som kan komma fram där biltrafiken behöver stängas av förväntas vara ett attraktivt transportalternativ som minskar trängseln så länge kapaciteten på bussarna är tillräcklig.

Inte att glömma är att utvecklingen av Nyköping sker samtidigt på andra ställen än vid det nya resecentrumet. På samma gång växer Nyköpings tätort på flera håll. Ett av flera områden är dessa områden är vid Brandholmen och Rosvalla. Detta område fick förhållandevis nyligen stadstrafik genom linje 3. Då stadsutveckling och inflyttning fortgår och området utvecklas som besökspunkt på fritiden förväntas behovet av kollektivtrafik att öka även framöver. Det är dock inte det enda område som förväntas växa i Nyköping framöver. Nyköpings tillväxt berörs ytterligare i den tidigare nämnda översynen.

### 2.3 Första steg i utvecklingen

Genom den efterfrågade<sup>1</sup> utredningen som denna rapport resulterat i, har tre olika alternativ undersökts och jämförts tillsammans med det befintliga trafikupplägget som finns idag för år 2020 (T20). Ett av alternativen som undersöks kan ses som ett huvudalternativ som utvecklats utifrån den tidigare översynen. De andra två alternativen samt jämförelse med dagens trafik har syftat till att visa vad huvudalternativet innebär samt vad en justering eller delvis utveckling enligt huvudalternativet möjligen skulle innebära.

Huvudalternativet som undersöks har utvecklats utifrån ett samlat behov av turtäthet, taktfasthet, bättre bytesmöjligheter, resenärskapacitet och en förbättring

---

<sup>1</sup> Utredningen är efterfrågad att genomföras i Nyköpings kommuns KS-beslutade trafiktillköpsbeställning 2019 och 2020. (KK20/233)

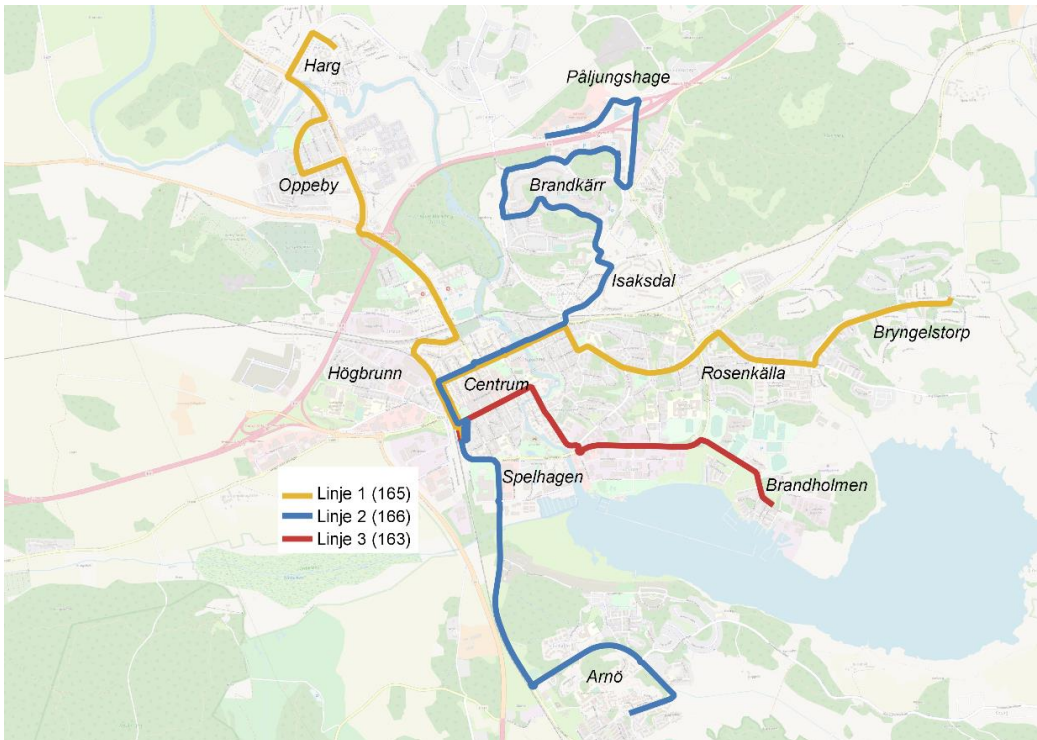
av linjedragning för Linje 2. Ett jämförelsealternativ har sedan använts för att undersöka samma trafikupplägg som för huvudalternativet men utan ny linjesträckning för Linje 2 över Brandkärr. På detta vis har de hårda effekterna av linjeförändringen i huvudalternativet kunnat presenteras.

Det tredje alternativet som undersökt har kallats för omfördelningsalternativet. Detta har utgått från en bestämd budget istället, den befintliga budgeten för T20. Syftet har varit att se hur mycket eller lite av trafikupplägget med taktfast tidtabell och ökad kapacitet i hårt belastade avgångstider och riktningar som kan uppnås utifrån den befintliga budgeten för stadstrafiken och utan några åtgärder i linjesträckningen. Slutligen har också det befintliga trafikupplägget för T20 använts som ett ytterligare jämförande alternativ för att helt enkelt se skillnaderna mellan huvudalternativ och dagens situation.

## 2.4 Stadstrafiken idag

Nyköpings tätort trafikeras idag av totalt nio linjer av olika trafikslag. Den regelmässiga stadsbusstrafiken består dock av de tre stadsbuslinjerna 1, 2 och 3, vilka är de tre linjer som också utreds i detta arbete. Dessa tre står för den absolut största delen av resandet och har högre turtäthet. 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.

Grundutbudet i dagens stadstrafik är 15-minuterstrafik i högtrafik och 30-minuterstrafik i lågtrafik 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 högtrafik. Linje 1 har utökats till att gå i 10-minuterstrafik i högtrafiktid 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. De första bussarna rullar igång strax efter klockan fem på vardagsmorgnarna och de sista bussarna avgår runt 22 måndag till torsdag och 23 på fredagar. Helgdagar startar de första bussarna runt klockan 8 och sista bussarna avgår vid 23-tiden på lördagar och vid 22-tiden på söndagar.



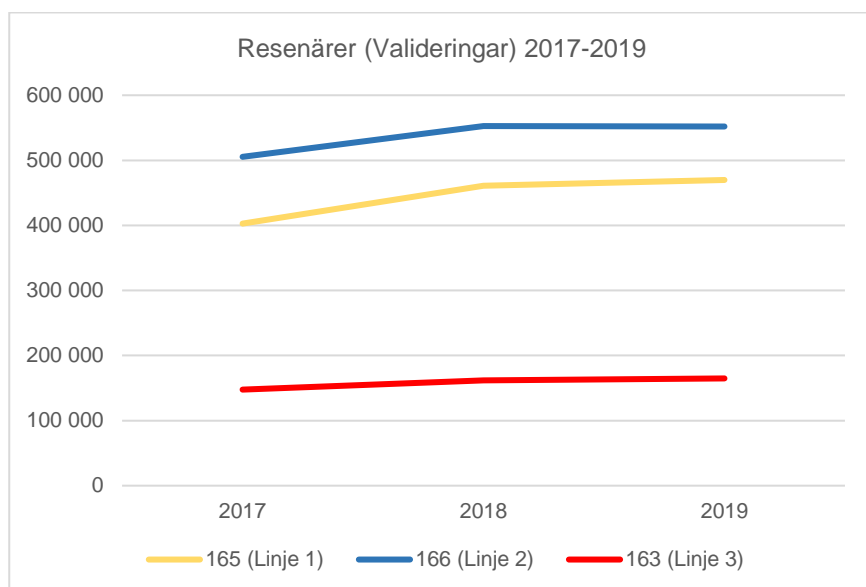
Figur 1. Linjesträckningarna för de tre stadsbusslinjerna i Nyköping 2020.

Stadstrafiken saknar idag en fullständig taktfasthet och den varierande turtätheten mellan de olika linjerna gör att det saknas en funktionell samtrafik som kopplar samman stadstrafiknätet för snabba resor över hela staden utan långa bytestider (Illustration över dagens varierande turtäthet och intervall finns i bilaga 1). Dagens trafik är anpassat efter identifierade resandemönster mellan de olika bostads- och verksamhetsområdena i Nyköping med möjlighet till genomgående resa utan byte. Dagligen används också tidtabellagda förstärkningsturer på enskilda ben under delar av linjesträckningar för att öka kapaciteten där det finns som mest resande i högtrafik. Dessa förstärkningar bidrar till att minska befintliga kapacitetsutmaningar i det befintliga resandet. Eftersom förstärkningarna bara trafikerar specifika delar bidrar de inte till en bättre funktionell helhet eller en ökad attraktivitet av stadstrafiken i stort. De kan sägas ”släcka bränder” snarare än utöka kapaciteten för att bidra till ökat resande.

Sammantaget så kan dagens lösningar i stadstrafiken i flera avseenden beskrivas som kostnadseffektiv för varje nuvarande linjesträckning. Med hänsyn till kostnadseffektiva omlopp och förstärkningar före taktfasthet och en sammankopplad funktionalitet.

## 2.5 Resandestatistik

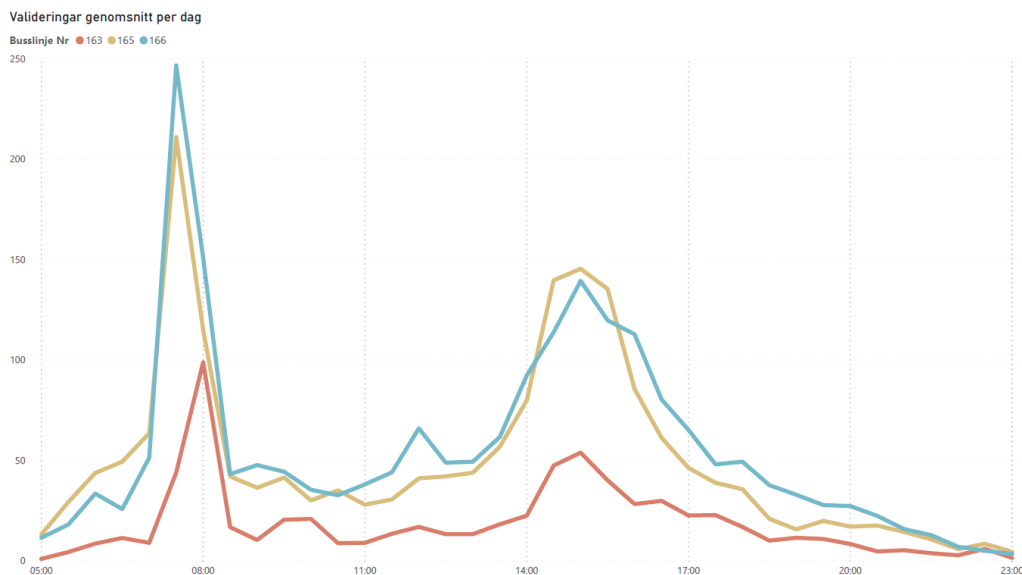
För Nyköpings tre stadslinjer har det över en tid skett en succesiv ökning av resandet. Sett till åren 2017 till 2019 har en tydlig ökning skett för samtliga linjer. Totalt sett har antalet resenärer (valideringar) ökat från ca 1 056 000 år 2017 till 1 186 000 år 2019. En ökning på över 12% på förhållandevis kort tid.



Figur 2. Utveckling av resande på linje 1,2 och 3 under åren 2017-2019.

Det är Linje 2 som tydligt är den mest använda linjen av resenärerna i Nyköpings stadstrafik. Det är dock Linje 1 som har mest trafik i fråga om antalet turer dagligen.

Genom att studera resandet en genomsnittlig vardag under 2019 ges en bild av att resandet med stadstrafiken i Nyköping påminner om ett vanligt normalt resandemönster med två toppar av högre resande. En hög och brant resandetopp på morgonen och en på eftermiddagen som är något mer utspridd och trubbig. Mönstret hänger ihop med resor till från arbete och skola. Mönstret är snarlikt för samtliga linjer. Linje 3 (den röda) har ett betydligt lägre resande, vilket beror av att linjen bara har ett ben och är helt enkelt betydligt kortare.



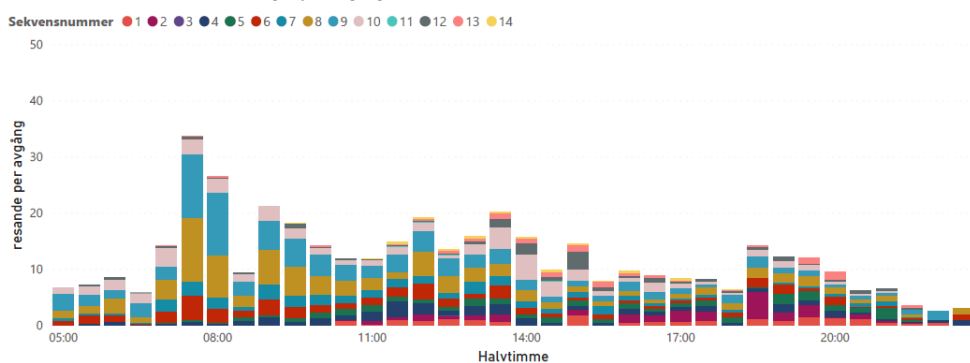
Figur 3. Översikt av resande under en genomsnittlig dag på de tre stadsbusslinjerna i Nyköping. Röd linje 163 är Linje 3, Gul linje 165 är Linje 1 och Blå linje 166 är Linje 2.

En mer detaljerad bild över situationen ges vid undersökning av de fem olika benen som trafikeras av stadstrafiken i Nyköping. De fem benen är Harg och Bryngelstorp för Linje 1, Arnö och Brandkärr för Linje 2 samt Brandholmen för Linje 3. I Bilaga 2 samlas flera diagram som visar på trafiken över dagen i dessa ben samt hur många som genomsnitt reser per tur under olika tider över dagen. Genom dessa presentationer av statistik ges ingen exakt bild av resande och trängsel på bussarna vid samma tidpunkt dels eftersom det handlar om en form av genomsnitt och för att det också är valideringar. Men det är det disponibla verktyg som kunnat ge bäst överblick. Det går att dra slutsatser om hur situationen ser ut och det ska också tilläggas att den faktiska trängseln på bussarna i de flesta fall är större än vad graferna visar när statistiken presenteras på detta sätt. Därav anges exempelvis inte trängseltal som linjer i diagrammet eftersom de skulle vara missvisande. Att ha med i tanken är dock att nuvarande stadsbussar som rullar på Nyköpings gator har 30 sittplatser, vilket kan ses som en form av trängselgräns. Bussarna har dock plats för ett stort antal stående. Den definierade gränsen som används enligt avtal är vid 49 resenärer, vilket innebär 30 sittande och att 30% av ståendekapaciteten tas upp. Den upplevda trängseln för resenärerna kan dock upplevas tidigare än så, speciellt för personer som har ett större behov av att sitta under färd.

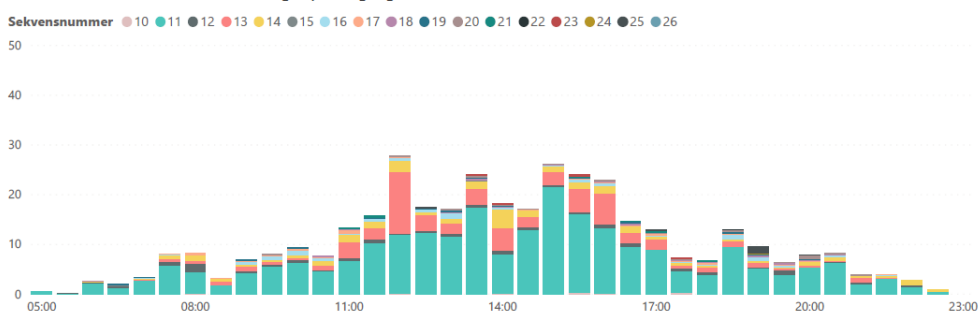
## 2.5.1 Situationen med beläggning på bussarna

Bilden som ges när en genomsnittlig dag studeras (se bilaga 2 samt exempel i figur 4) är att trafiken på samtliga stadsbusslinjer generellt sett är anpassade till förändringarna över dagen, med fler turer när resandet är som högst och färre vid andra tidpunkter. Sett till genomsnittligt resandeantal per busstur i olika tider över dygnet ges bilden av att det under stora delar av dygnet klarar av det befintliga resandet. Det uppstår dock en högre beläggning i högtrafik. På vissa turer under dessa tidpunkter fylls samtliga sittplatser i bussarna och resenärerna tvingas stå. Så trots att det finns fler turer i högtrafik så är det då som det återkommande blir trängre på bussarna.

166 A till Bussterminalen valideringar per avgång



166 B från Bussterminalen valideringar per avgång



Figur 4. Diagram som visar resandet en genomsnittlig dag i norra benet på Linje 2 (166). Övre diagrammet visar på resande från Pälljungshage/Brandkärr till Bussterminalen. Den undre i motsatt riktning. Bättre upplösning i bilaga 2.

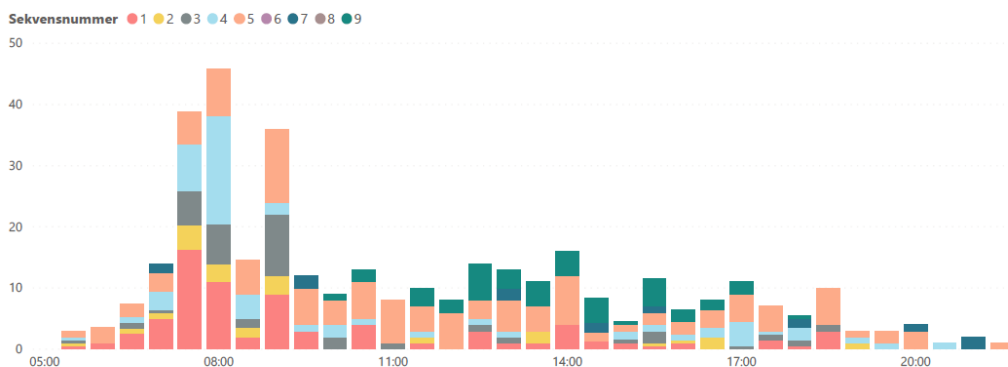
Observera att när den genomsnittliga dagen studeras på detta sätt försvagas denna situation i figuren gentemot verkligheten. Dels eftersom det är ett genomsnitt och de stora topparna kapas, dels för att det finns resenärer som lyckas resa utan att validera en biljett. En ytterligare faktor är att i figurerna som visas studeras endast ett ben i taget vilket innebär att resenärer som reser genom staden till motsatt ben på linjen faller bort. Därmed är det fler resenärer som



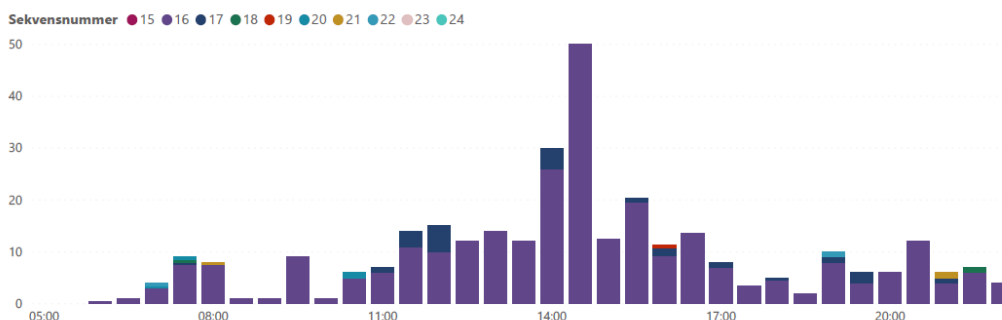
reser samtidigt än vad toppar visar i diagrammen, beroende av flera anledningar. Att beakta är att denna statistik missar om det sker avstigande på korta resor inom samma ben. Det övervägande största resandet sker dock från yttre områden till någonstans i innerstaden.

Genom att komplettera med att visa hur resandet såg ut under en extrem dag, blir det tydligare vilka situationer som kan uppstå de veckor och dagar då efterfrågan är högre. I figur 5 visas en ansträngd situation på Linje 2 mellan Arnö och Bussterminalen. Vid högrafik blir bussarna välfyllda under flera av de halvtimmasintervall som staplarna symboliserar. Valideringsstatistiken indikerar på att flertalet avgångar och möjligtvis samtliga avgångar under vissa intervall i högrafiken får full beläggning på sittplatserna och att det sannolikt också finns turer som når över gränsen om 49 resenärer samtidigt. En liknande situation uppstår i de andra benen och på de andra linjerna, se bilaga 3.

166 B till Bussterminalen valideringar per avgång



166 A från Bussterminalen valideringar per avgång



Figur 5. Diagram över ett exempel på en dag då resandet är som störst. Staplarna visar de genomsnittliga valideringar per tur under olika tider på dygnet. Exemplet visar det södra benet på Linje 2 (166). Övre diagram Arnö - Bussterminalen. Undre motsatt riktning. Bättre upplösning i bilaga 3.

Situationen med trängsel på bussarna sänker attraktiviteten och begränsar också möjligheten att locka över fler att använda bussen som transportmedel. Som

tidigare är nämnt upplevs sannolikt trängsel ombord och bussen som en oattraktivt transportmedel för flera potentiella resenärer långt före bussen potentiella maxkapacitet. Situationen som uppstår i högtrafik och inte minst på dagar med högre resande bör betraktas som en stor utmaning.

Ännu en konsekvens som kan tilläggas handlar om den tidigare nämnda gränsen om 49 resenärer samtidigt, vilket är den gräns som finns gällande merbeställning enligt nuvarande avtal och förutsättningar. Kort beskrivet så innebär det att om det återkommande, under en viss tidsrymd och på olika dagtyper reser fler än 49 resenärer på samma tur vid samma tillfälle så blir det en situation där merbeställning kan krävas. Denna merbeställning skulle kunna beskrivas som en påtvingad trafikkostnad där ytterligare trafik införs utöver den redan planerade. Konsekvensen av en återkommande trängsel under ett pågående år blir därmed en ökad trafikkostnad som från början inte var planerad.

## 3 Undersökning utifrån tre olika alternativ

### 3.1 Specificering av alternativen

De olika alternativen som undersöks har varsina speciella krav på trafikupplägg för stadstrafiken. Dessa krav är förhållandevis strikta och lämnar lite utrymme för andra lösningar än vad som är specificerat.

Syftet har inte varit att ta fram tre slutliga trafikupplägg, utan att undersöka tre olika upplägg som ska kunna jämföras och fungera som underlag för beslut om inriktning framöver. Därefter kan ett slutligt trafikupplägg med utrymme för anpassningar och justeringar tas fram.

Även om de olika alternativen skiljer sig åt så finns det vissa grundläggande utgångspunkter som är samma. De kan sammanfattas som följande:

- Använda sig av 10-talsintervall dvs. avgångar med 10-20-30 minuters mellanrum. (endast undantag för tågpassning vid de första och sista turerna).
- Taktfasthet ska uppnås.
- Samtrafik vid bussterminalen ska uppnås så att enkla och snabba byten mellan linjerna ska erbjudas.
- De olika alternativen beskriver upplägg för trafiken avseende ordinarie veckor när skolorna är igång. Sommartrafiken ska i beräkningarna vara samma för alternativen och ha samma turtäthet som för trafikupplägget för år 2020.
- Utöver det som anges för respektive alternativ så ska strukturen för trafikupplägget för år 2020 (T20) efterliknas. Dvs att när det saknas direktiv kring något så ska strukturen för T20 ligga till grund.

I följande tre delavsnitt specificeras de tre alternativen; *huvudalternativet*, *jämförelsealternativet* och *omfördelningsalternativet*. Eftersom huvudalternativet innehåller förslag om en ny linjesträckning, sker även en viss fördjupning i vilka geografiska konsekvenser det skulle kunna få.

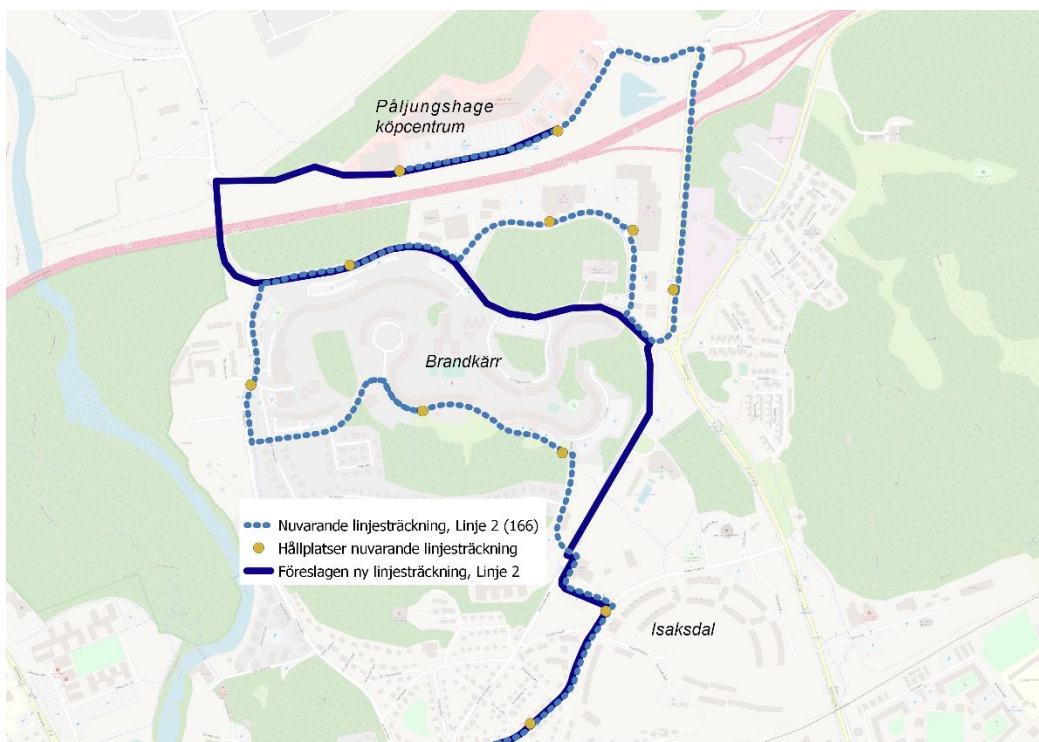
I efterföljande kapitel 4 och 5 sker sedan en presentation och analys av resultaten av de trafikupplägg som skapats utifrån de tre alternativen.

### 3.1.1 Huvudalternativet – Ökad turtäthet i högtrafik samt ny sträckning över Brandkärr för linje 2

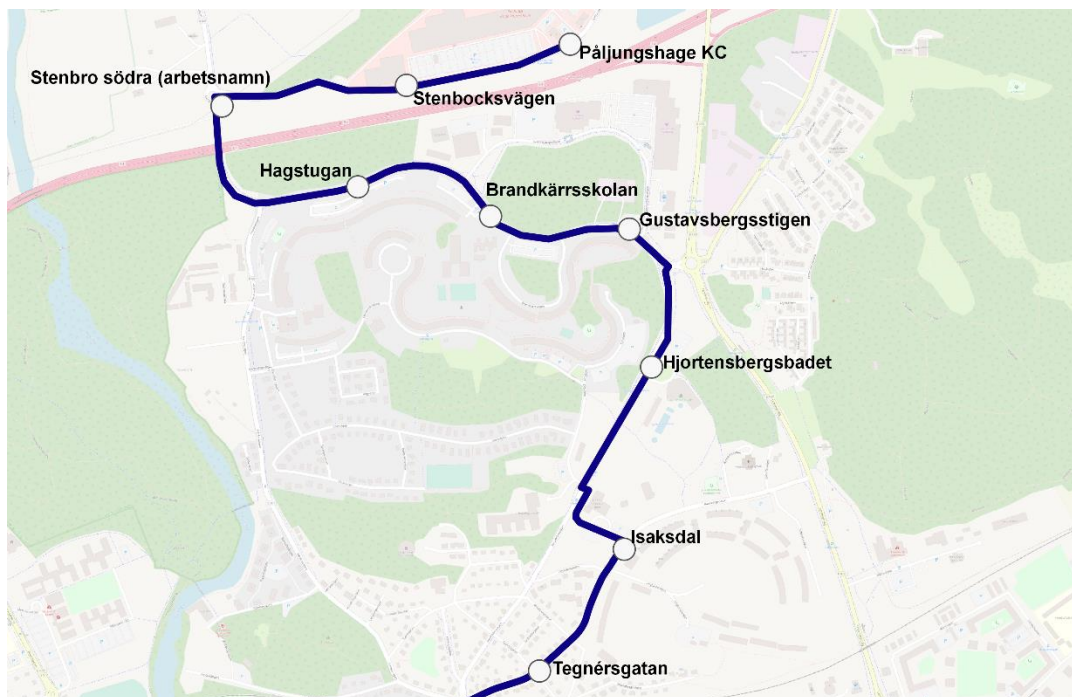
- Ny dragning över Brandkärr för linje 2 (se kartor som följer)
- Turtäthet för linje 1,2 och 3 enligt följande:

#### Vardagstrafik

5:XX (anslutning tåg) – 6:30	Lågtrafik (mellannivå) 20 min turtäthet
6:30 – 8:30	Högtrafik 10 min turtäthet
8:30 – 14:00	Lågtrafik 30 min turtäthet
14:00 – 17:30	Högtrafik 10 min turtäthet
17:30 – 22:00 (till 23:00 fre)	Lågtrafik 30 min turtäthet
Helgtrafik – ~30-minuterstrafik som år 2020, ca kl. 8-23	



Figur 6. Nuvarande linjesträckning år 2020 för Linje 2 med hållplatser samt föreslagen ny linjedragning. Nuvarande sträckning i streckad ljus linje, förelagen sträckning i heldragen mörkare linje.

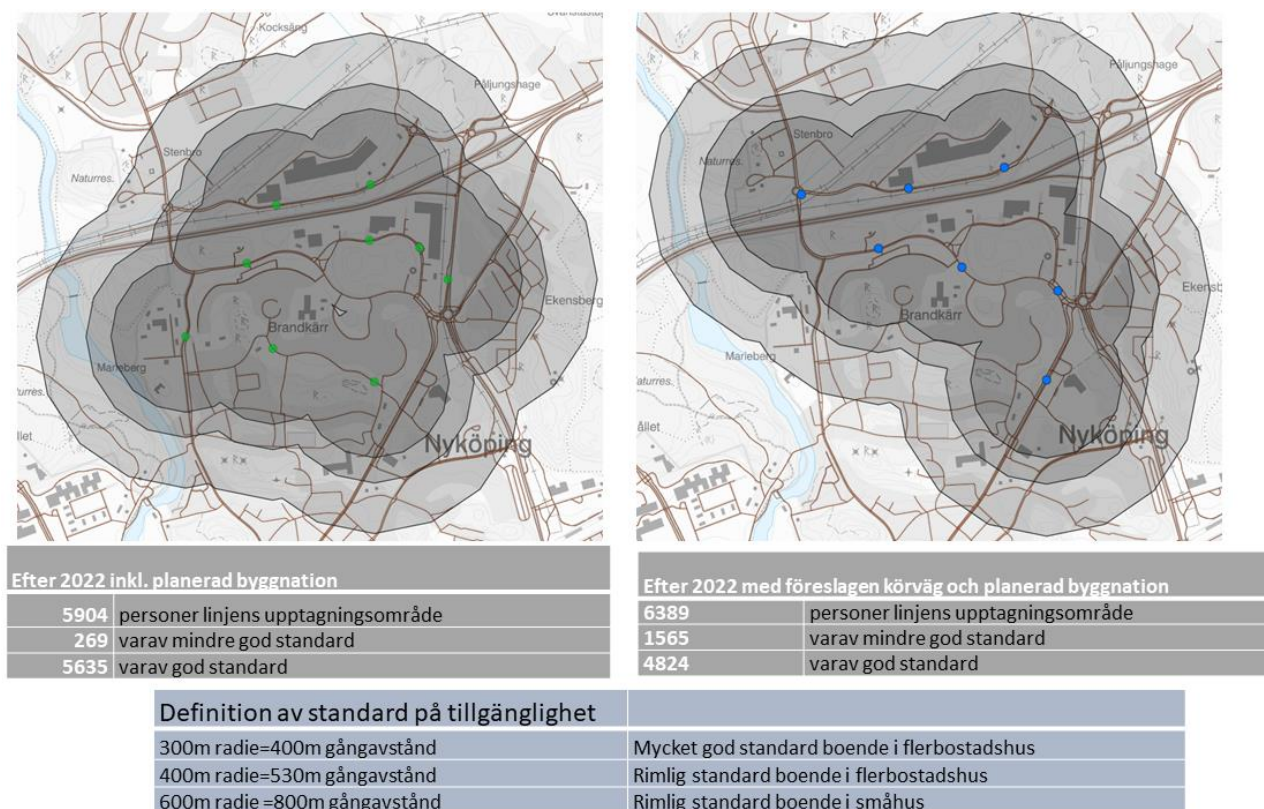


Figur 7. Föreslagen ny linjesträckning över Brandkärr för Linje 2 med ungefärligt läge för hållplatser.

I figur 6 och 7 beskrivs den förändring av linjesträckning över Brandkärr och Gustavsberg som föreslås ske i och med huvudförslaget. Linjesträckningen presenterades tidigare i översynen och finns även med separat utredning så som Strukturanalys Brandkärr (2019). I figur 6 visas nuvarande och föreslagna linjesträckning och i figur 7 går det att se de föreslagna hållplatserna med ett ungefärligt läge enligt en ny linjedragning. Den föreslagna nya sträckningen innebär en betydligt kortare sträcka och kommer att ge en snabbare körtid.

Beräkningar av effekter gällande tillgänglighet till hållplatser utifrån den nya dragningen kan ses i figurerna på nästkommande sida figur 8. Genom denna undersökning visar det sig att den nya dragningen kommer att öka tillgängligheten för fler invånare i det stora hela, från ca 5900 till ca 6400 personer efter år 2022. Standarden på tillgängligheten ändras dock. Samtidigt som fler får tillgänglighet så minskas antalet med god standard, dvs de som har bättre närhet till hållplatserna. En sådan utveckling är dock i detta fall mer eller mindre ofrånkomlig om en linjesträckning ska bli kortare från vad den är idag med dagens vägnät. Dagens sträckning för Linje 2 har mer av en servicelinjeprägel genom Brandkärr. Den är lång och täcker mycket stora ytor, vilket ger en nära och mycket hög tillgänglighet utifrån gångavstånd för många invånare till närmsta hållplats. Resultatet blir samtidigt att det tar längre tid att resa.

Sett till tillgänglighet till befintliga målpunkter så sker en förändring även här om en ny linjesträckning införs. Precis som för tillgängligheten för boende så skulle vissa förändringar till målpunkter ske på bekostnad av en genare och snabbare linjesträckning. Detta eftersom dagens långa sträckning täcker så pass



Figur 8. Undersökning av tillgänglighet till hållplatser. Jämförelser av befintliga hållplatser och ungefärligt läge för hållplatser längs med föreslagen linjesträckning. Observera att samtliga hållplatslägen inte är fastslagna vilket innebär att de slutliga siffrorna över tillgänglighet kan variera något från det som anges.

stora ytor. Vilket i sin tur ger ett kort gångavstånd till/från målpunkterna och de förhållandevis spridda hållplatserna som trafikeras.

Tillgängligheten till stora målpunkter norr om E4 vid Påljongshage kommer vara likvärdig dagens. Den förändring som kan ses är för målpunkter i och i anslutning till Brandkärr. Den nya föreslagna linjesträckningen kommer i stor utsträckning fortsatt ge tillgänglighet till samma målpunkter som idag. Vissa målpunkter kommer dock ligga längre ifrån en hållplats, medan andra målpunkter kommer nås med ett kortare avstånd från en hållplats.

Ett område med flera målpunkter som skulle få en försämring i tillgängligheten till hållplatser för Linje 2 är det handelsområde som ligger vid Gustavsberg.

Avståndet mellan hållplatser och flera målpunkter skulle öka i jämförelse med idag eftersom dagens sträckning gör en extra liten omväg som når mycket nära butiksbyggnaderna. Trots detta skulle dock stora delar av området ligga inom ett godare gångavstånd om 300-500 meter från någon av de föreslagna trafikerade hållplatserna från huvudförslaget. Från dessa hållplatser finns här även goda anslutning med gångbanor. Att tillägga är också att den nya trafikutformningen som planeras kring anslutningen mellan Stockholmsvägen och Brandkärrsvägen kortar gångavståndet i den östra delen.

Även ett område i sydvästra Brandkärr får en sämre tillgänglighet till Linje 2 vid en förändring. Vilket liknar den utveckling som sker för Gustavsberg. Det vill säga att tillgänglighet kvarstår, men att avståndet blir längre och standarden sämre.

Den föreslagna linjesträckningar för Linje 2 skulle också skapa helt ny tillgänglighet. En av de större förändringarna av tillgänglighet blir kring den föreslagna tillkommande hållplatsen vid Stenbro. Därmed skulle kollektivtrafikförsörjning stärkas markant till det växande Stenbroområdet.

Förändringen av Linje 2 innebär dock inte att kollektivtrafikförsörjningen försvinner i dessa områden i och runt Brandkärr. Samtliga platser och målpunkter som Linje 2 trafikerar försörjs även av dagens servicelinjer. Således behålls en nära tillgänglighet för de som är i störst behov av den.

Sammanfattning av vad den föreslagna nya dragningen innebär:

- Kortare körtid över Brandkärr vilket innebär snabbare resor till/från centrum och olika målpunkter.
- Att linjen kommer att trafikera hållplatserna enligt figur 7.
- En ny hållplats anläggs i nordväst i bild på andra sidan motorvägen. Arbetsnamnet som använts i denna rapport är *Stenbro södra*. Det är från denna hållplats som de vanliga turerna kommer slut vid och utgå ifrån. De förlängda turerna går till/utgår från Påljungshage KC.
- Hållplats Folkets park kommer ej trafikeras även om den ligger i stråket som linjen passerar även i framtiden. Då det blir för tätt mellan hållplatserna.
- Ny hållplats Gustavsbergsstigen skapas på sikt med två lägen. Ersätter då hållplatslägena Brandkärrsvägen A och B samt befintliga Gustavsbergsstigen läge A.
- Tillgängligheten kommer att förändras i en utveckling som totalt sett ger fler personer tillgänglighet men i flera fall av en lägre standard. Det starkt serviceinriktade resandet med hög tillgänglighet kommer delvis att hänvisas till befintlig servicelinjetrafik eller liknande koncept.

### 3.1.2 Jämförelsealternativet - Ökad turtäthet i högtrafik men med samma linjesträckning som idag

- Samma upplägg med turtätheterna som för huvudalternativ fast med samma linjesträckning för Linje 2 som idag, år 2020.
- Syftet med undersökningen av detta alternativ är att kunna bidra till en jämförelse med huvudalternativets förändring på Linje 2 över Brandkärr avseende tidsvinst och kostnadsbesparing.
- Turtäthet för Linje 1,2 och 3 enligt följande:

#### Vardagstrafik

5:XX (anslutning tåg) – 6:30	Lågtrafik (mellannivå) 20 min turtäthet
6:30 – 8:30	Högtrafik 10 min turtäthet
8:30 – 14:00	Lågtrafik 30 min turtäthet
14:00 – 17:30	Högtrafik 10 min turtäthet
17:30 – 22:00 (till 23:00 fre)	Lågtrafik 30 min turtäthet
Helgtrafik – ~30-minuterstrafik som år 2020, ca kl. 8-23	

### 3.1.3 Omfördelningsalternativet - Alternativ som utgår från bestämd budget och visar vilket utbud som kan fås genom omprioriteringar.

- Ett alternativ utan höjd budget för stadstrafiken. Utgår från budget för trafikåret 2020. Upplägget syftar till att visa hur mycket eller lite som det är möjligt att efterlikna huvud- och jämförelsealternativens trafikupplägg med en begränsad budget.
- Omfördelning där turtätheten kommer skilja mellan olika linjer samt där intervallerna kan behöva skilja sig åt mellan linjerna inom samma tidsspänn för anpassning till förväntat resandeunderlag.
- Turtätheterna harmoniseras till X0 – intervall (10/20/30 min). Därmed kommer 15-minutersintervallen att frångås. Möjligtvis kan undantag göras för en 45-minutersintervall vid eventuell kvällslågtrafik om samtliga 3 linjer har samma intervall.
- Detta alternativ kommer bara följa huvudförslagets turtäthet till viss del. Det ger indirekt en lägre ambitionsnivå än huvudalternativet och jämförelsealternativet. Ambitionsnivån begränsar exempelvis möjligheten för samtrafik i högtrafik.



## 4 Resultat av undersökning utefter de olika uppläggen

I detta avsnitt presenteras resultaten från de trafikupplägg som skapats utifrån de olika alternativen. De olika alternativen presenteras utifrån olika tabeller, vilka senare också slås samman. I tabellerna görs en jämförelse mot de budgeterade och planerade kostnaderna och fordonsåtgång för trafikåret 2020, förkortat T20. Observera att det är de budgeterade och planerade trafik kostnaderna och behoven och inte det faktiska utfallet för år 2020. Ett komplett budgetunderlag och slutligt utfall innehåller ytterligare parametrar utöver trafik kostnader, exempelvis index och incitament.

Uträknade trafik kostnader och konsekvenser för de olika alternativen som undersökts presenteras som T22. Observera att det för T22 (Trafikår 2022) finns vissa åtgärder som också finns i det planerade upplägget för T21 (Trafikår 2021).

Eftersom det är huvudalternativet som är utgångspunkten i denna undersökning är det också där som mest fokus ligger i detta avsnitt.

### 4.1 Huvudalternativet

I figur 7 ges en sammanställd bild av konsekvenser av huvudalternativet. Den sammanlagda skillnaden för utveckling med huvudalternativet visar ett ökat utbud med fler turer på samtliga linjer. Detta gäller i huvudsak för Linje 2 och Linje 3. Denna utveckling innebär framför allt tätare turtäthet då flest reser, dvs i högt trafik. Antalet turer per vardag ökar dock inte lika mycket för linje 1 eftersom det redan finns en högre turtäthet där redan idag.

Tabellen visar dock jämförelser i det totala antalet turer. Genom huvudalternativet så tas förstärkningsturerna bort. Förstärkningsturerna är de turer som bara går vissa korta sträckor på Linje 1 och 2. I textrutan under tabellen ges en jämförelse som ger en mer rättvis jämförelse där endast de ordinarie och förlängda turerna i dagens utbud jämförs mot huvudalternativets. När bara de ordinarie och förlängda turerna räknas in så blir turutbudet ännu större för Linje 1 och Linje 2 i huvudalternativet.

## SAMLADE FÖRSLAG/OBJEKT FÖR HUVUDALTERNATIVET

Linje	Förslag med objektsnummer	Baspris T20	Baspris T22	Antal fordon som behövs T20	Antal fordon som behövs T22	Baspris utan fordon T20	Baspris utan fordon T22	Antal turer må/fr Vinter T20	Antal turer må/fr Vinter T22
1 (165)	S2202	11 816 692 kr	13 312 095kr	7	9	7 688 792kr	8 004 795kr	112/116	114/118
2 (166)	S2201_02	11 550 090kr	11 398 409 kr	7	7	7 422 190kr	7 268 819 kr	106/110	114/118
3 (163)	S2203	3 562 503kr	4 382 787 kr	2	3	2 383 103kr	2 613 687 kr	98/102	112/116
<b>Summa:</b>		<b>26 929 285kr</b>	<b>29 093 291kr</b>	<b>16</b>	<b>19</b>	<b>17 494 085kr</b>	<b>18 319 205kr</b>		

- Baspris för T20 och T22 är exklusive index

Linje 1: 112/116 - T20 (varav 10 korta turer/förstärkningar) 114/118 - T22  
 Linje 2: 106/110 - T20 (varav 8 korta turer/förstärkningar) 114/118 - T22  
 Linje 3: 98/102 - T20 - 112/116 - T22

Figur 9. Samlad bild av konsekvenser för huvudalternativet gällande kostnad, fordonbehov och turer.

Den ekonomiska skillnaden mellan dagens budgeterade trafik för 2020 och huvudalternativet beräknas innebära en ökning om 2 164 tkr. En stor del av detta beror av det större behov av fordon som behövs för att driva en mer turtät, harmoniserad och samtrafikerad stadstrafik.

### 4.1.1 Linje 1

Med en utveckling enligt huvudalternativet visar det sig att Linje 1 skulle framför allt få ett mer strukturerat och likformigt trafikupplägg. Det totala antalet turer ökar endast med 2 per vardag. Men sett till ordinarie turer ökar det med 12 turer per vardag, eftersom linje 1 idag har hela 10 förstärkningsturer per dag. Struktur fås också genom införandet av de fasta 10-talsintervallen enligt huvudalternativet. Idag skiftar avgångstiderna mycket i högrafik vilket försvårar bytesmöjligheter och tydlighet för resenärerna.

Sett till de specifika linjerna så visar det sig att kostnaden ökar en del för Linje 1 när huvudalternativet jämförs med dagens trafik. Den huvudsakliga anledningen beror av att det kommer krävas 2 fler fordon vilket inte bara beror av att det är skulle bli fler turer i sig, utan av huvudalternativets turstruktur med jämna intervall, taktfasthet och samtrafik. Detta skiljer sig åt från dagens mindre strukturerade upplägg.

#### 4.1.2 Linje 2

Huvudalternativets stora fokus ligger vid utvecklingen av Linje 2. Genom uträkningar utifrån de uppställda intervallen och utgångpunkterna samt utifrån den föreslagna ny linjedragningen så visar det sig att det blir tydliga kostnadsbesparande effekter.

Genom huvudalternativets förändring av linjedragningen beräknas en betydande ökning av turer kunna uppnås för en kostnad som är mycket lik den som är budgeterad för 2020. Huvudalternativets utveckling beräknas rent utav kunna bli en besparing om ca 150 tkr även om turutbudet kommer att öka betydande. Att kostnaderna för Linje 2 minskar med huvudalternativet beror av utvecklingen med den nya linjedragningen över Brandkärr. Den sparar 2-4 minuter i körtid per tur vilket innebär och bidrar också till att det är möjligt att utöka turutbudet ordentligt utan att behöva sätta in ytterligare fordon. Den tidsbesparande aspekten och är minst lika nyttig ur ett resenärsperspektiv, eftersom det är en attraktivitetsfaktor. Mer om detta behandlas i avsnitt 5.

Huvudalternativet ger ett större antal turer jämfört med i dag, från 106 turer till 114 en vanlig vardag. Om förstärkningsturerna räknas bort ur dagens utbud blir förändringen istället från 98 till 114 turer.

#### 4.1.3 Linje 3

Enligt huvudalternativet får Linje 3 en påtaglig utveckling. Utbudet i högtrafik kommer att öka betydligt i och med en övergång från 15 till 10 minuters trafik. Det möjliggör inte bara för fler och tätare resmöjligheter till och från Brandholmen och hållplatserna däremellan. Utan också att Linje 3 blir bättre knutet till de andra linjerna med bytesmöjligheter då turtäthetsintervallen matchar med de övriga linjernas för byten vid Bussterminalen.

Linje 3 står såväl idag som i huvudalternativet för en betydligt lägre kostnad än de andra linjerna eftersom linjesträckningar bara består av ett ben och har en betydligt kortare linjesträckning. Med utveckling enligt huvudalternativet beräknas Linje 3 få den klart största procentuella ökningen i kostnad, även om den totala faktiska kostnadsökningen är lägre än i jämförelse med utveckling av Linje 1.

Antalet turer med Linje 3 ökar med ca 14% en vanlig vardag enligt huvudalternativet. Att det därav blir en kostnadsökning för Linje 3 är väntat. Den stora delen av ökningen kan knytas till att ökningen av trafiken innebär att behoven når över tröskeln för ett ytterligare fordon. Då det behövs 3 istället för idag 2 fordon för att bedriva trafiken på Linje 3. Bortses det från fordonskostnaden så skulle denna ungefärliga trafikökning om ca 14% fler turer

en vanlig vardag innebära ca 9 % ökning av kostnaderna. Det extra fordonet gör dock att kostnadsökningen enligt huvudalternativet blir sammanlagt ca 23 % för Linje 3 från dagens nivå.

Ovan jämförelse om procentuellt ökat turutbud jämte procentuell ökad kostnad går att göra på rättvist sätt för Linje 3 eftersom den idag inte har några lösningar med korta förstärkningsturer.

## 4.2 Jämförelsealternativet

I tabellen (figur 10) sammanställs konsekvenser gällande ekonomi, turer och fordon likt den i avsnitt 4.1.

**SAMLADE FÖRSLAG/OBJEKT FÖR JÄMFÖRELSEALTERNATIVET**

Linje	Förslag med objektsnummer	Baspris T20	Baspris T22	Antal fordon som behövs T20	Antal fordon som behövs T22	Baspris utan fordon T20	Baspris utan fordon T22	Antal Turer må/fr Vinter T20	Antal turer må/fr Vinter T22
1 (165)	S2202	11 816 692kr	13 312 095kr	7	9	7 688 792kr	8 004 795kr	112/116	114/118
2 (166)	S2201_03	11 550 090kr	12 824 729kr	7	8	7 422 190kr	8 107 129 kr	106/110	114/118
3 (163)	S2203	3 562 503kr	4 382 787kr	2	3	2 383 103kr	2 613 687kr	98/102	112/116
<b>Summa:</b>		<b>26 929 285kr</b>	<b>30 519 611kr</b>	<b>16</b>	<b>20</b>	<b>17 494 085kr</b>	<b>18 725 611kr</b>		

• Baspris för T20 och T22 är exklusive index.

Linje 1: 112/116 - T20 (varav 10 korta turer/förstärkningar) 114/118 - T22  
 Linje 2: 106/110 - T20 (varav 8 korta turer/förstärkningar) 114/118 - T22  
 Linje 3: 98/102 - T20 - 112/116 - T22

Figur 10. Samlad bild av konsekvenser för jämförelsealternativet gällande kostnad, fordonsbehov och turer.

Eftersom jämförelsealternativet syftar till att se skillnaden i konsekvenser mot huvudalternativets alternativa dragning av Linje 2, så är det just denna jämförelse som fokus ligger vid. Konsekvenserna och effekterna för Linje 1 och Linje 3 är desamma i jämförelsealternativet som i huvudalternativet.

När trafikutbudet ökar som i huvudalternativet, men att linjesträckningarna behålls som idag blir det tydligt vilken påverkan linjesträckningsvalet över Brandkärr har. Undersökningen av trafikupplägget enligt jämförelsealternativet ger en förhållandevis förväntad bild. När den nuvarande linjesträckningen behålls samtidigt som turerna ökar, ökar också kostnaderna. Precis som för de andra

linjerna innebär detta också att en tröskel passeras för Linje 2 som innebär att ett ytterligare fordon behövs för klara att köra enligt det utökade utbudet.

När jämförelsealternativet jämförs mot budget för T20 visar det sig att den totala kostnadsökningen för Linje 2 blir ca 1 275 tkr. I jämförelse med huvudalternativet som bidrar till samma turutbud så beräknas jämförelsealternativet vara ca 1 426 kr dyrare per år enligt nuvarande kostnadsförutsättningar.

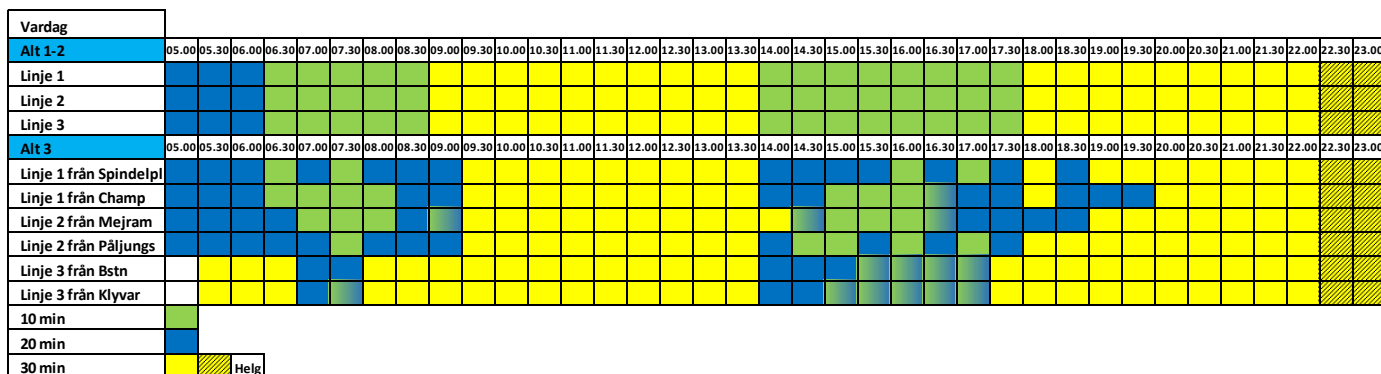
Effekten av jämförelsealternativet i jämförelse mot huvudalternativet är också den tidsvinst som finns per tur. Den förkortade körtid som skapas för Linje 2 genom huvudalternativet kan inte skapas genom jämförelsealternativet. Vilket inte bara sparar på kostnader utan skapar snabbare resor för resenärerna.

I det stora hela innebär jämförelsealternativet en ökning av kostnader för stadstrafiken om ca 3 590 tkr jämfört med budget för T20 och nuvarande kostnadsförhållanden.

### 4.3 Omfördelningsalternativet

Genom trafikupplägg utifrån omfördelningsalternativet är utgångspunkten snarare att undersöka hur mycket turtäthet som kan uppnås utifrån en bestämd budget. Resultat i hur mycket turtäthet som kan uppnås på linjerna i omfördelningsalternativet visas i figur 11, där en jämförelse samtidigt ges i det upplägg som finns för huvudalternativet och jämförelsealternativet (i figuren beskrivna som alt 1-2). Omfördelningsalternativet beskrivs som alternativ 3 i figuren.

Omfördelningsalternativet visar på begränsningar i möjligheten för ökad turtäthet för samtliga linjer. Eftersom budget då inte höjs är det omöjligt att uppnå 10-minuters turtäthet för samtliga linjer vid samma tillfälle på dagen. Därav blir det varierande turtäthet under de tider på dagen som det normalt sett är högtrafik. Resultatet utifrån omfördelningsalternativet blir ett trafikupplägg med återkommande skiften i turtätheten, ett upplägg som bara kommer uppnå samtrafik vid vissa tillfällen men som också kommer bidra till en rörig tidtabellen för resenärerna att förhålla sig till.



Figur 11. Översiktlig bild över turtäthetsintervall över dagen. Överst Alt. 1-2 avser huvudalternativet och jämförelsealternativet. Alt. 3 avser omfördelningsalternativet. Se även bilaga 1 för bättre upplösning.

## SAMLADE FÖRSLAG/OBJEKT FÖR OMFÖRDELNINGALTERNATIVET

Linje	Förslag med objektsnummer	Baspris T20	Baspris T22	Antal fordon som behövs T20	Antal fordon som behövs T22	Baspris utan fordon T20	Baspris utan fordon T22	Antal Turer må/fr Vinter T20	Antal Turer må/Fr Vinter T22
1 (165)	S2202_02	11 816 692kr	11 734 088kr	7	8	7 688 792kr	8 004 795kr	112/116	95/99
2 (166)	S2201_05	11 550 090kr	11 563 420 kr	7	7	7 422 190kr	7 435 520kr	106/110	97/101
3 (163)	S2203_02	3 562 503kr	3 305 608kr	2	2	2 383 103kr	2 126 208kr	98/102	81/85
<b>Summa:</b>		<b>26 929 285kr</b>	<b>26 603 116kr</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>17 494 085kr</b>	<b>17 566 523kr</b>		

- Baspris för T20 och T22 är exklusive index.

Linje 1: 112/116 - T20 (varav 10 korta turer/förstärkningar) 95/99 - T22  
 Linje 2: 106/110 - T20 (varav 8 korta turer/förstärkningar) 97/101 - T22  
 Linje 3: 98/102 - T20 – 81/85 - T22

Figur 12. Samlad bild av konsekvenser för omfördelningsalternativet gällande kostnad, fordonsbehov och turer.

Som kan ses i figur 12 så innebär inte bara omfördelningsalternativet att det blir en oregelbundenhet i turtäthetsintervallen. Att ställa om till 10-talsintervall, utifrån att inte kunna öka kostnaderna för trafiken, skulle också medföra att antalet turer måste minska. Att strukturera trafik utifrån 10-talsintervallen för att på så sätt uppnå samtrafik vid så många turer som möjligt, så skulle det totala antalet turer minska med ca 14% en vanlig exempelmandag. Borträknat förstärkningsturerna som finns i dagens trafik så skulle minskningen istället bli 8%. Enligt omfördelningsförslaget så skulle antalet turer sjunka för samtliga linjer.

Som kan noteras så är budgetarna för omfördelningsalternativet inte fullt exakt som den budget som finns för T20. Att få ett upplägg med exakt samma kostnad är dock svårt eftersom de har helt olika situationer att förhålla sig till. Den snarlika kostnaden enligt omfördelningsalternativet bedöms dock tillräckligt nära och att det vore svårt att skapa ett ännu mer exakt förslag. Om det skulle gå att lägga till lite mer trafik så är bedömningen att påverkan på trafikupplägget är försumbar.

#### 4.4 Sammanställd bild

I tabellen (figur 13) nedan sammanställs det som presenterats i tabellerna från avsnitt 4.1 till 4.3. Här ges en möjlighet för en enkel och översiktlig bedömning av alla alternativ samtidigt.

### SAMLADE FÖRSLAG OCH OBJEKT FÖR ALLA ALTERNATIV

Alternativ	Linje	Förslag med objektsnummer	Baspris T20	Baspris T22	Antal fordon som behövs T20	Antal Fordon som behövs T22	Baspris utan fordon T20	Baspris utan fordon T22	Antal turer må/fr Vinter T20	Antal Turer må/ Fr Vinter T22
Huvud-alternativet 1	1 (165)	S2202	11 816 692 kr	13 312 095kr	7	9	7 688 792kr	8 004 795kr	112/116	114/118
	2 (166)	S2201_02	11 550 090kr	11 398 409 kr	7	7	7 422 190kr	7 268 819 kr	106/110	114/118
	3 (163)	S2203	3 562 503kr	4 382 787 kr	2	3	2 383 103kr	2 613 687 kr	98/102	112/116
	<b>Summa:</b>		<b>26 929 285kr</b>	<b>29 093 291kr</b>	<b>16</b>	<b>19</b>	<b>17 494 085kr</b>	<b>18 319 205kr</b>		
Jämförelse-alternativet 2	1 (165)	S2202	11 816 692kr	13 312 095kr	7	9	7 688 792kr	8 004 795kr	112/116	114/118
	2 (166)	S2201_03	11 550 090kr	12 824 729kr	7	8	7 422 190kr	8 107 129 kr	106/110	114/118
	3 (163)	S2203	3 562 503kr	4 382 787kr	2	3	2 383 103kr	2 613 687kr	98/102	112/116
	<b>Summa:</b>		<b>26 929 285kr</b>	<b>30 519 611kr</b>	<b>16</b>	<b>20</b>	<b>17 494 085kr</b>	<b>18 725 611kr</b>		
Omfördelnings-alternativet 3	1 (165)	S2202_02	11 816 692kr	11 734 088kr	7	8	7 688 792kr	8 004 795kr	112/116	95/99
	2 (166)	S2201_05	11 550 090kr	11 563 420 kr	7	7	7 422 190kr	7 435 520kr	106/110	97/101
	3 (163)	S2203_02	3 562 503kr	3 305 608kr	2	2	2 383 103kr	2 126 208kr	98/102	81/85
	<b>Summa:</b>		<b>26 929 285kr</b>	<b>26 603 116kr</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>17 494 085kr</b>	<b>17 566 523kr</b>		

Figur 13. Samlad bild av konsekvenser för samtliga tre alternativ gällande kostnad, fordonsbehov och turer. Baspris är exklusive index.

## 5 Sammanfattande analys och slutsatser

Genom att undersöka och jämföra dessa förhållandevis strikt preciserade alternativ ges en bild av vad olika inriktningar på utveckling framöver skulle kunna innebära. I detta avsnitt sker en analys som sammanfattar vad som visar sig när de olika alternativen har undersökts.

### 5.1 Redan idag i eller nära taket i kapacitet utifrån budget och fordonstillgång

En observation som inledningsvis kan göras utifrån undersökningen av de olika trafikuppläggen är att behov av ytterligare fordon och ekonomiska medel stiger omgående när strukturerande justeringar i trafikupplägget ska göras samtidigt som kapaciteten ska behållas eller ökas. Detta tyder på att dagens budget och fordonstillgång är välanvänd utifrån att uppnå så hög kapacitet som möjligt för resenärerna.

Genom undersökning av omfördelningsalternativet blir det tydligt att det utifrån befintlig budgetnivå inte är möjligt att skapa ett trafikupplägg som ger samtliga linjer möjlighet till 10-minuterstrafik i högtrafik samtidigt.

Omfördelningsalternativet påvisar också att det inte är möjligt att anpassa trafiken till 10-talsintervall och samtidigt behålla den nuvarande kapacitetsnivån i trafikutbudet. Om samma kostnadsnivå ska behållas samtidigt som det sker en skiftning till 10-talsintervall för samtliga linjer, så innebär det att turtätheten måste minska i högtrafik på minst någon av linjerna utifrån dagens trafikupplägg. Antagligen från dagens 15-minuterstrafik till 20-minuterstrafik.

Resultatet av att behöva sänka turtätheten till 20-minutersintervall i högtrafik för en av linjerna innebär att turer som väl körs kan uppnå samtrafik med de övriga linjerna vid bussterminalen. Däremot så innebär det att det bara är varannan tur som uppnår och bidrar till samtrafik i stadstrafiksnätet. Det innebär också att linjen minskar resenärskapaciteten i jämförelse med dagens utbud.

### 5.2 Funktionell stadstrafik i hela Nyköping tätort innebär en kostnad

Utvecklingen av stadstrafiksystemet i sin helhet handlar både om kapacitet och funktionalitet vilket i sin tur medför bieffekter som attraktivitet och möjlighet att behålla resenärer och få fler att välja bussen.

Kostnadseffekter på kapaciteten är förhållandevis lätt att följa i utredningen, där antalet turer kan studeras i förhållande till kostnader. Värdet på den funktionella resenärvänliga stadstrafiken, som skapar sammankopplade och tydliga resmöjligheter, är svårare att presentera på samma sätt. Det råder dock ingen



tvekan om att Nyköpings stadstrafik är rörig och otydlig ur ett systemperspektiv. Därav krävs det att denna utveckling ses utifrån ett perspektiv med potential för ett bättre stadstrafiknät och kollektivtrafiknät både inom en snar framtid och för en anpassning inför kommande utveckling. Ett funktionellt och attraktivt stadstrafiknät som kan öka resandet såväl om några få år som om ett decennium.

Genom att studera det sammanställda resultatet visar det sig att uppläggen med samtrafik, taktfasthet och jämna intervall driver upp kostnaderna för linjerna i förhållande till körda kilometer och timmar. Täta jämna intervall utan korta förstärkningsturer och med en samtrafik kräver helt enkelt fler fordon. Fordonsbehovet ökar kostnaderna på ett annat sätt än övriga delar av trafik kostnaderna, genom att de innebär vad som mer kan beskrivas som en klumpkostnad.

Att kostnaderna ökar när samtrafik, taktfasthet och jämna intervall införs skulle lika gärna kunna härledas till att det nuvarande trafikupplägget utnyttjar befintliga resurser maximalt på bekostnad av ett mer strukturerat turutbud. Som tidigare förklarar har det nuvarande trafikupplägget år 2020 en uppbyggnad som i flera fall syftar till att lösa kapacitetsbehoven utifrån den budget och de fordon som finns idag. Med hänvisning till vad som sammanfattas i avsnitt 5.1 så innebär i princip varje utvecklingsinsats att kostnader tillkommer.

Sammantaget så pekar en analys av den rådande situationen och de undersökta trafikuppläggen att det är ofrånkomligt med kostnadsökningar i jämförelse med dagens trafik kostnader för att uppnå en mer funktionell och sammankopplad stadstrafik i Nyköping. Med tanke på vad den föreslagna utvecklingen förväntas bidra med, gällande positiva effekter, så bör den beräknade kostnadsökningen vara ekonomiskt motiverad.

### **5.3 Ny linjesträckning över Brandkärr – flera effekter**

#### **5.3.1 Kostnadsräddande besparing**

Genom undersökning av huvudalternativet och genom jämförelser med övriga alternativ så visar det sig att den föreslagna nya linjesträckningen över Brandkärr förväntas ge en sådan tids- och kilometermässig besparing att det är möjligt att öka utbudet enligt huvudförslaget och samtidigt göra kostnadsbesparingar på Linje 2.

Den nya linjesträckningen förväntas kunna ge möjlighet för ett ökat turutbud som bättrar trafiken på Linje 2 i högtrafik samtidigt som det sparas 150 tkr i jämförelse mot nuvarande trafikupplägg som har ett lägre och mindre effektivt utbud. Det är dock i jämförelsen med jämförelsealternativet som den verkliga effekten av huvudalternativet och den föreslagna linjesträckningen visar sig.

Denna utredning visar att en ny linjesträckningsträckning över Brandkärr skulle spara in motsvarande ca 1 425 tkr per år i kostnader för Linje 2, utifrån införande av trafikutbudet enligt förslag.

### 5.3.2 Möjlighet till en attraktivare kollektivtrafik

Utifrån en helhetsbild på kollektivtrafiken kan andra värden vara av större betydelse än kostnadsbesparingen i huvudalternativet. Den tidsmässiga vinsten i en rakare och snabbare linjesträckning om 2 - 4 minuter i vardera riktning bidrar förutom till ekonomiska besparingar och möjlighet att frigöra fordon, till att också skapa möjligheter för en mer attraktiv stadsbusstrafik.

Utveckling av kollektivtrafiken kommer att kunna upplevas attraktivare så länge turtäthetsökningen, tidsvinsten och den rakare resan upplevs som värd den möjliga uppoffring som det innebär för vissa att behöva gå aningen längre till/från hållplatsen än tidigare. Flera av de befintliga resenärerna förväntas uppskatta förändringen, även om det möjligtvis kräver en viss längre promenadsträcka i Brandkärr.

Den föreslagna utveckling med ny sträckning över Brandkärr förväntas också kunna bli ett attraktivare val som skapar nya resenärer. Dels så når den nya sträckningen nya områden som idag saknar kollektivtrafikförsörjning av stadstrafiken, men för varje minut som Linje 2 blir snabbare ökar också möjlighet att locka nya resenärer som idag har god tillgänglighet men som upplever den nuvarande linjesträckningen för långsam. Dagens linjesträckning över Brandkärr med en lång väg som täcker stora områden riskerar att inte upplevas som tillräckligt värd den tidsmässiga uppoffring som bussresan innebär.

## 6 Sammanfattande utlåtande och rekommendation

Utifrån ambitionen att vilja utveckla Nyköpings stadstrafik för en mer funktionell och attraktiv kollektivtrafik som samtidigt inte minskar kapaciteten rekommenderar Allmän kollektivtrafik, Region Sörmland ett fortsatt arbete för en utveckling utifrån huvudalternativet.

Rekommendationen grundas i att:

- Huvudalternativet skulle ge ett mer sammanhållet och funktionellt system med tydligare och förbättrade möjligheter till resande inom Nyköpings tätort. Detta sammanhållna och strukturerade upplägg för trafiken är mer resenärsvänligt och förväntas höja attraktiviteten för stadstrafiksystemet i sin helhet.
- Huvudalternativet ökar kapaciteten i vardagarnas högtrafik då resandet är som högst. Genom huvudalternativet blir det fler turer i högtrafik för samtliga linjer vilket hjälper att hantera det befintliga höga resandet. Vilket i sin tur också skapar möjlighet för att fler kan välja stadstrafiken i framtiden.
- Huvudalternativet skulle innebära en utveckling som får Linje 2 att bli en snabbare och attraktivare linje. Både den faktiska tidsvinsten och den upplevda rakare vägen till/från Centrum/Påljungshage förväntas kunna höja attraktiviteten för Linje 2 på sikt. Den nya linjesträckningen skulle även bidra till att Linje 2 får en bättre kostnadseffektiv trafik i jämförelse med idag.

Vidare kan också konstateras att i och med en utveckling enligt huvudförslaget går utvecklingen i linje med de mål som finns i *Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram* gällande bland annat det övergripande målet om *Attraktiv Kollektivtrafik*. I målet beskrivs däribland en önskad utveckling om ”bra turtäthet, snabba resor och bekväma byten”. Huvudförslagets innehåll som både innehåller fler turer, bättre bytesmöjligheter och snabbare trafik (på Linje 2) knyter tydligt till dessa delar och även fler.

Liknande ställningstaganden finns också i *Transportstrategi för Nyköpings tätort och Skavsta (Dnr 15/477)*. Huvudförslaget förväntas kunna bidra till en utveckling i en riktning som träffar flera av Transportstrategins ställningstaganden. Däribland ställningstaganden om kortare restider, Hela-resan-perspektiv, tillgängliggörande av centrum och styv tidtabell. Utveckling av Linje 2 i huvudförslaget kan även ses som ett steg i riktning mot de beskrivna strategierna om ”uträtade huvudstråk” som trafikeras av stomlinjer.

## 7 Ytterligare behov och alternativa lösningar

### 7.1 Ytterligare behov vid utveckling

Vid ett genomförande utefter huvudalternativet skulle det behövas genomföras infrastrukturåtgärder för att kunna köra enligt nytt förslag på sträckning över Brandkärr. Eftersom inte alla föreslagna hållplatser och hållplatslägen finns idag så behöver nya hållplatser byggas av Nyköpings kommun. Dessa är dock redan identifierade och specificerade.

Behovet behöver dock inte bara bestå utav väginfrastruktur för bussen utan även olika insatser för öka tillgänglighet och den upplevda tryggheten för resenärerna till och kring hållplatserna i sig. Därav kan exempelvis ytterligare utredningar vara lämpliga. Den slutliga utformningen och lokaliseringen skulle kunna innebära att hållplatslägena justeras något framöver. En sådan förändring förväntas dock bara förändra denna rapporters slutsatser marginellt och skulle snarare kunna bidra till ytterligare förbättringar för Linje 2 på sikt kring aspekter som tidigare inte lyfts fram.

### 7.2 Alternativ lösning med fordon

Parallellt med denna utredningsprocess bedrivs också ett arbete kring en utveckling av vad som idag är servicelinjetrafiken i Nyköpings tätort. Om ett nytt koncept för serviceinriktad kollektivtrafik införs inom Nyköpings tätort skulle det kunna frigöra fordonskapacitet som idag används inom servicelinjetrafiken mitt på dagen. Dessa fordon kan då istället användas inom den ordinarie stadsbusstrafiken under fler delar av dygnet. Detta innebär ingen kostnadsbesparing specifikt för stadsbusstrafiken eftersom det kan ses som att en kostnad flyttas. Men det skulle innebära en kostnadsbesparing för kommunens kollektivtrafik i stort om en sådan åtgärd skulle kunna bidra till att det totala behovet av ytterligare/nya bussfordon inte ökar på samma sätt.

Om och hur det är möjligt att skapa alternativa lösningar kring fordonen kan besvaras först efter att båda utredningsprocesserna är klara och att frågan kan studeras i ett större sammanhang.

# Bilaga 1 – Samlade figurer i högre upplösning

## Beskrivning av bilaga

I denna bilaga samlas flera figurer som redan finns i rapporten, men i versioner i något högre upplösning för bättre översyn. Utöver detta tillkommer några figurer som inte finns i rapporten men som fungerat som underlag. Figurerna är skapade av Nobina till trepartssamverkansarbetet för en utveckling av Nyköpings stadstrafik.

I flera av tabellerna görs en jämförelse mot de budgeterade och planerade kostnaderna och fordonsåtgång för trafikåret 2020, förkortat T20. Observera att det är de budgeterade och planerade trafik kostnaderna och behoven och inte det faktiska utfallet för år 2020. Ett komplett budgetunderlag och slutligt utfall innehåller ytterligare parametrar utöver trafik kostnader, exempelvis index och incitament.

Uträknade trafik kostnader och konsekvenser för de olika alternativen som undersökts presenteras som T22. Observera att det för T22 (Trafikår 2022) finns vissa åtgärder som också finns i det planerade upplägget för T21 (Trafikår 2021).

## SAMLADE FÖRSLAG OCH OBJEKT FÖR ALLA ALTERNATIV

Alternativ	Linje	Förslag med objektsnummer	Baspris T20	Baspris T22	Antal fordon som behövs T20	Antal Fordon som behövs T22	Baspris utan fordon T20	Baspris utan fordon T22	Antal turer må/fr Vinter T20	Antal Turer må/Fr Vinter T22
<b>Huvud-alternativet 1</b>	1 (165)	S2202	11 816 692 kr	13 312 095kr	7	9	7 688 792kr	8 004 795kr	112/116	114/118
	2 (166)	S2201_02	11 550 090kr	11 398 409 kr	7	7	7 422 190kr	7 268 819 kr	106/110	114/118
	3 (163)	S2203	3 562 503kr	4 382 787 kr	2	3	2 383 103kr	2 613 687 kr	98/102	112/116
	<b>Summa:</b>		<b>26 929 285kr</b>	<b>29 093 291kr</b>	<b>16</b>	<b>19</b>	<b>17 494 085kr</b>	<b>18 319 205kr</b>		
<b>Jämförelse-alternativet 2</b>	1 (165)	S2202	11 816 692kr	13 312 095kr	7	9	7 688 792kr	8 004 795kr	112/116	114/118
	2 (166)	S2201_03	11 550 090kr	12 824 729kr	7	8	7 422 190kr	8 107 129 kr	106/110	114/118
	3 (163)	S2203	3 562 503kr	4 382 787kr	2	3	2 383 103kr	2 613 687kr	98/102	112/116
	<b>Summa:</b>		<b>26 929 285kr</b>	<b>30 519 611kr</b>	<b>16</b>	<b>20</b>	<b>17 494 085kr</b>	<b>18 725 611kr</b>		
<b>Omfördelnings-alternativet 3</b>	1 (165)	S2202_02	11 816 692kr	11 734 088kr	7	8	7 688 792kr	8 004 795kr	112/116	95/99
	2 (166)	S2201_05	11 550 090kr	11 563 420 kr	7	7	7 422 190kr	7 435 520kr	106/110	97/101
	3 (163)	S2203_02	3 562 503kr	3 305 608kr	2	2	2 383 103kr	2 126 208kr	98/102	81/85
	<b>Summa:</b>		<b>26 929 285kr</b>	<b>26 603 116kr</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>17 494 085kr</b>	<b>17 566 523kr</b>		

*Samlad bild av konsekvenser för samtliga tre alternativ gällande kostnad, fordonsbehov och turer. Baspris är exklusive index.*

## SAMLADE FÖRSLAG/OBJEKT FÖR HUVUDALTERNATIVET

Linje	Förslag med objektsnummer	Baspris T20	Baspris T22	Antal fordon som behövs T20	Antal fordon som behövs T22	Baspris utan fordon T20	Baspris utan fordon T22	Antal turer må/fr Vinter T20	Antal turer må/fr Vinter T22
1 (165)	S2202	11 816 692 kr	13 312 095kr	7	9	7 688 792kr	8 004 795kr	112/116	114/118
2 (166)	S2201_02	11 550 090kr	11 398 409 kr	7	7	7 422 190kr	7 268 819 kr	106/110	114/118
3 (163)	S2203	3 562 503kr	4 382 787 kr	2	3	2 383 103kr	2 613 687 kr	98/102	112/116
<b>Summa:</b>		<b>26 929 285kr</b>	<b>29 093 291kr</b>	<b>16</b>	<b>19</b>	<b>17 494 085kr</b>	<b>18 319 205kr</b>		

- Baspris för T20 och T22 är exklusive index

Linje 1: 112/116 - T20 (varav 10 korta turer/förstärkningar) 114/118 - T22

Linje 2: 106/110 - T20 (varav 8 korta turer/förstärkningar) 114/118 - T22

Linje 3: 98/102 - T20 - 112/116 - T22

*Samlad bild av konsekvenser för huvudalternativet gällande kostnad, fordonbehov och turer.*

## SAMLADE FÖRSLAG/OBJEKT FÖR JÄMFÖRELSEALTERNATIVET

Linje	Förslag med objektsnummer	Baspris T20	Baspris T22	Antal fordon som behövs T20	Antal fordon som behövs T22	Baspris utan fordon T20	Baspris utan fordon T22	Antal Turer må/fr Vinter T20	Antal turer må/fr Vinter T22
1 (165)	S2202	11 816 692kr	13 312 095kr	7	9	7 688 792kr	8 004 795kr	112/116	114/118
2 (166)	S2201_03	11 550 090kr	12 824 729kr	7	8	7 422 190kr	8 107 129 kr	106/110	114/118
3 (163)	S2203	3 562 503kr	4 382 787kr	2	3	2 383 103kr	2 613 687kr	98/102	112/116
<b>Summa:</b>		<b>26 929 285kr</b>	<b>30 519 611kr</b>	<b>16</b>	<b>20</b>	<b>17 494 085kr</b>	<b>18 725 611kr</b>		

- Baspris för T20 och T22 är exklusive index.

Linje 1: 112/116 - T20 (varav 10 korta turer/förstärkningar) 114/118 - T22

Linje 2: 106/110 - T20 (varav 8 korta turer/förstärkningar) 114/118 - T22

Linje 3: 98/102 - T20 - 112/116 - T22

*Samlad bild av konsekvenser för jämförelsealternativet gällande kostnad, fordonsbehov och turer*



## SAMLADE FÖRSLAG/OBJEKT FÖR OMFÖRDELNINGSLTERNATIVET

Linje	Förslag med objektsnummer	Baspris T20	Baspris T22	Antal fordon som behövs T20	Antal fordon som behövs T22	Baspris utan fordon T20	Baspris utan fordon T22	Antal Turer må/fr Vinter T20	Antal Turer må/Fr Vinter T22
1 (165)	S2202_02	11 816 692kr	11 734 088kr	7	8	7 688 792kr	8 004 795kr	112/116	95/99
2 (166)	S2201_05	11 550 090kr	11 563 420 kr	7	7	7 422 190kr	7 435 520kr	106/110	97/101
3 (163)	S2203_02	3 562 503kr	3 305 608kr	2	2	2 383 103kr	2 126 208kr	98/102	81/85
<b>Summa:</b>		<b>26 929 285kr</b>	<b>26 603 116kr</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>17 494 085kr</b>	<b>17 566 523kr</b>		

- Baspris för T20 och T22 är exklusive index.

Linje 1: 112/116 - T20 (varav 10 korta turer/förstärkningar) 95/99 - T22

Linje 2: 106/110 - T20 (varav 8 korta turer/förstärkningar) 97/101 - T22

Linje 3: 98/102 - T20 – 81/85 - T22

*Samlad bild av konsekvenser för omfördelningsalternativet gällande kostnad, fordonsbehov och turer.*





# Bilaga 2 – Resandestatistik över en genomsnittlig vardag 2019

## Beskrivning av bilaga

I denna bilaga samlas figurer över en sammanställning av resandestatistik. I figurerna visas det genomsnittliga resandet över en genomsnittlig dag. Den genomsnittliga dagen är framtagen genom ett genomsnitt av vardagarna under vecka 41 - 42 under 2019. Dessa två veckor speglar i sig en genomsnittlig vecka. Under året finns både veckor med högre och lägre resande. Resandet baseras på valideringar. Det innebär exempelvis att det kan bli ett bortfall då resenärerna inte lyckas validera en giltig biljett. Statistiken kan därmed visa ett något lägre tal än vad som är fallet i verkligheten.

Statistiken är uppdelad utefter de 5 ben som stadstrafikens tre linjer i Nyköping trafikerar. Linje 1 och 2 har vardera två ben, och Linje 3 har endast ett (se karta i rapporten för förtydligande). Genom att dela upp linjerna per ben ges en bild av hur många som reser samtidigt. Det vanligaste sättet att resa är till och från mellan yttre och inre områden i Nyköping. Genom en uppdelning per ben på detta vis ger stapelns höjd en visning om hur många som ungefär är på bussen samtidigt.

Att dela upp linjen på detta vis i presentationer får dock vissa konsekvenser. Det blir vissa felkällor/viss missvisning genom att några resenärer möjligtvis går av bussen tidigt på ett ben och att antalet resenärer är något lägre på samma gång än vad stapeln visar. En annan felkälla/viss missvisning är att de som sitter kvar på bussen och som reser genom stadskärnan över till nästa ben faller bort i statistiken på andra sidan Bussterminalen. Därmed är antalet resenärer sannolikt ofta högre än vad staplarna säger när en buss lämnar centrala Nyköping på väg ut mot de yttre delarna av staden.

Färgerna på staplarna är kodade utefter en viss hållplats. På så vis blir det tydligt vid vilka hållplatser som påstigandet (valideringarna) är som högst.

I rapporten ges en samlad analys av resultatet från statistiken i bilagans figurer. Någon ytterligare analys eller beskrivning av resultatet ges inte i denna bilaga.

## Beskrivning av linjer, ben och riktningar:

Linje 1 är detsamma som Linje 165

- **Riktning A. Till Bussterminalen = Benet från Harg till Bussterminalen. Från Bussterminalen = Benet från Bussterminalen till Bryngelstorp.**
- **Riktning B. Till Bussterminalen = Benet från Bryngelstorp till Bussterminalen. Från Bussterminalen = Benet från Bussterminalen till Harg.**

### **Linje 2 är detsamma som Linje 166**

- **Riktning A. Till Bussterminalen = Benet från Brandkärr till Bussterminalen. Från Bussterminalen = Benet från Bussterminalen till Arnö.**
- **Riktning B. Till Bussterminalen = Benet från Arnö till Bussterminalen. Från Bussterminalen = Benet från Bussterminalen till Brandkärr.**

### **Linje 3 är detsamma som Linje 163**

- **Riktning A = Från Bussterminalen till Brandholmen (ett ben)**
- **Riktning B = Från Brandholmen till Bussterminalen (ett ben)**

## **Sid 3 till 8 – Genomsnitt av valideringar per tur**

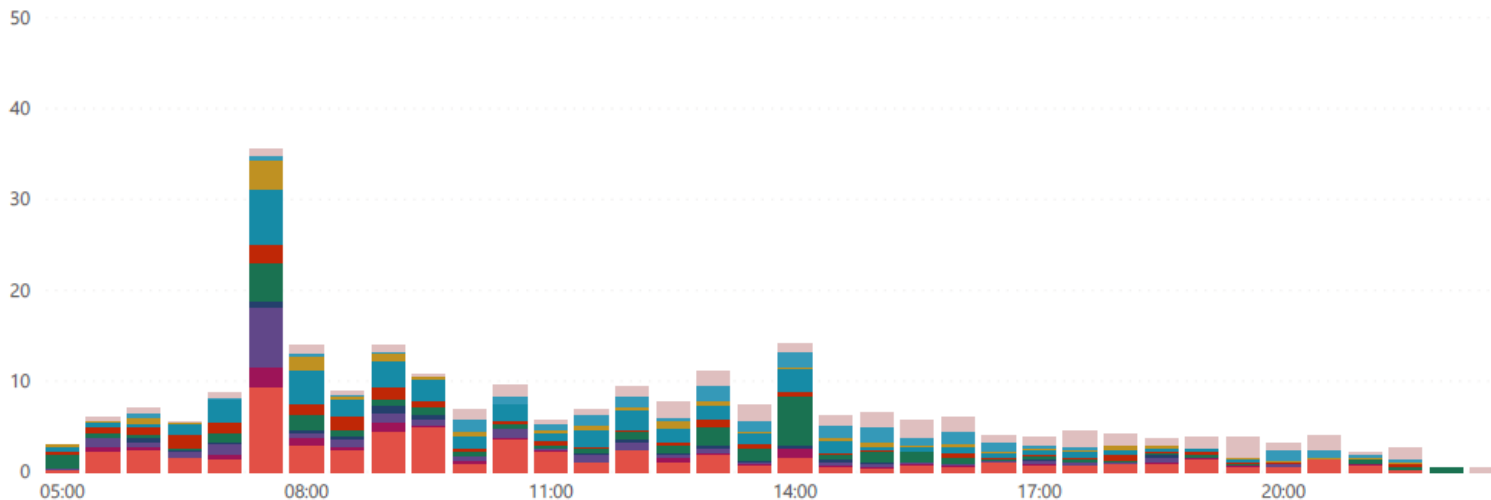
Här visas genomsnittliga resandet per tur under 30-minutersintervall. Dvs ett genomsnitt av valideringarna per avgång under den halvtimman. Detta är beräknat på en genomsnittlig vardag, 2019.

## **Sid 9 till 14 – Genomsnitt av valideringar per halvtimme under dagen**

Här visas det genomsnittliga resandet per halvtimme. Detta är beräknat på en genomsnittlig vardag, 2019.

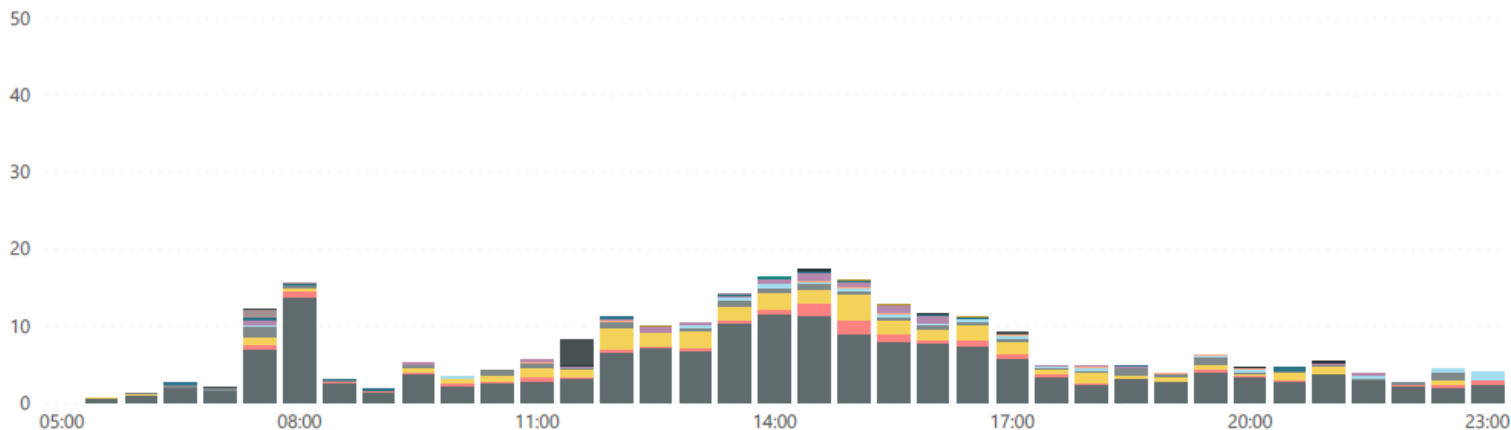
### 165 A till bussterminalen valideringar per avgång

Sekvensnummer 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10



### 165 A från bussterminalen valideringar per avgång

Sekvensnummer 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25

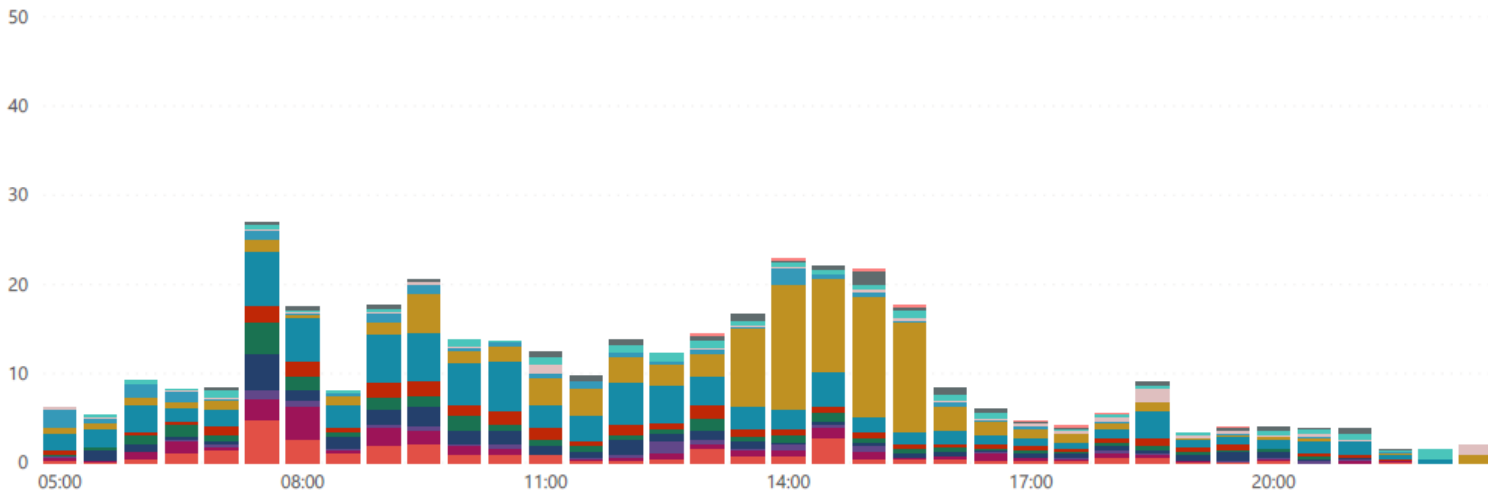


## 1 Harg - Bussterminalen - Bryngelstorp

Sekvensnummer	Hållplatsnamn
1	Spindelplan
2	Diagonalvägen
3	Eskilstunavägen
4	Platensvägen
5	Oppeby torg
6	Sturevägen
7	Oppeby
8	Oscarsberg
9	Lasarettet
10	Centralstationen
11	Bussterminalen
12	Bussterminalen
13	Fruängsgatan
14	V. Trädgårdsgatan
15	Stockholmsvägen
16	Sporthallen
17	Vintervägen
18	Örnskölds väg
19	Stenkulla/Trosavägen
20	Rosenkällagården
21	Rosenkällaskolan
22	Storkvägen
23	Myrstigen
24	Svampvägen
25	Champinjönvägen

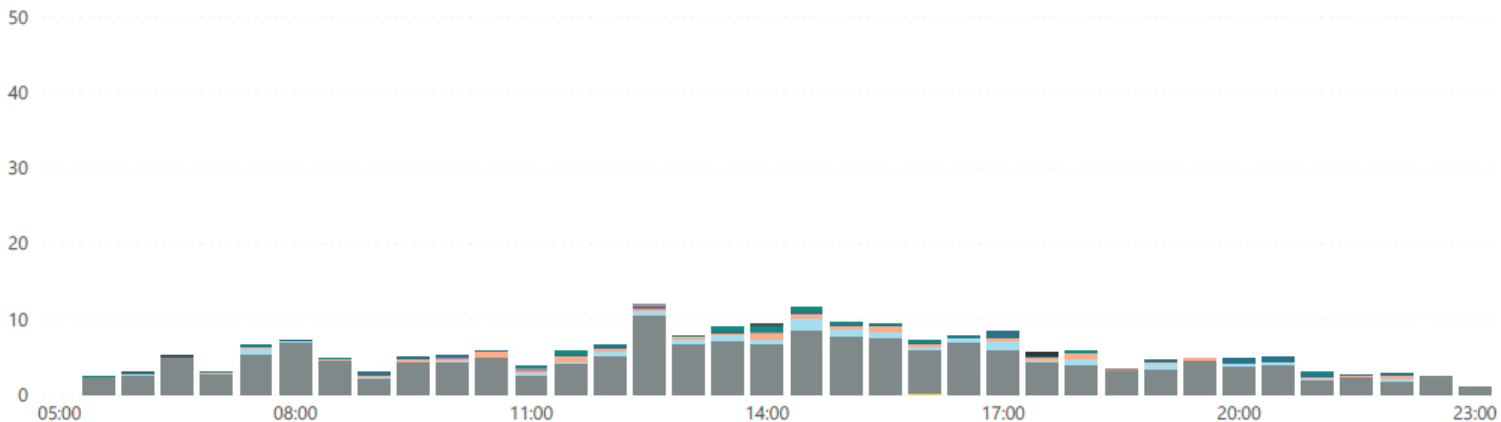
### 165 B till Bussterminalen valideringar per avgång

Sekvensnummer 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13



### 165 B från Bussterminalen valideringar per avgång

Sekvensnummer 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25

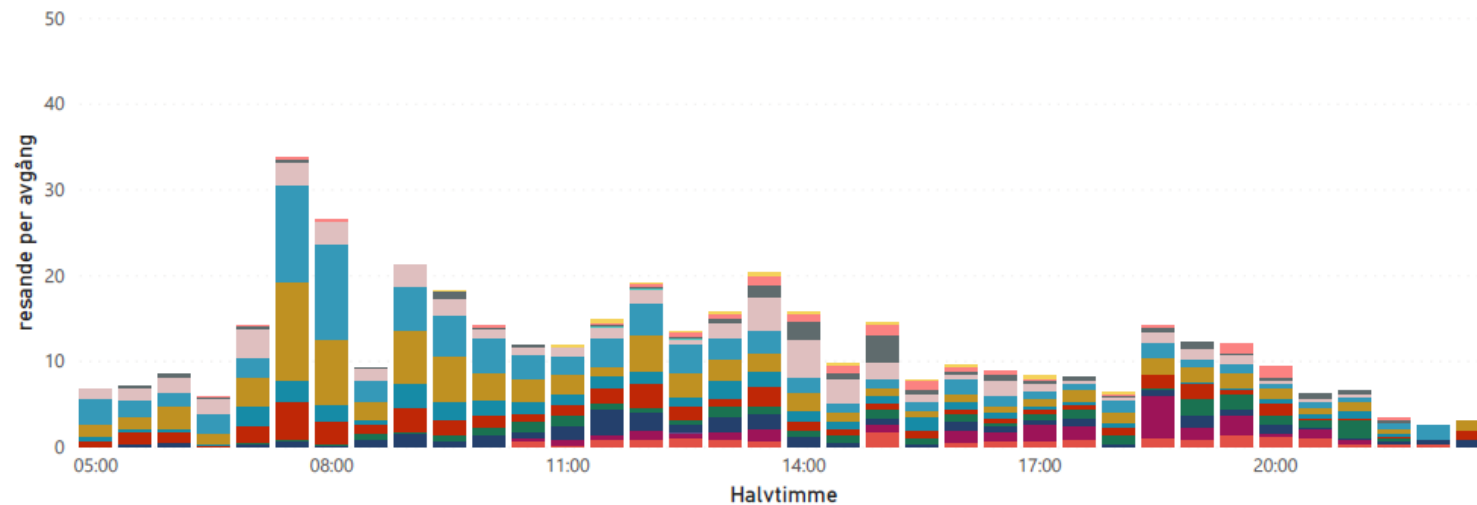


## 1 Bryngelstorp - Bussterminalen - Harg

Sekvensnummer	Hållplatsnamn
1	Champinjonvägen
2	Svampvägen
3	Myrstigen
4	Storkvägen
5	Rosenkällaskolan
6	Rosenkällagården
7	Stenkulla/Trosavägen
8	Örnskölds väg
9	Vintervägen
10	Sporthallen
11	Stockholmsvägen
12	V. Trädgårdsgatan
13	Fruängsgatan
14	Bussterminalen
15	Bussterminalen
16	Centralstationen
17	Lasarettet
18	Oscarsberg
19	Oppeby
20	Sturevägen
21	Oppeby torg
22	Platensvägen
23	Eskilstunavägen
24	Diagonalvägen
25	Spindelplan

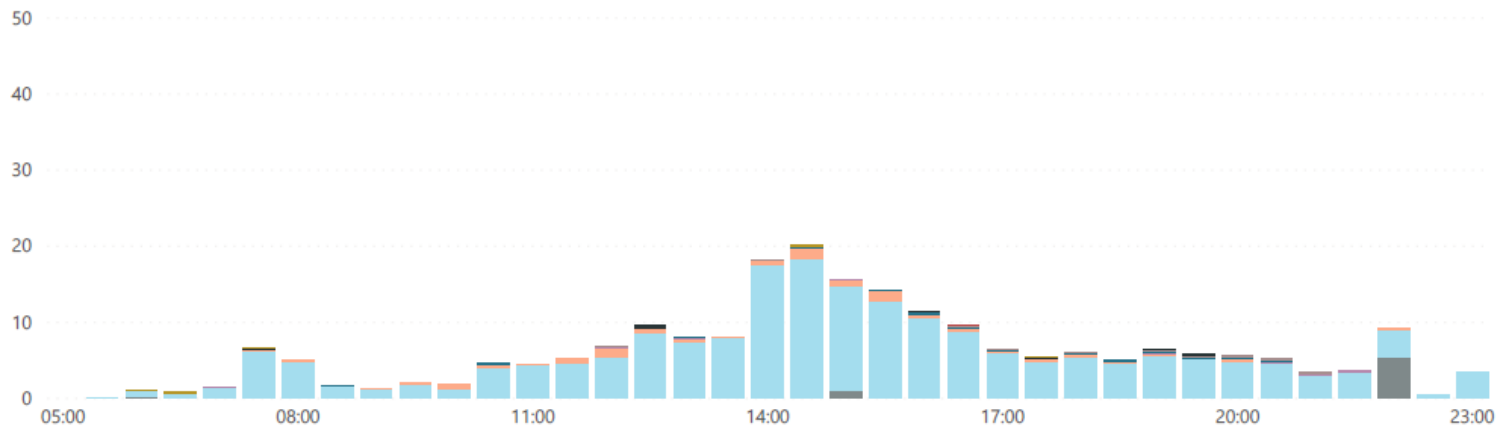
### 166 A till Bussterminalen valideringar per avgång

Sekvensnummer 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14



### 166 A från Bussterminalen valideringar per avgång

Sekvensnummer 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24



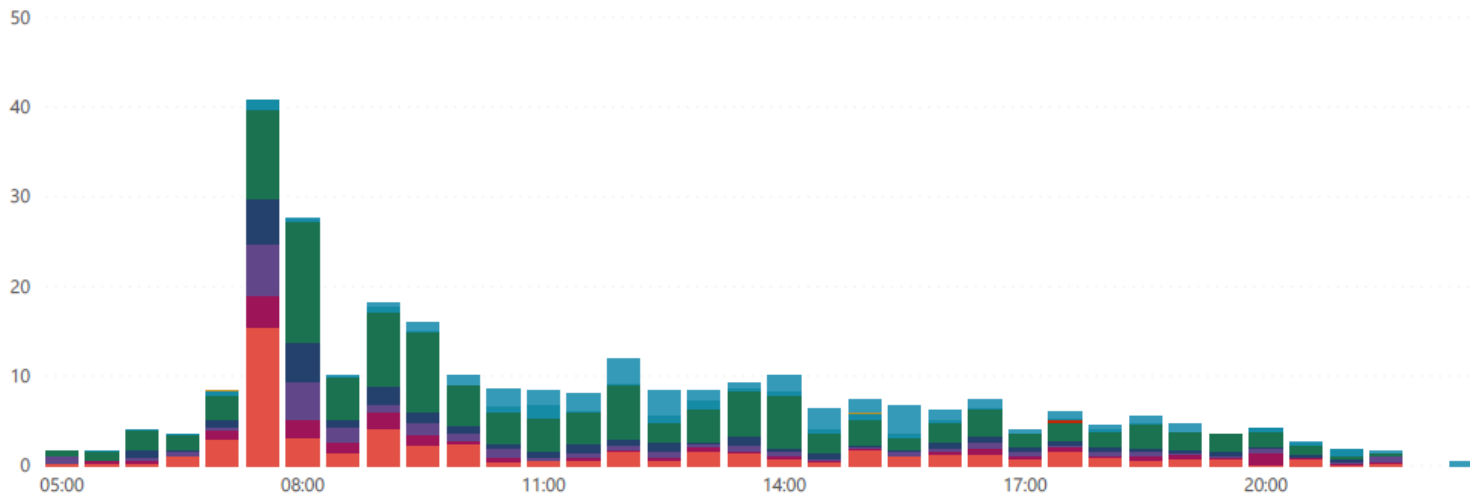
## 2 Brandkärr - Bussterminalen - Arnö

Sekvensnummer	Hållplatsnamn
1	Stenbocksvägen
2	Påljongshage Köpc
3	Svärtavägen
4	Gustavsbergsstigen Ost
5	Gustavsbergsstigen Väst
6	Hagstugan
7	Mariebergsgården
8	Mariagården
9	Ortvägen
10	Isaksdal
11	Tegnérsgatan
12	Stockholmsvägen
13	V. Trädgårdsgatan
14	Fruängsgatan
15	Bussterminalen
16	Bussterminalen
17	Spelhagsvägen
18	Arnö norra
19	Dillvägen
20	Herrhagsvägen
21	Grönsaksvägen
22	Strandstuviksvägen
23	Trollstigen
24	Mejramvägen



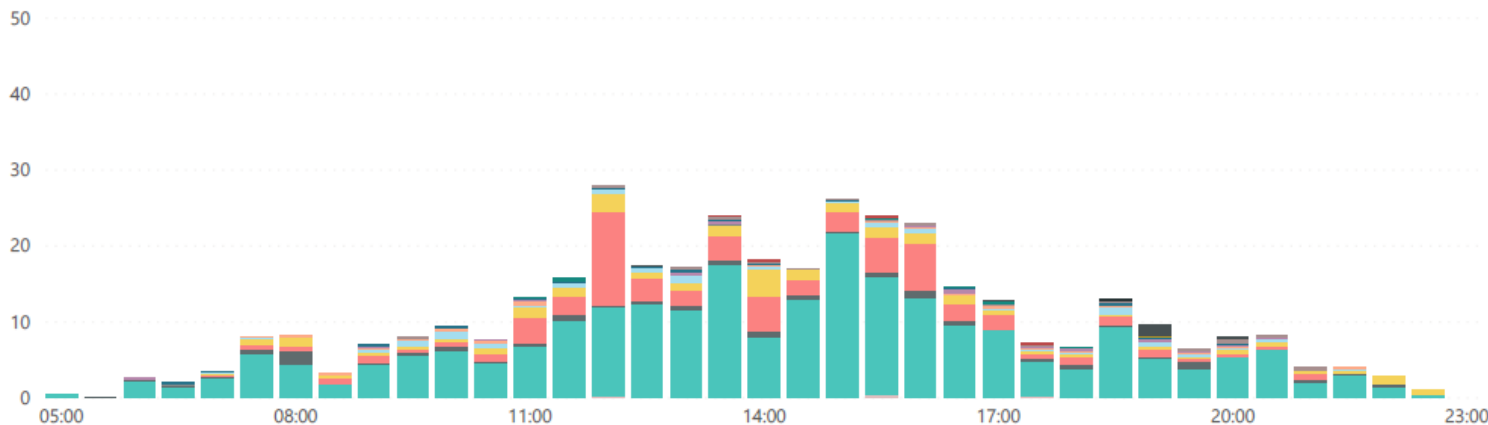
### 166 B till Bussterminalen valideringar per avgång

Sekvensnummer 1 2 3 4 5 6 7 8 9



### 166 B från Bussterminalen valideringar per avgång

Sekvensnummer 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26

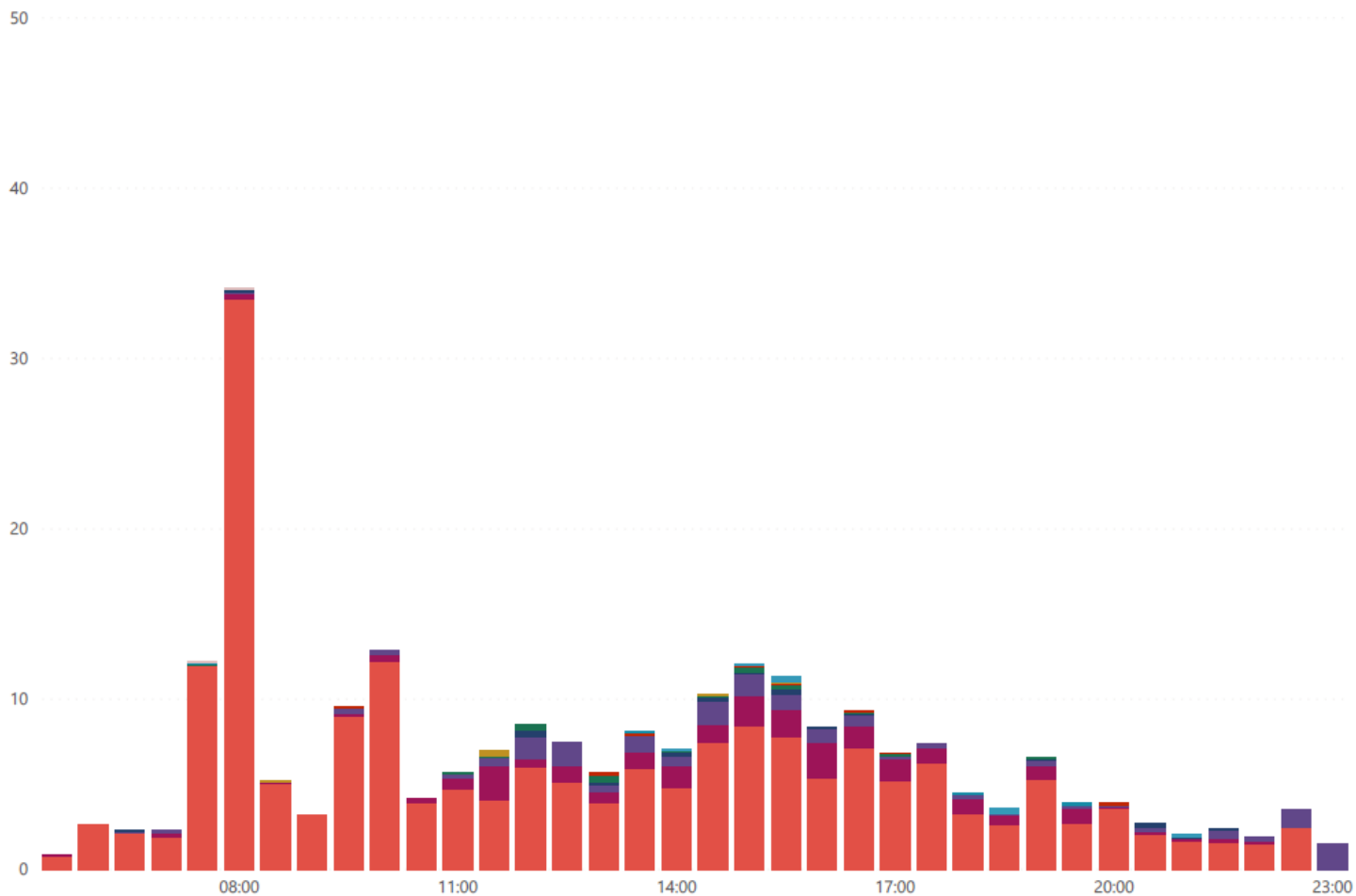


### 2 Arnö - Bussterminalen - Brandkärr

Sekvensnummer	Hållplatsnamn
1	Mejramvägen
2	Trollstigen
3	Strandstuviksvägen
4	Grönsaksvägen
5	Herrhagsvägen
6	Dillvägen
7	Örstigsleden
8	Arnö norra
9	Spelhagsvägen
10	Bussterminalen
11	Bussterminalen
12	Fruängsgatan
13	V. Trädgårdsgatan
14	Stockholmsvägen
15	Tegnérsgatan
16	Isaksdal
17	Ortvägen
18	Mariagården
19	Mariebergsgården
20	Hagstugan
21	Gustavsbergsstigen Väst
22	Gustavsbergsstigen Ost
23	Gustavsbergsstigen
24	Svärtavägen
25	Påljongshage Köpc
26	Stenbocksvägen

### 163 A från Bussterminalen valideringar per avgång

Sekvensnummer 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11

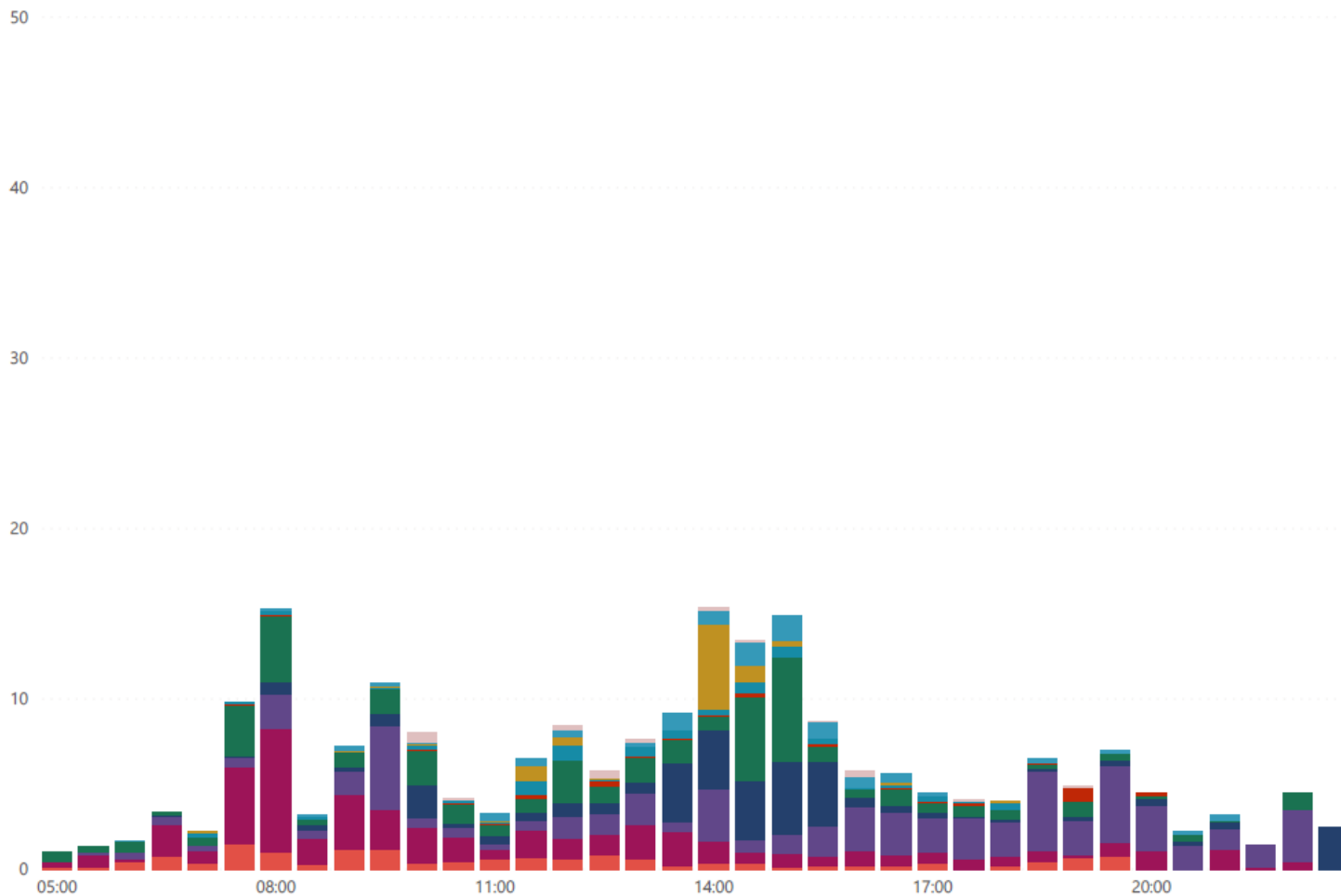


### 3 Bussterminalen - Brandholmen

Sekvensnummer	Hållplatsnamn
1	Bussterminalen
2	V. Kvarngatan
3	Stadshuset
4	Folkungabron
5	Polishuset
6	Hamnen
7	Husarvägen
8	Brandholmsvägen
9	Rosvalla
10	Brandholmen
11	Klyvaregatan

### 163 B till Bussterminalen valideringar per avgång

Sekvensnummer 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11

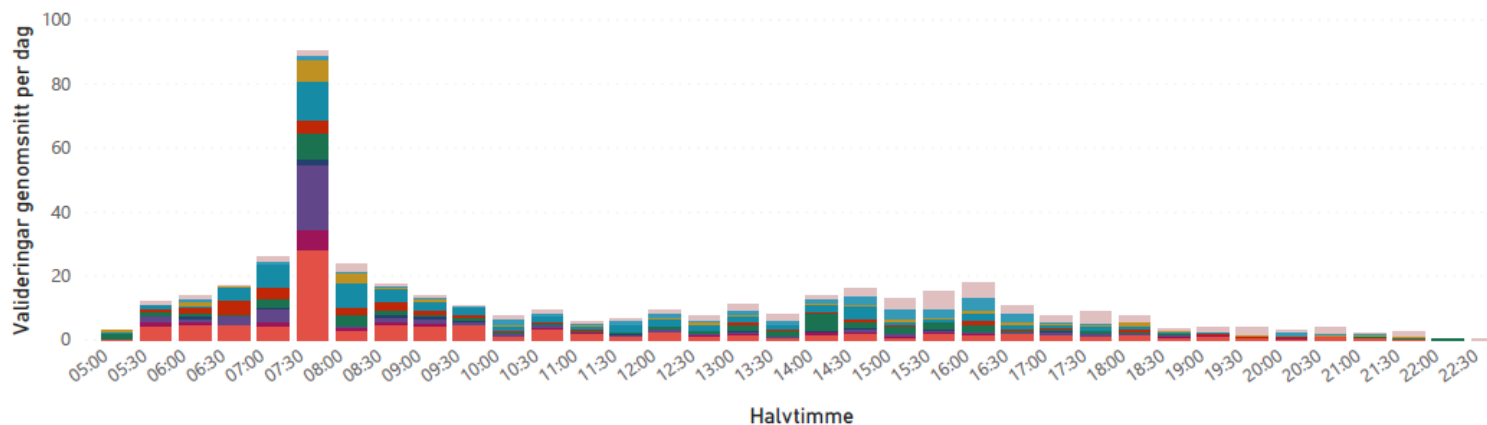


### 3 Brandholmen - Bussterminalen

Sekvensnummer	Hållplatsnamn
1	Klyvaregatan
2	Brandholmen
3	Rosvalla
4	Brandholmsvägen
5	Husarvägen
6	Hamnen
7	Polishuset
8	Folkungabron
9	Stadshuset
10	V. Kvarngatan
11	Bussterminalen

### Linje 165 riktning A till Bussterminalen

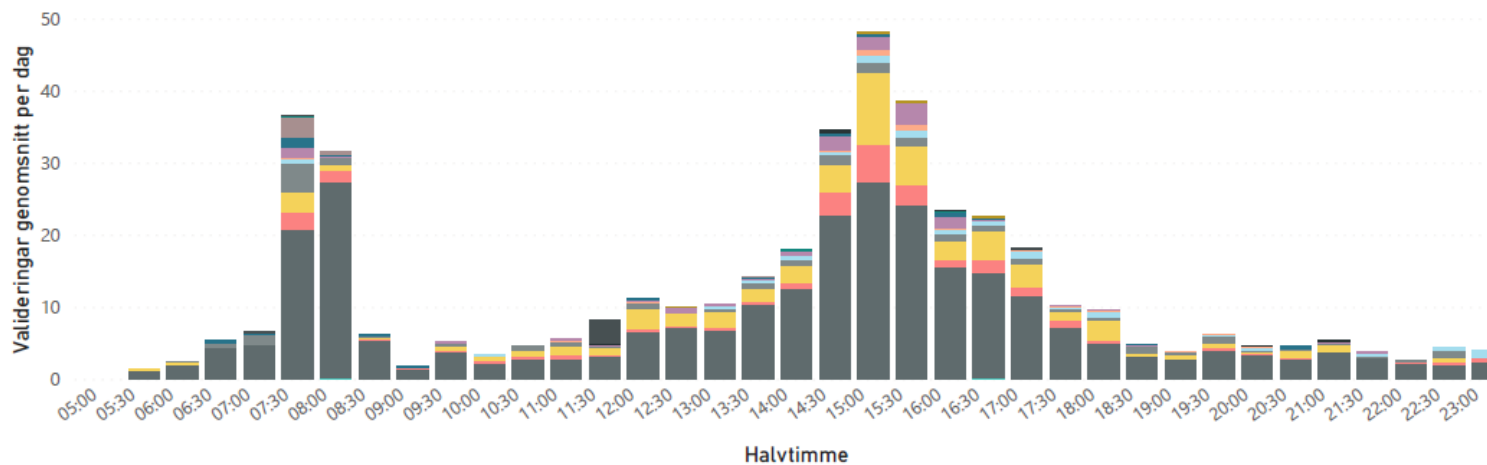
Sekvensnummer 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10



Sekvensnummer	Hållplatsnamn
10	Centralstationen
9	Lasarettet
8	Oscarsberg
7	Oppeby
6	Sturevägen
5	Oppeby torg
4	Platensvägen
3	Eskilstunavägen
2	Diagonalvägen
1	Spindelplan

### Linje 165 riktning A från Bussterminalen

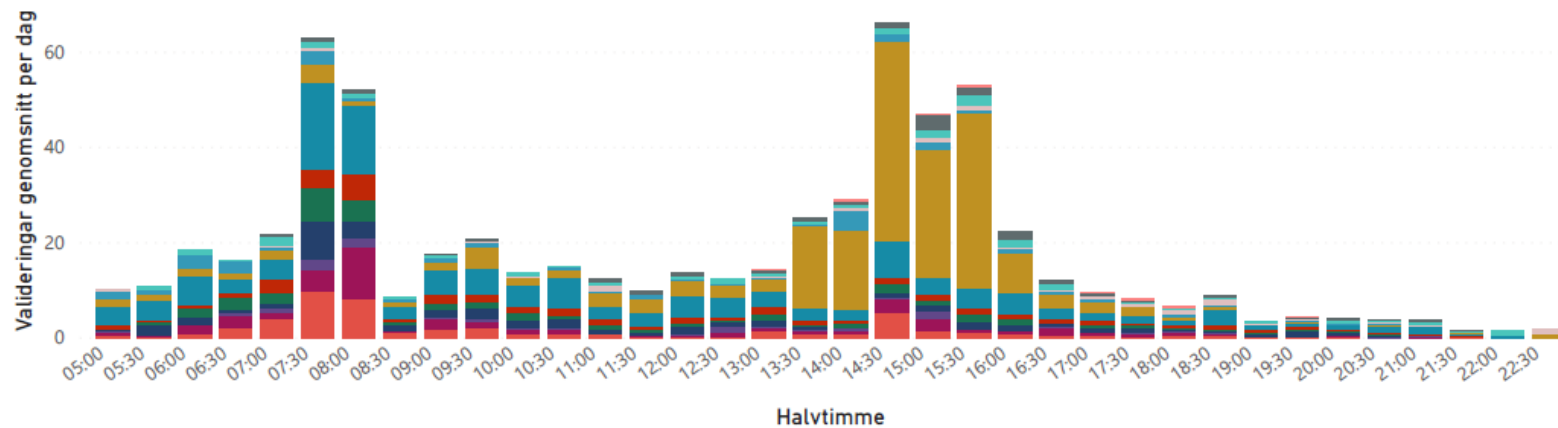
Sekvensnummer 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25



Sekvensnummer	Hållplatsnamn
25	Champinjonvägen
24	Svampvägen
23	Myrstigen
22	Storkvägen
21	Rosenkällaskolan
20	Rosenkällagården
19	Stenkulla/Trosavägen
18	Örnskölds väg
17	Vintervägen
16	Sporthallen
15	Stockholmsvägen
14	V. Trädgårdsgatan
13	Fruängsgatan
12	Bussterminalen
11	Bussterminalen

### Linje 165 riktning B till Bussterminalen

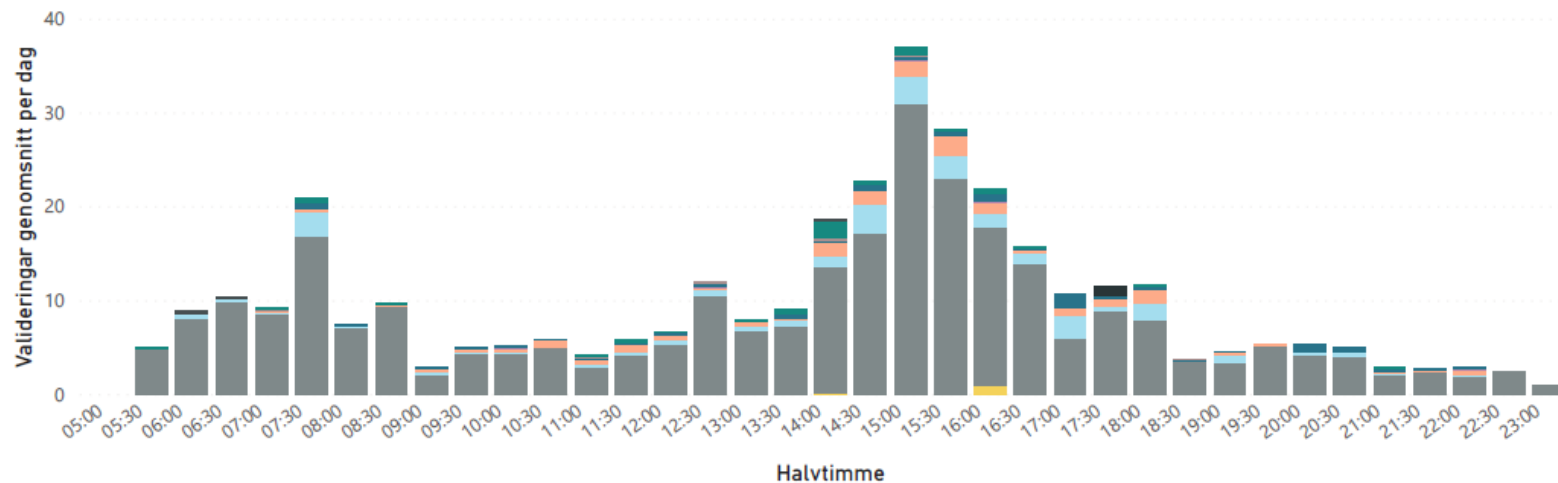
Sekvensnummer 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13



Sekvensnummer	Hållplatsnamn
13	Fruängsgatan
12	V. Trädgårdsgatan
11	Stockholmsvägen
10	Sporthallen
9	Vintervägen
8	Örnskölds väg
7	Stenkulla/Trosavägen
6	Rosenkällagården
5	Rosenkällaskolan
4	Storkvägen
3	Myrstigen
2	Svampvägen
1	Champinjonvägen

### Linje 165 riktning B från Bussterminalen

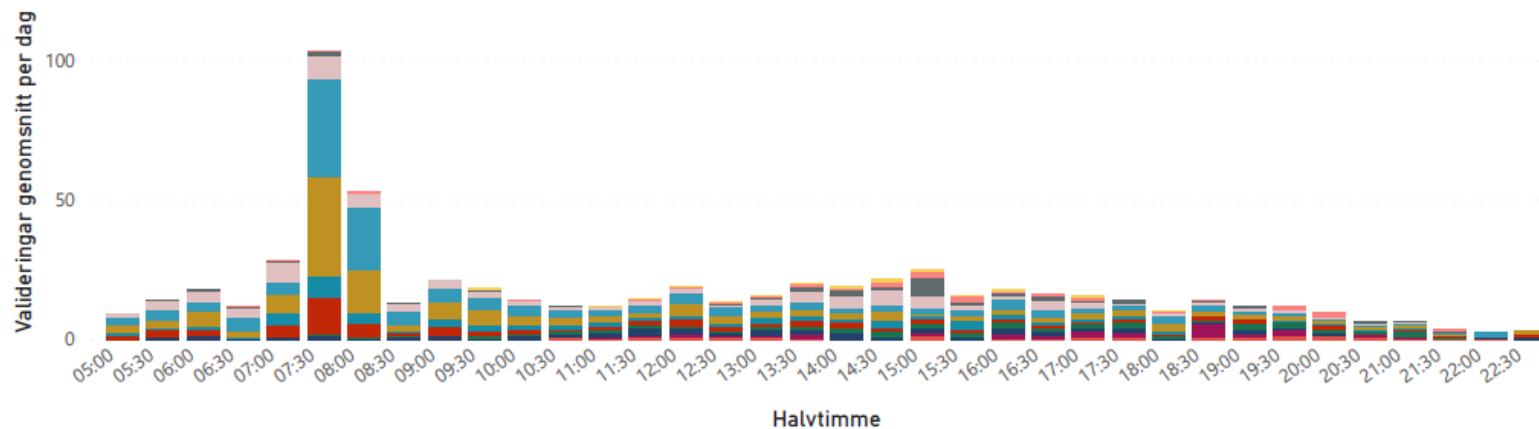
Sekvensnummer 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25



Sekvensnummer	Hållplatsnamn
25	Spindelplan
24	Diagonalvägen
23	Eskilstunavägen
22	Platensvägen
21	Oppeby torg
20	Sturevägen
19	Oppeby
18	Oscarsberg
17	Lasarettet
16	Centralstationen
15	Bussterminalen
14	Bussterminalen

### Linje 166 riktning A till Bussterminalen

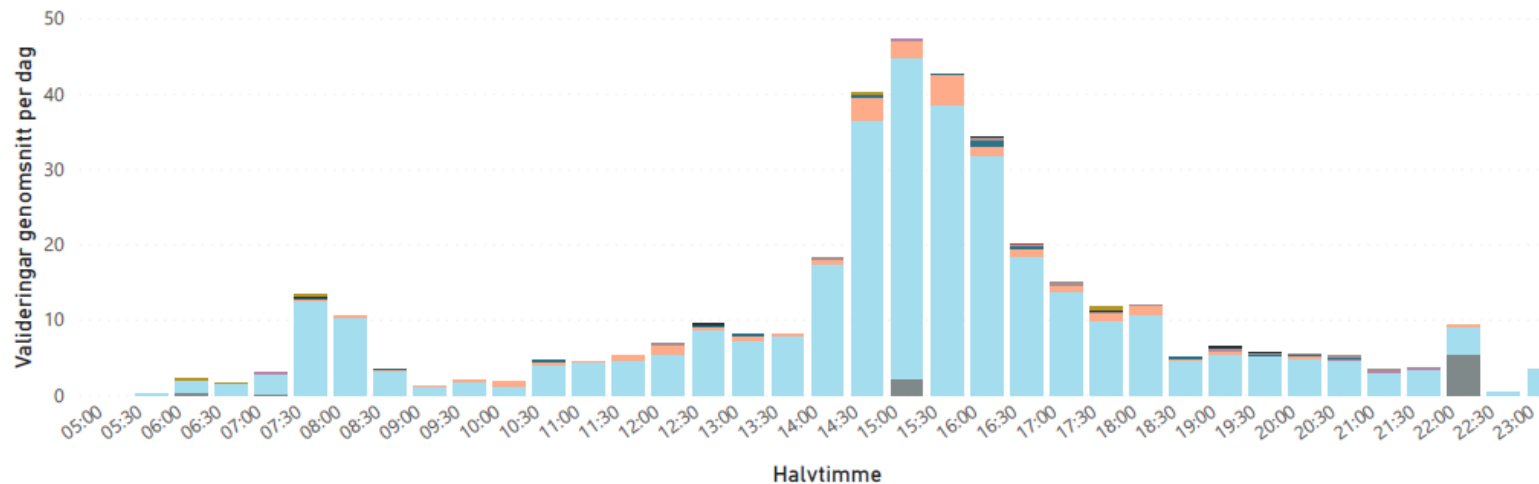
Sekvensnummer 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14



Sekvensnummer	Hållplatsnamn
14	Fruängsgatan
13	V. Trädgårdsgatan
12	Stockholmsvägen
11	Tegnérgatan
10	Isaksdal
9	Ortvägen
8	Mariagården
7	Mariebergsgården
6	Hagstugan
5	Gustavsbergstigen Väst
4	Gustavsbergstigen Ost
3	Svärtavägen
2	Påljunghage Köpc
1	Stenbocksvägen

### Linje 166 riktning A från Bussterminalen

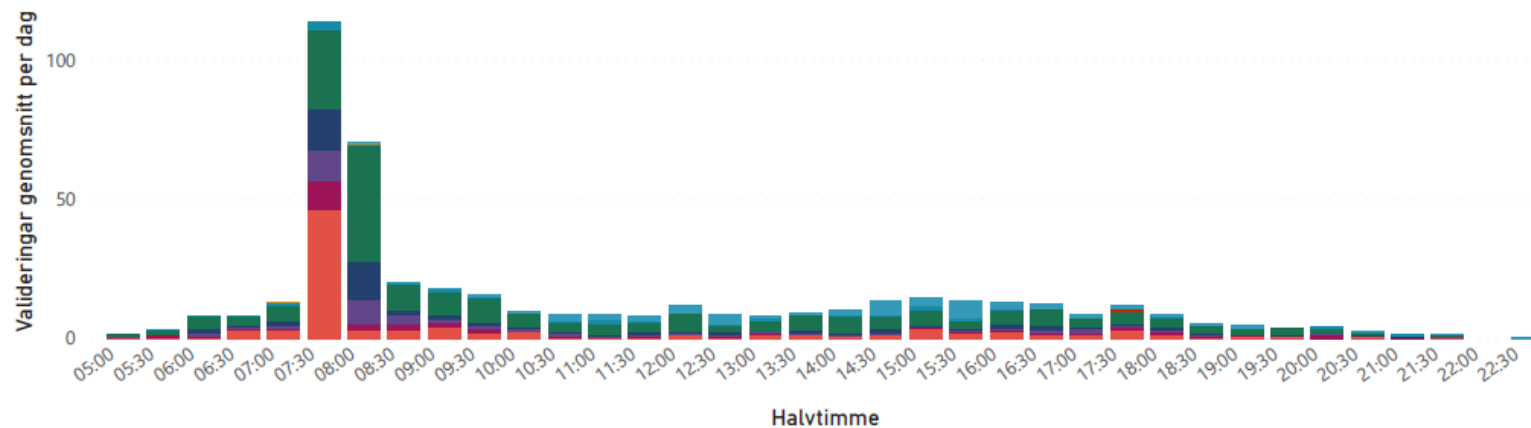
Sekvensnummer 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24



Sekvensnummer	Hållplatsnamn
24	Mejramvägen
23	Trollstigen
22	Strandstuviksvägen
21	Grönsaksvägen
20	Herrhagsvägen
19	Dillvägen
18	Arnö norra
17	Spelhagsvägen
16	Bussterminalen
15	Bussterminalen

### Linje 166 riktning B till Bussterminalen

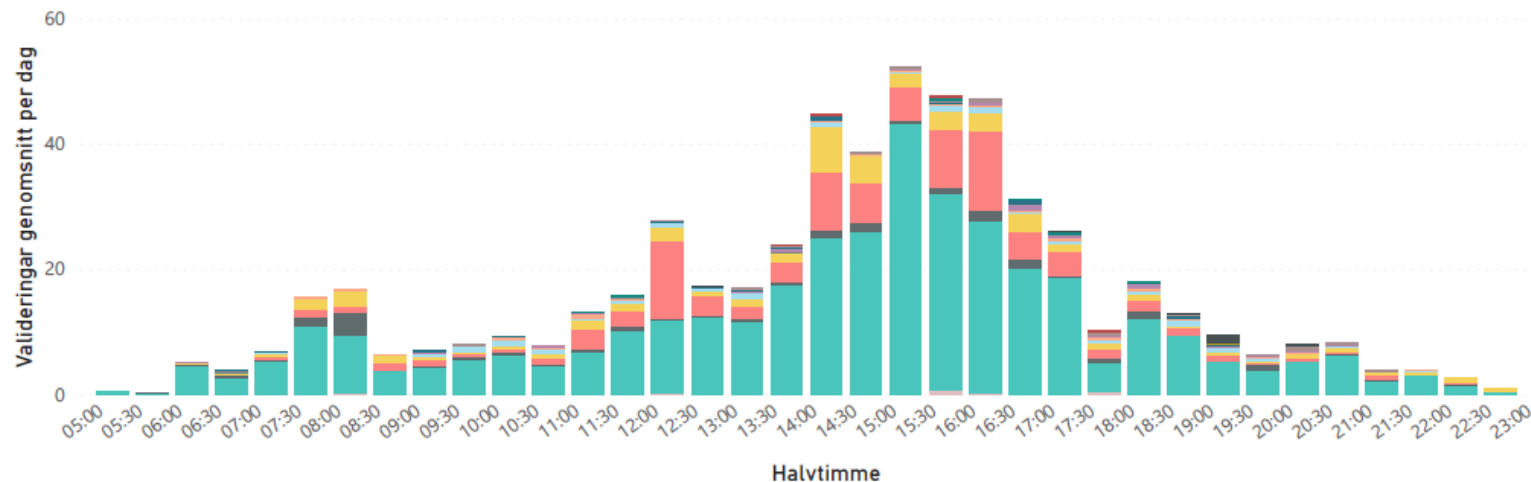
Sekvensnummer 1 2 3 4 5 6 7 8 9



Sekvensnummer	Hållplatsnamn
9	Spelhagsvägen
8	Arnö norra
7	Örstigsleden
6	Dillvägen
5	Herrhagsvägen
4	Grönsaksvägen
3	Strandstuviksvägen
2	Trollstigen
1	Mejramvägen

### Linje 166 riktning B från Bussterminalen

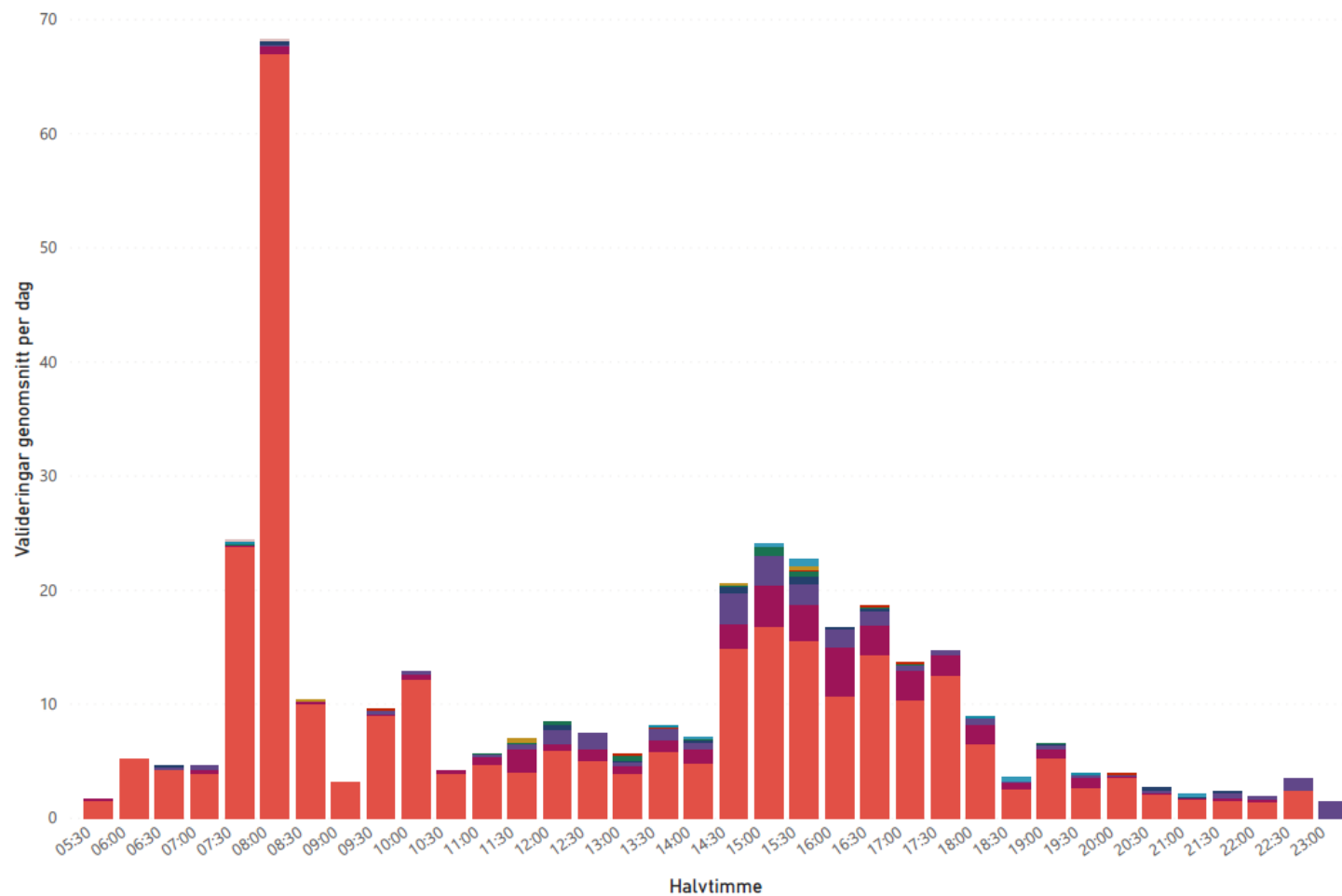
Sekvensnummer 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26



Sekvensnummer	Hållplatsnamn
26	Stenbocksvägen
25	Påljugshage Köpc
24	Svärtavägen
23	Gustavsbergsstigen
22	Gustavsbergsstigen Ost
21	Gustavsbergsstigen Väst
20	Hagstugan
19	Mariebergsgården
18	Mariagården
17	Ortvägen
16	Isaksdal
15	Tegnérsgatan
14	Stockholmsvägen
13	V. Trädgårdsgatan
12	Fruängsgatan
11	Bussterminalen
10	Bussterminalen

### Linje 163 riktning A från Bussterminalen

Sekvensnummer 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11

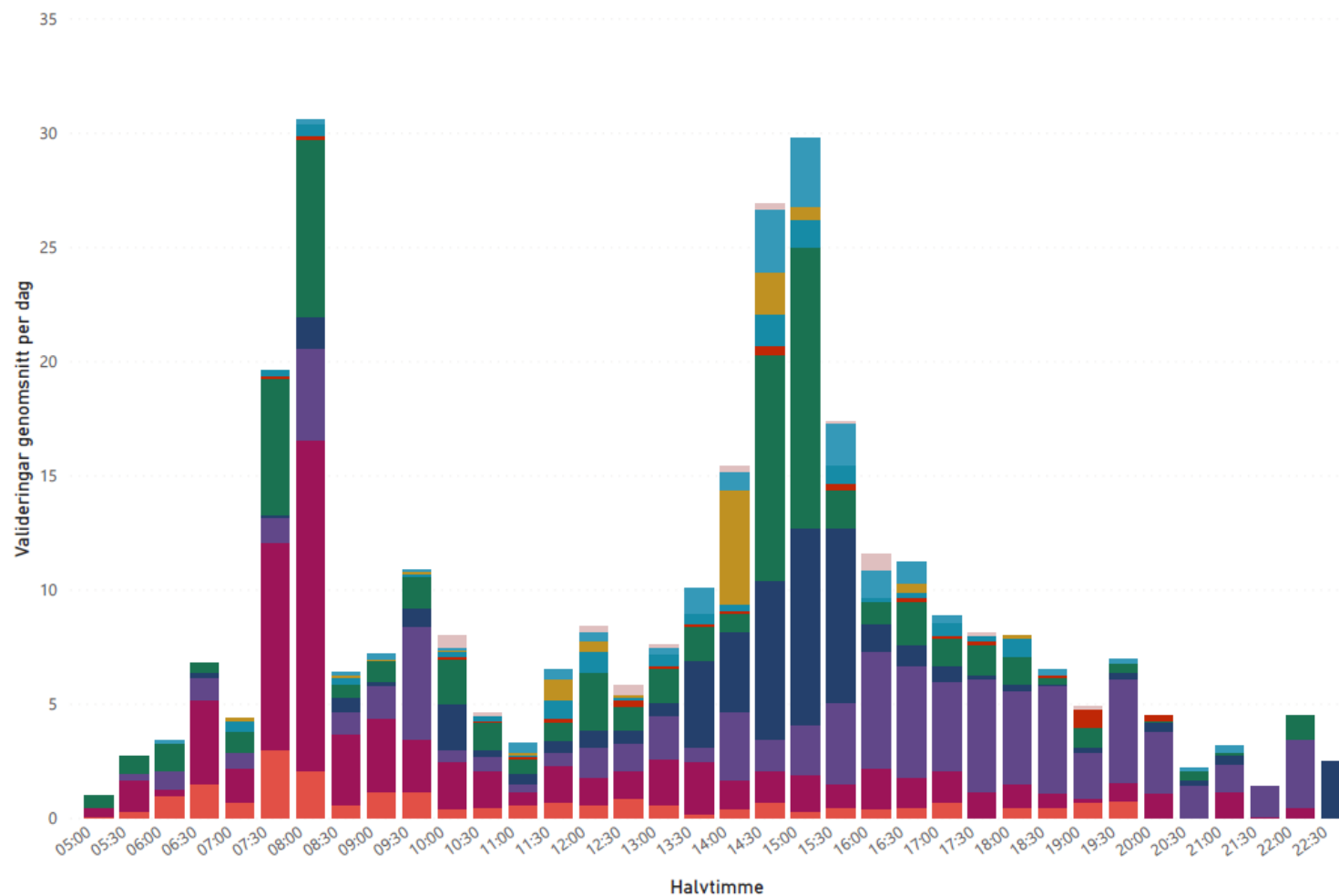


Sekvensnummer	Hållplatsnamn
11	Klyvaregatan
10	Brandholmen
9	Rosvalla
8	Brandholmsvägen
7	Husarvägen
6	Hamnen
5	Polishuset
4	Folkungabron
3	Stadshuset
2	V. Kvarngatan
1	Bussterminalen



Linje 163 riktning B till Bussterminalen

Sekvensnummer 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11



Sekvensnummer	Hållplatsnamn
11	Bussterminalen
10	V. Kvarngatan
9	Stadshuset
8	Folkungabron
7	Polishuset
6	Hamnen
5	Husarvägen
4	Brandholmsvägen
3	Rosvalla
2	Brandholmen
1	Klyvaregatan

# Bilaga 3 – Resandestatistik över en dag med högt resande 2019

## Beskrivning av bilaga

I denna bilaga samlas figurer över en sammanställning av resandestatistik. I figurerna visas resandet onsdagen vecka 6, 2019. Denna dag var en av de dagar med mest resande, under det året, på de tre linjerna i Nyköpings stadstrafik. Resandet baseras på valideringar. Det innebär exempelvis att det kan bli ett bortfall då resenärerna inte lyckas validera en giltig biljett. Statistiken kan därmed visa ett något lägre tal än vad som är fallet i verkligheten.

Statistiken är uppdelad utefter de 5 ben som stadstrafikens tre linjer i Nyköping trafikerar. Linje 1 och 2 har vardera två ben, och Linje 3 har endast ett (se karta i rapporten för förtydligande). Genom att dela upp linjerna per ben ges en bild av hur många som reser samtidigt. Det vanligaste sättet att resa är till och från mellan yttre och inre områden i Nyköping. Genom en uppdelning per ben på detta vis ger stapelns höjd en visning om hur många som ungefär är på bussen samtidigt.

Att dela upp linjen på detta vis i presentationer får dock vissa konsekvenser. Det blir vissa felkällor/viss missvisning genom att några resenärer möjligtvis går av bussen tidigt på ett ben och att antalet resenärer är något lägre på samma gång än vad stapeln visar. En annan felkälla/viss missvisning är att de som sitter kvar på bussen och som reser genom stadskärnan över till nästa ben faller bort i statistiken på andra sidan Bussterminalen. Därmed är antalet resenärer sannolikt ofta högre än vad staplarna säger när en buss lämnar centrala Nyköping på väg ut mot de yttre delarna av staden

Färgerna på staplarna är kodade utefter en viss hållplats. På så vis blir det tydligt vid vilka hållplatser som påstigandet (valideringarna) är som högst.

I rapporten ges en samlad analys av resultatet från statistiken i bilagans figurer. Någon ytterligare analys eller beskrivning av resultatet ges inte i denna bilaga.

## Beskrivning av linjer, ben och riktningar:

Linje 1 är detsamma som Linje 165

- **Riktning A. Till Bussterminalen = Benet från Harg till Bussterminalen. Från Bussterminalen = Benet från Bussterminalen till Bryngelstorp.**
- **Riktning B. Till Bussterminalen = Benet från Bryngelstorp till Bussterminalen. Från Bussterminalen = Benet från Bussterminalen till Harg.**

### **Linje 2 är detsamma som Linje 166**

- **Riktning A. Till Bussterminalen = Benet från Brandkärr till Bussterminalen. Från Bussterminalen = Benet från Bussterminalen till Arnö.**
- **Riktning B. Till Bussterminalen = Benet från Arnö till Bussterminalen. Från Bussterminalen = Benet från Bussterminalen till Brandkärr.**

### **Linje 3 är detsamma som Linje 163**

- **Riktning A = Från Bussterminalen till Brandholmen (ett ben)**
- **Riktning B = Från Brandholmen till Bussterminalen (ett ben)**

### **Sid 3 till 8 – Genomsnitt av valideringar per tur**

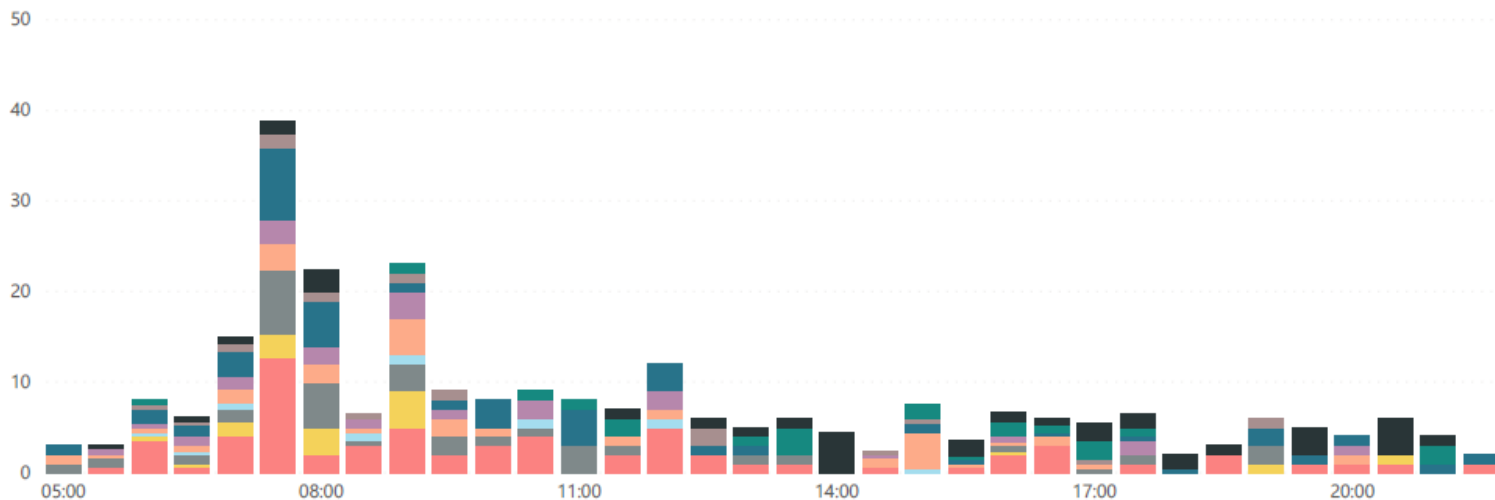
Här visas genomsnittliga resandet per tur under 30-minutersintervall. Dvs ett genomsnitt av valideringarna per avgång under den halvtimmen.

### **Sid 9 till 14 – Genomsnitt av valideringar per halvtimme under dagen**

Här visas det genomsnittliga resandet per halvtimme.

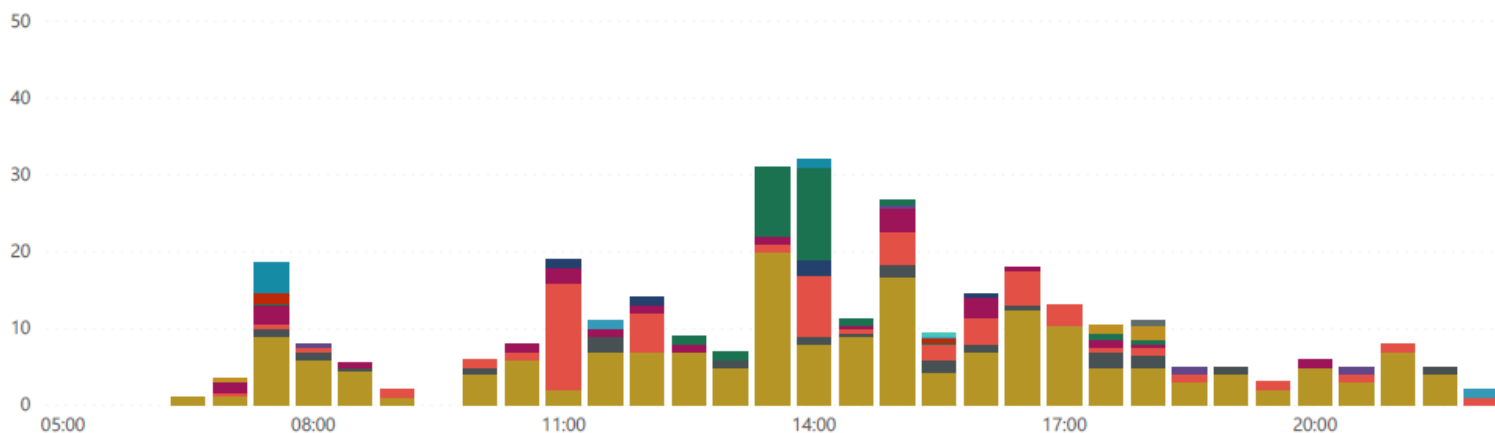
### 165 A till bussterminalen valideringar per avgång

Sekvensnummer 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10



### 165 A från bussterminalen valideringar per avgång

Sekvensnummer 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25

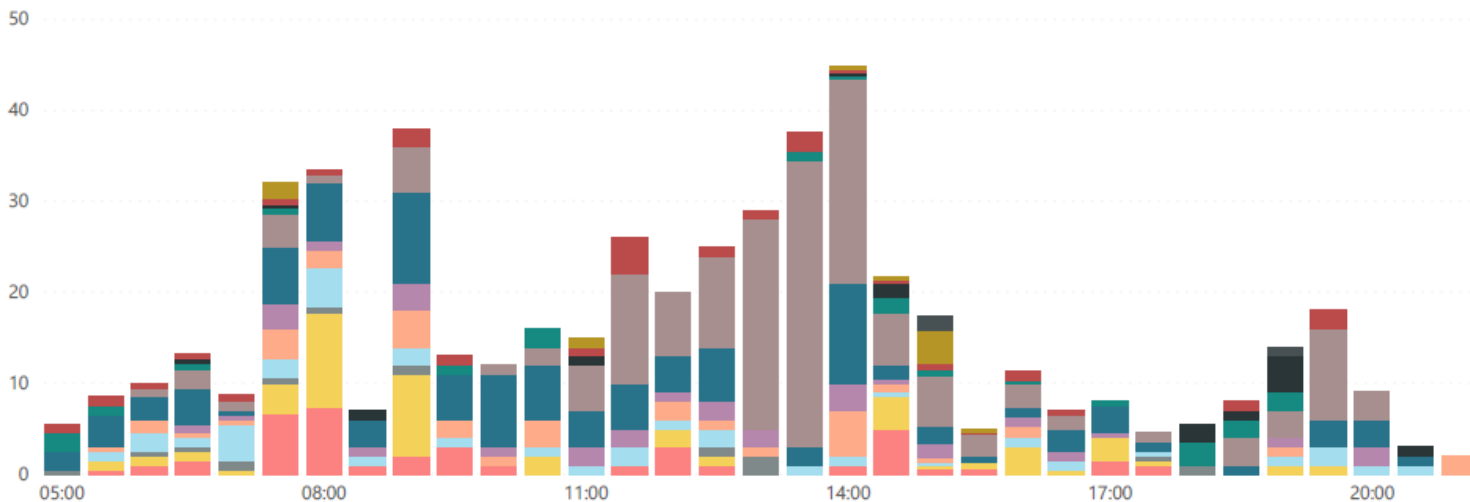


### 1 Harg - Bussterminalen - Bryngelstorp

Sekvensnummer	Hållplatsnamn
1	Spindelplan
2	Diagonalvägen
3	Eskilstunavägen
4	Platensvägen
5	Oppeby torg
6	Sturevägen
7	Oppeby
8	Oscarsberg
9	Lasarettet
10	Centralstationen
11	Bussterminalen
12	Bussterminalen
13	Fruängsgatan
14	V. Trädgårdsgatan
15	Stockholmsvägen
16	Sporthallen
17	Vintervägen
18	Örnskölds väg
19	Stenkulla/Trosavägen
20	Rosenkällagården
21	Rosenkällskolan
22	Storkvägen
23	Myrstigen
24	Svampvägen
25	Champinjonvägen

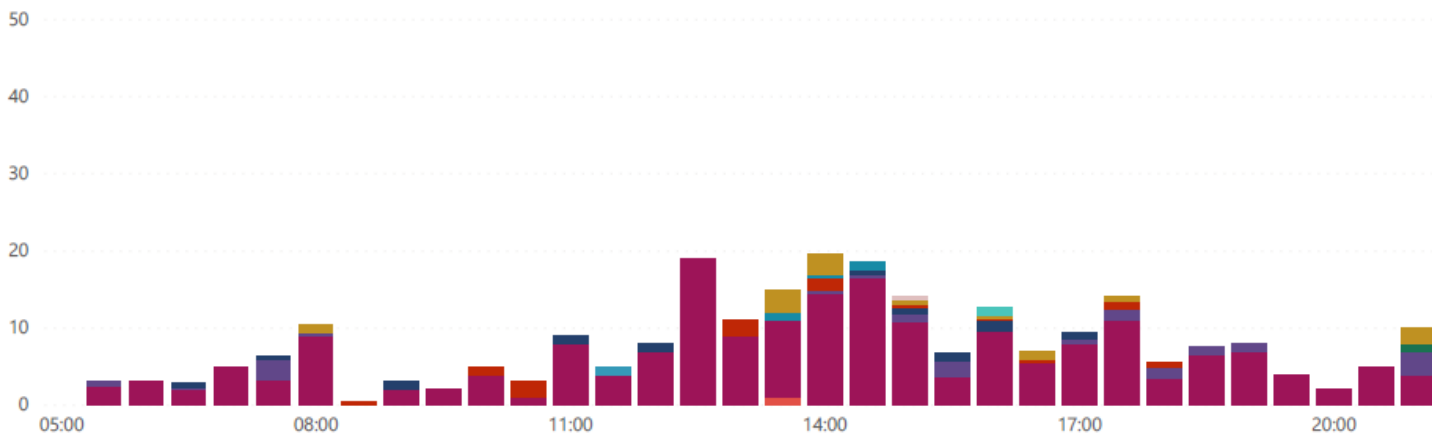
### 165 B till Bussterminalen valideringar per avgång

Sekvensnummer 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13



### 165 B från Bussterminalen valideringar per avgång

Sekvensnummer 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25

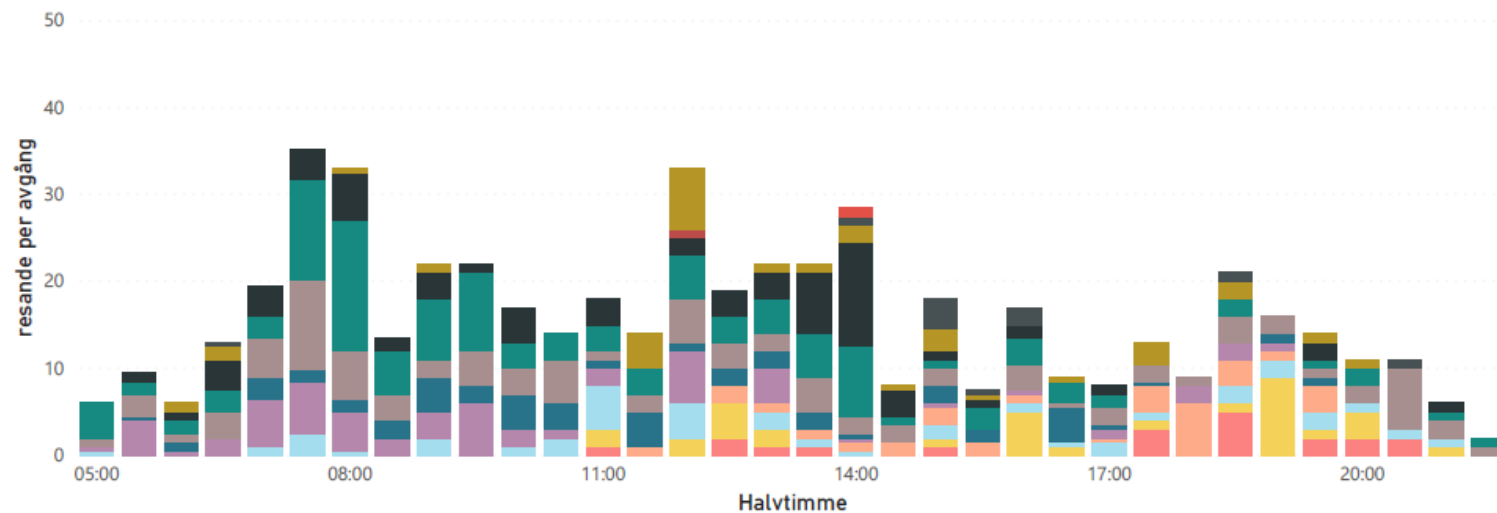


## 1 Bryngelstorp - Bussterminalen - Harg

Sekvensnummer	Hållplatsnamn
1	Champinjonvägen
2	Svampvägen
3	Myrstigen
4	Storkvägen
5	Rosenkällskolan
6	Rosenkällagården
7	Stenkulla/Trosavägen
8	Örnskölds väg
9	Vintervägen
10	Sporhallen
11	Stockholmsvägen
12	V. Trädgårdsgatan
13	Fruängsgatan
14	Bussterminalen
15	Bussterminalen
16	Centralstationen
17	Lasarettet
18	Oscarsberg
19	Oppeby
20	Sturevägen
21	Oppeby torg
22	Platensvägen
23	Eskilstunavägen
24	Diagonalvägen
25	Spindelplan

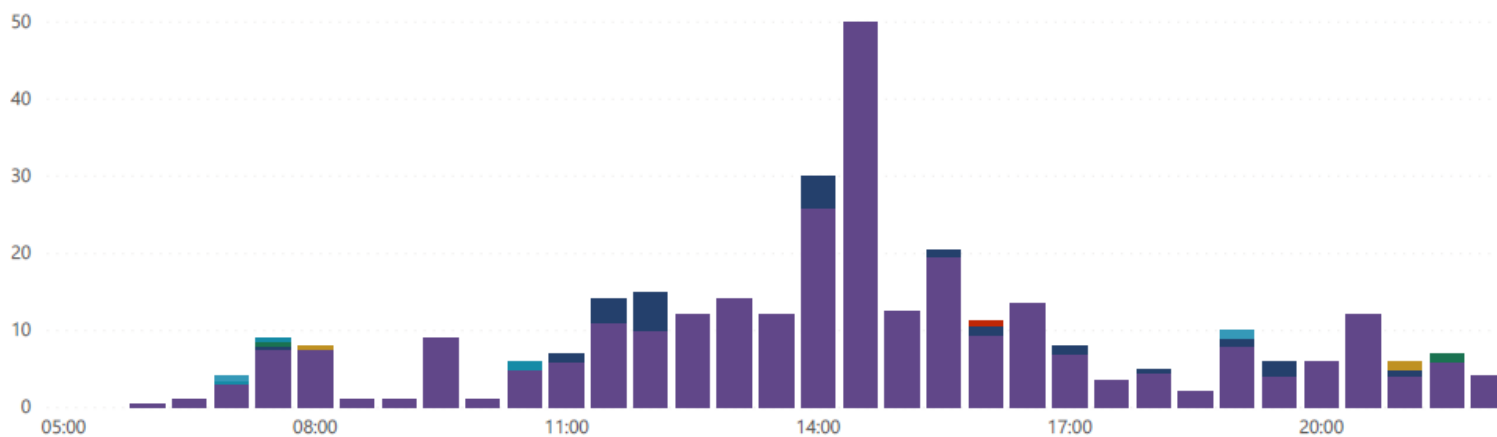
### 166 A till Bussterminalen valideringar per avgång

Sekvensnummer 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14



### 166 A från Bussterminalen valideringar per avgång

Sekvensnummer 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24

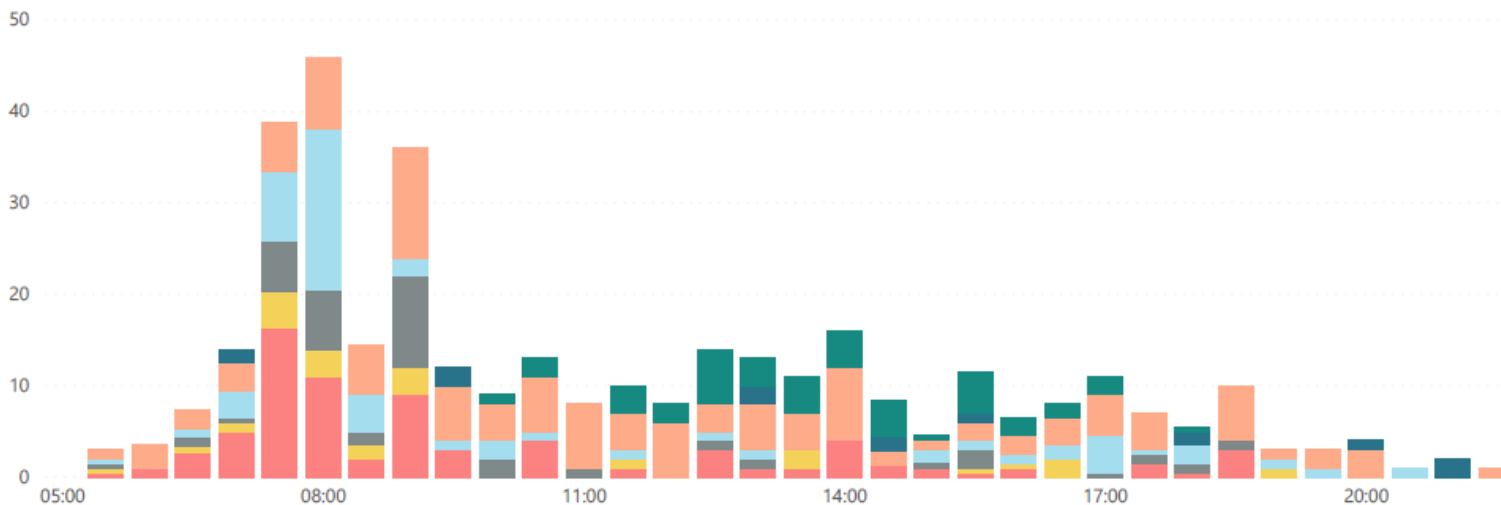


## 2 Brandkärr - Bussterminalen - Arnö

Sekvensnummer	Hållplatsnamn
1	Stenbocksvägen
2	Påljongshage Köpc
3	Svårtavägen
4	Gustavsbergsstigen Ost
5	Gustavsbergsstigen Väst
6	Hagstugan
7	Mariebergsgården
8	Mariagården
9	Ortvägen
10	Isaksdal
11	Tegnérsgatan
12	Stockholmsvägen
13	V. Trädgårdsgatan
14	Fruängsgatan
15	Bussterminalen
16	Bussterminalen
17	Spelhagsvägen
18	Arnö norra
19	Dillvägen
20	Herrhagsvägen
21	Grönsaksvägen
22	Strandstuviksvägen
23	Trollstigen
24	Mejramvägen

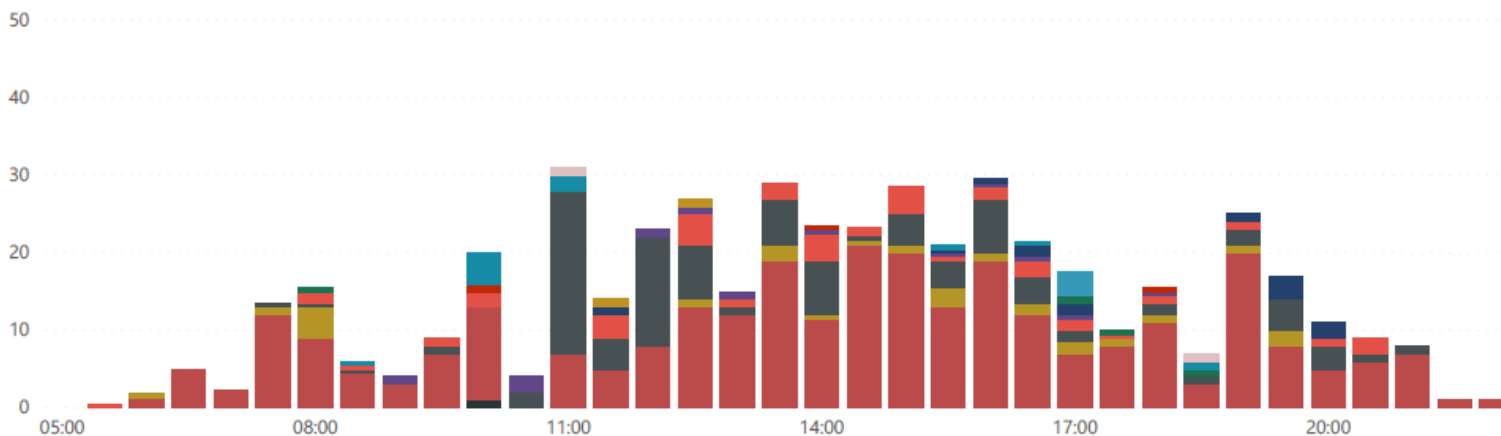
### 166 B till Bussterminalen valideringar per avgång

Sekvensnummer 1 2 3 4 5 6 7 8 9



### 166 B från Bussterminalen valideringar per avgång

Sekvensnummer 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26

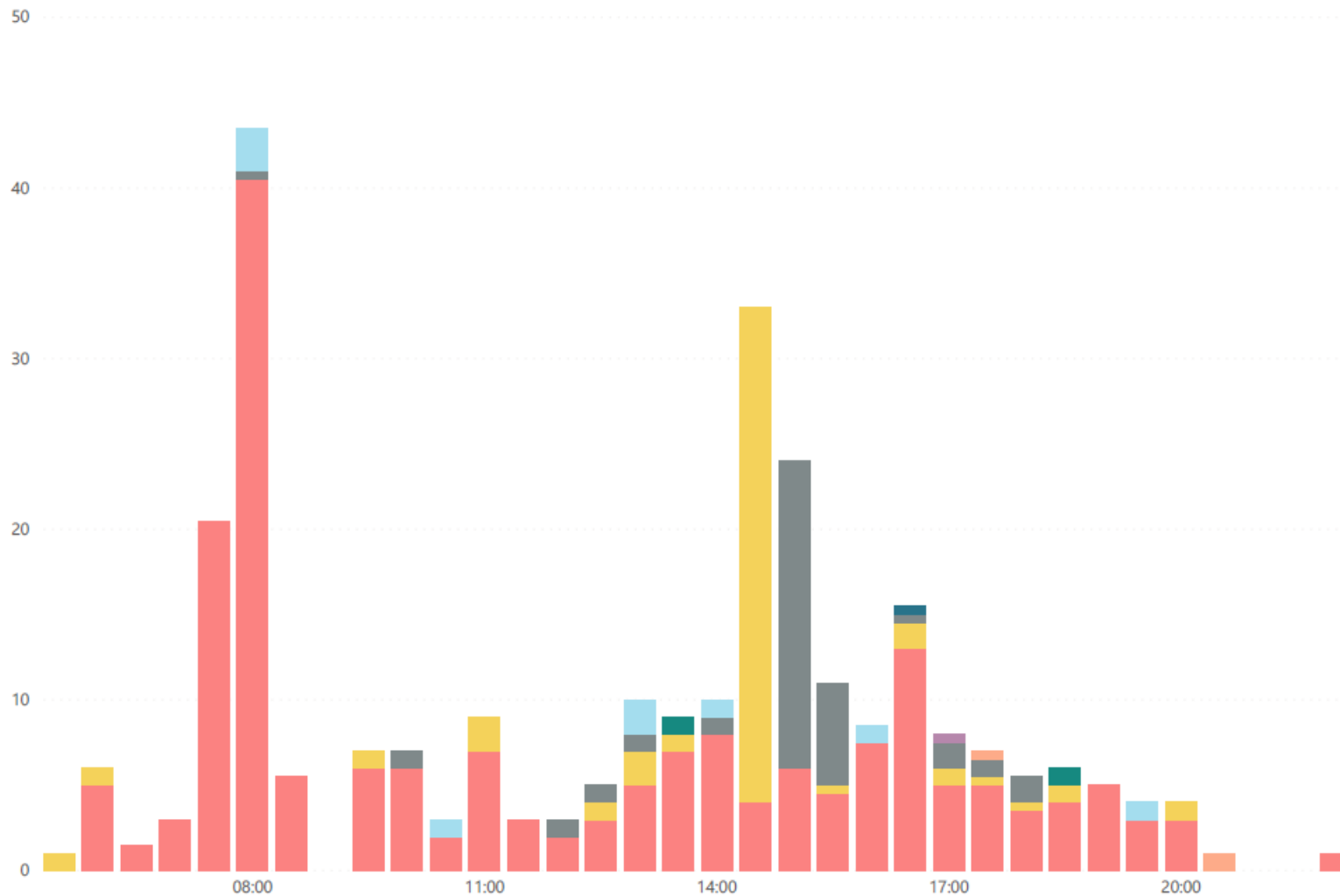


### 2 Arnö - Bussterminalen - Brandkärr

Sekvensnummer	Hållplatsnamn
1	Mejramvägen
2	Trollstigen
3	Strandstuviksvägen
4	Grönsaksvägen
5	Herrhagsvägen
6	Dillvägen
7	Örstigsleden
8	Arnö norra
9	Spelhagsvägen
10	Bussterminalen
11	Bussterminalen
12	Fruängsgatan
13	V. Trädgårdsgatan
14	Stockholmsvägen
15	Tegnérsgatan
16	Isaksdal
17	Ortvägen
18	Mariagården
19	Mariebergsgården
20	Hagstugan
21	Gustavsbergsstigen Väst
22	Gustavsbergsstigen Ost
23	Gustavsbergsstigen
24	Svärtavägen
25	Påljungshage Köpc
26	Stenbocksvägen

### 163 A från Bussterminalen valideringar per avgång

Sekvensnummer 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11



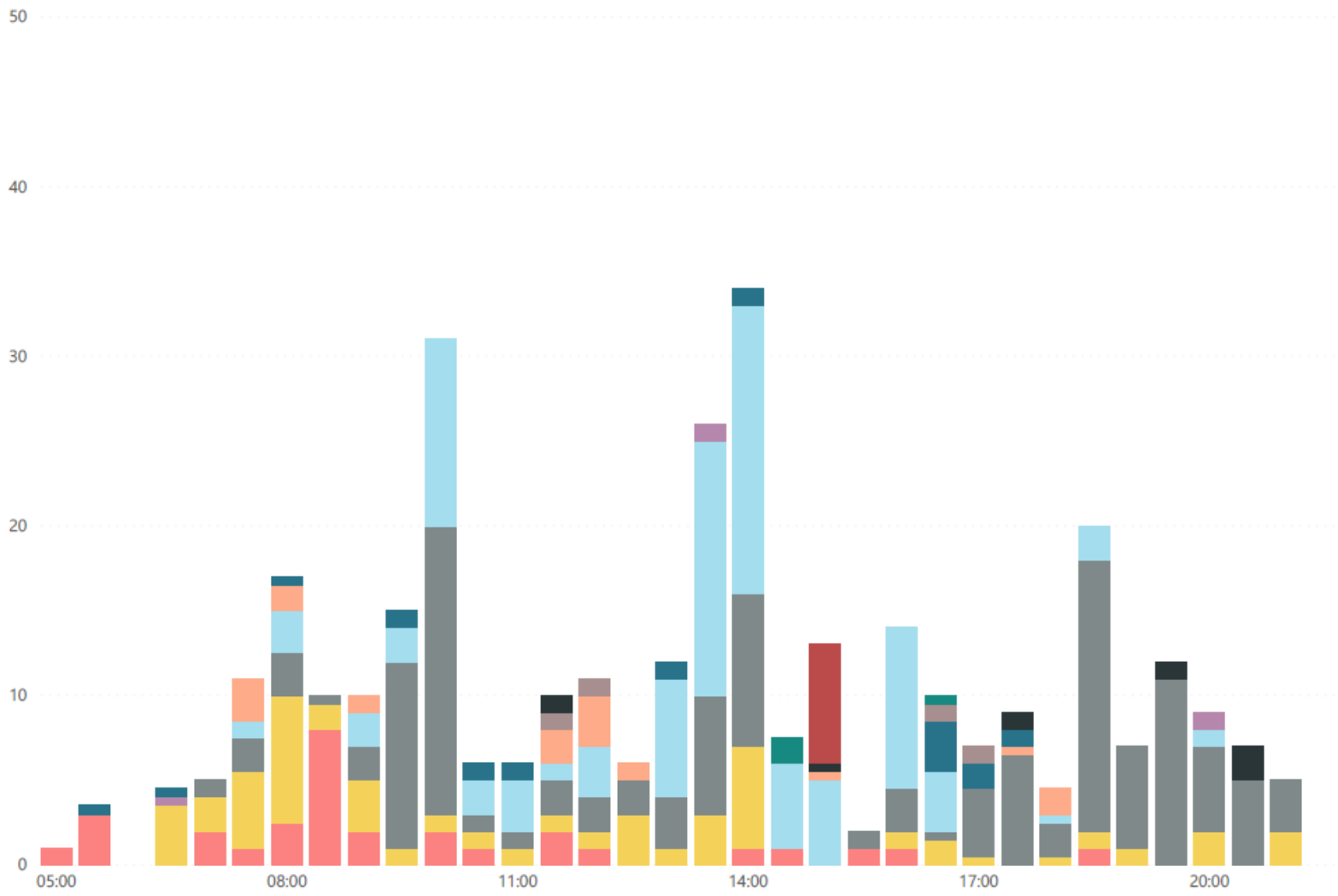
### 3 Bussterminalen - Brandholmen

Sekvensnummer	Hållplatsnamn
1	Bussterminalen
2	V. Kvarngatan
3	Stadshuset
4	Folkungabron
5	Polishuset
6	Hamnen
7	Husarvägen
8	Brandholmsvägen
9	Rosvalla
10	Brandholmen
11	Klyvaregatan



### 163 B till Bussterminalen valideringar per avgång

Sekvensnummer 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11

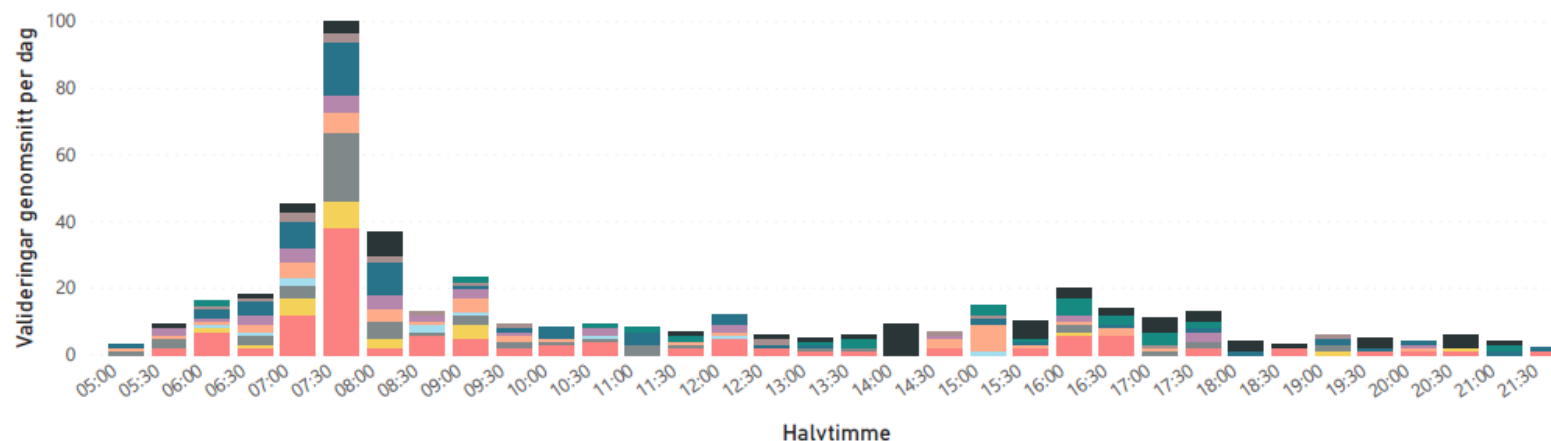


### 3 Brandholmen - Bussterminalen

Sekvensnummer	Hållplatsnamn
1	Klyvaregatan
2	Brandholmen
3	Rosvalla
4	Brandholmsvägen
5	Husarvägen
6	Hamnen
7	Polishuset
8	Folkungabron
9	Stadshuset
10	V. Kvarngatan
11	Bussterminalen

### Linje 165 riktning A till Bussterminalen

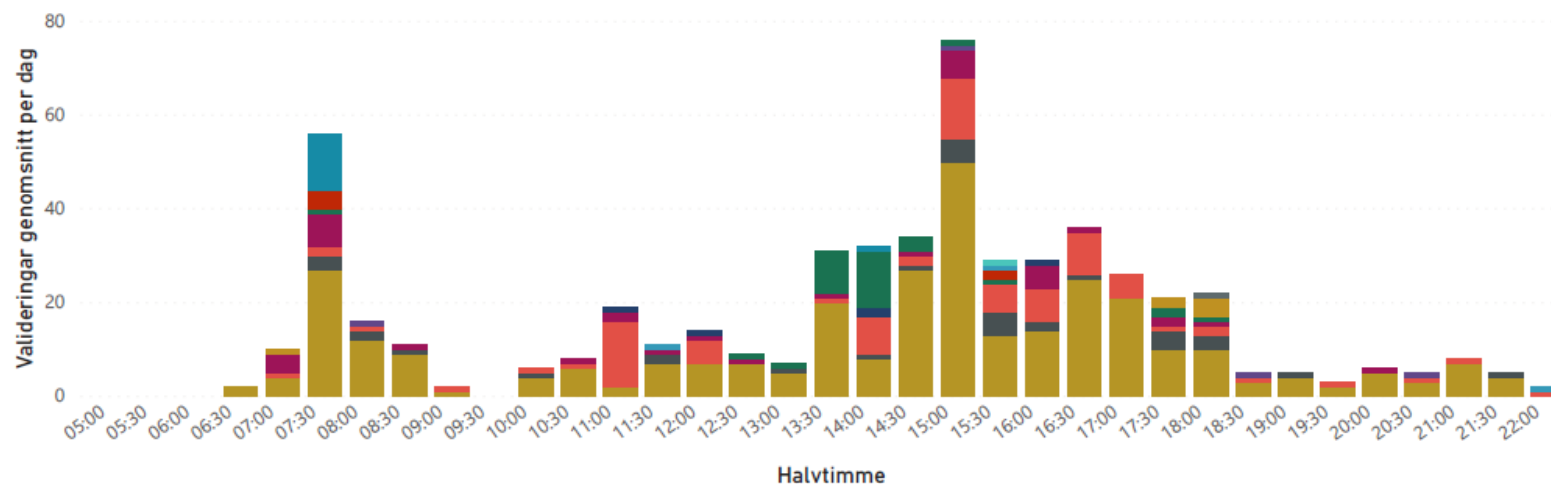
Sekvensnummer 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10



Sekvensnummer	Hållplatsnamn
10	Centralstationen
9	Lasarettet
8	Oscarsberg
7	Oppeby
6	Sturevägen
5	Oppeby torg
4	Platensvägen
3	Eskilstunavägen
2	Diagonalvägen
1	Spindelplan

### Linje 165 riktning A från Bussterminalen

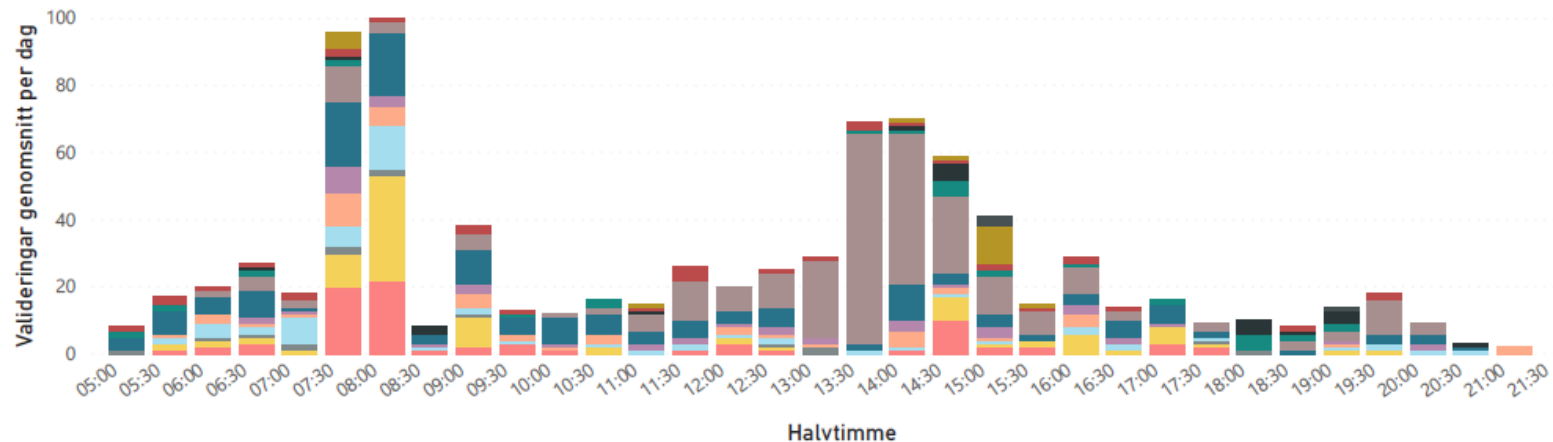
Sekvensnummer 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25



Sekvensnummer	Hållplatsnamn
25	Champinjonvägen
24	Svampvägen
23	Myrstigen
22	Storkvägen
21	Rosenkällaskolan
20	Rosenkällagården
19	Stenkulla/Trosavägen
18	Örnskölds väg
17	Vintervägen
16	Sporthallen
15	Stockholmsvägen
14	V. Trädgårdsgatan
13	Fruängsgatan
12	Bussterminalen
11	Bussterminalen

### Linje 165 riktning B till Bussterminalen

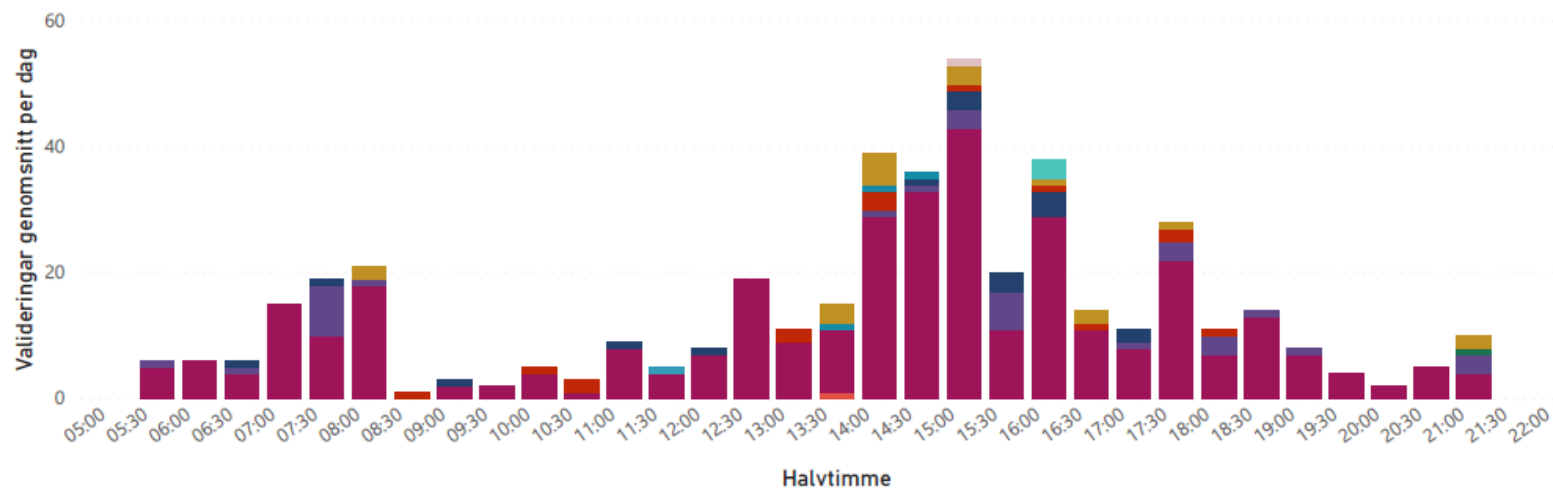
Sekvensnummer 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13



Sekvensnummer	Hållplatsnamn
13	Fruängsgatan
12	V. Trädgårdsgatan
11	Stockholmsvägen
10	Sporthallen
9	Vintervägen
8	Örnskölds väg
7	Stenkulla/Trosavägen
6	Rosenkällagården
5	Rosenkällaskolan
4	Storkvägen
3	Myrstigen
2	Svampvägen
1	Champinjonvägen

### Linje 165 riktning B från Bussterminalen

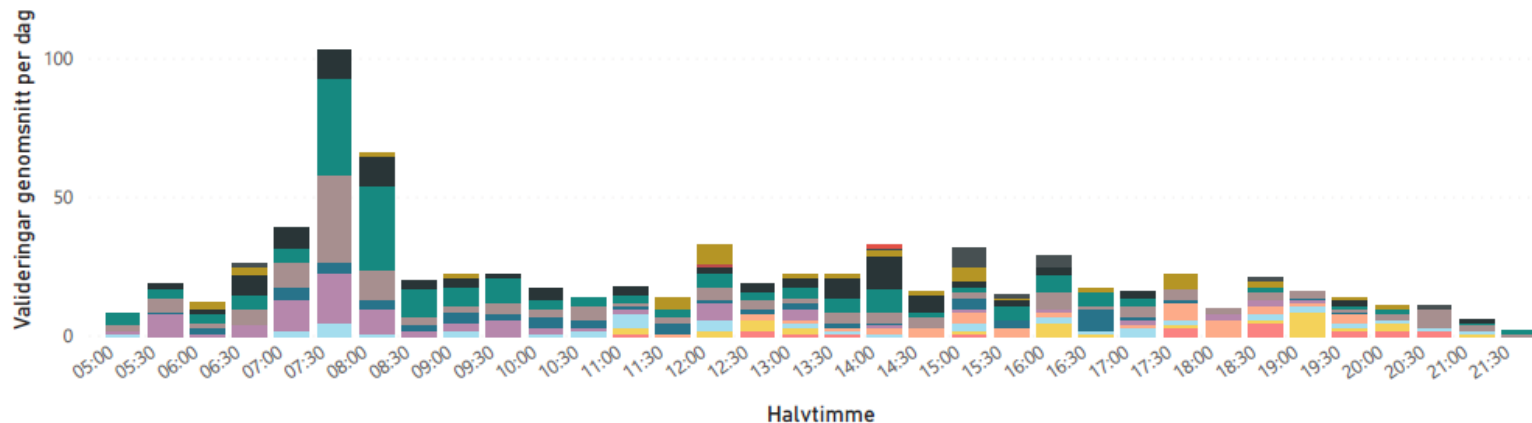
Sekvensnummer 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25



Sekvensnummer	Hållplatsnamn
25	Spindelplan
24	Diagonalvägen
23	Eskilstunavägen
22	Platensvägen
21	Oppeby torg
20	Sturevägen
19	Oppeby
18	Oscarsberg
17	Lasarettet
16	Centralstationen
15	Bussterminalen
14	Bussterminalen

### Linje 166 riktning A till Bussterminalen

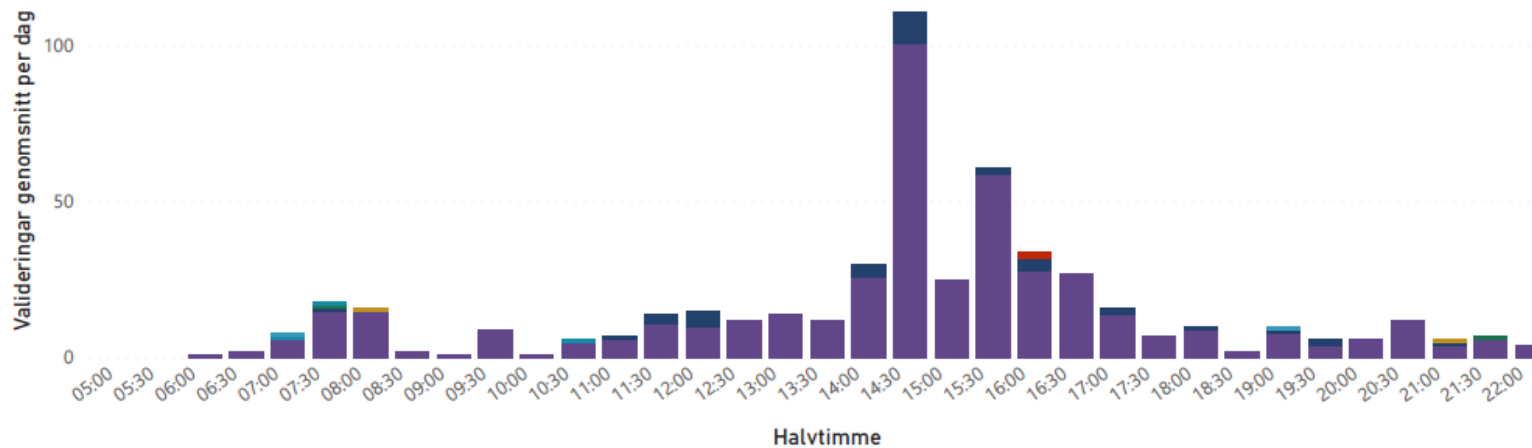
Sekvensnummer 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14



Sekvensnummer	Hållplatsnamn
14	Fruängsgatan
13	V. Trädgårdsgatan
12	Stockholmsvägen
11	Tegnérgatan
10	Isaksdal
9	Ortvägen
8	Mariagården
7	Mariebergsgården
6	Hagstugan
5	Gustavsbergstigen Väst
4	Gustavsbergstigen Ost
3	Svärtavägen
2	Påljungshage Köpc
1	Stenbocksvägen

### Linje 166 riktning A från Bussterminalen

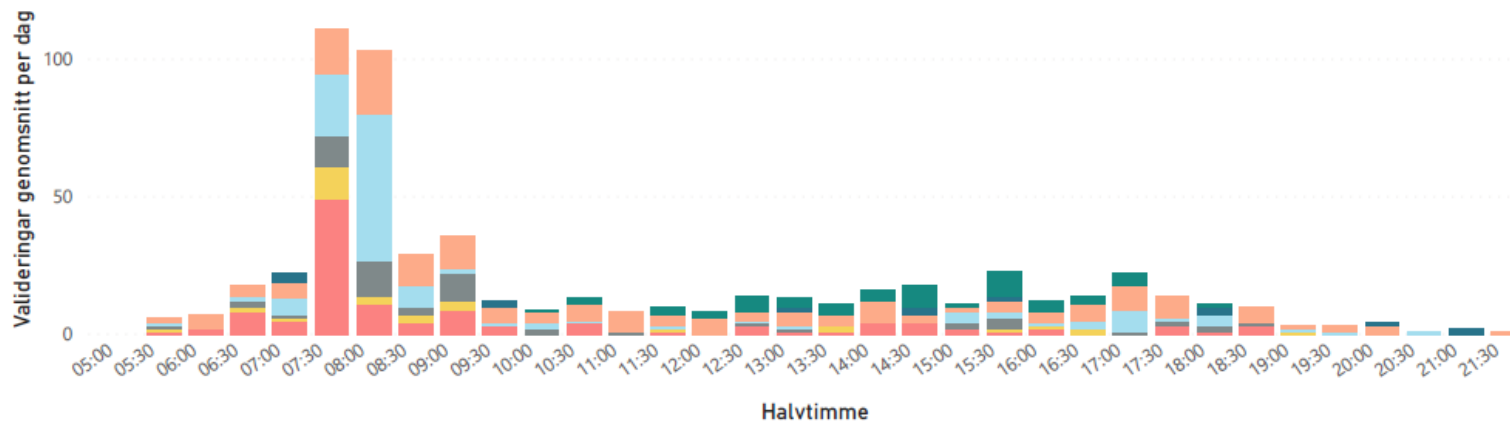
Sekvensnummer 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24



Sekvensnummer	Hållplatsnamn
24	Mejramvägen
23	Trollstigen
22	Strandstuviksvägen
21	Grönsaksvägen
20	Herrhagsvägen
19	Dillvägen
18	Arnö norra
17	Spelhagsvägen
16	Bussterminalen
15	Bussterminalen

### Linje 166 riktning B till Bussterminalen

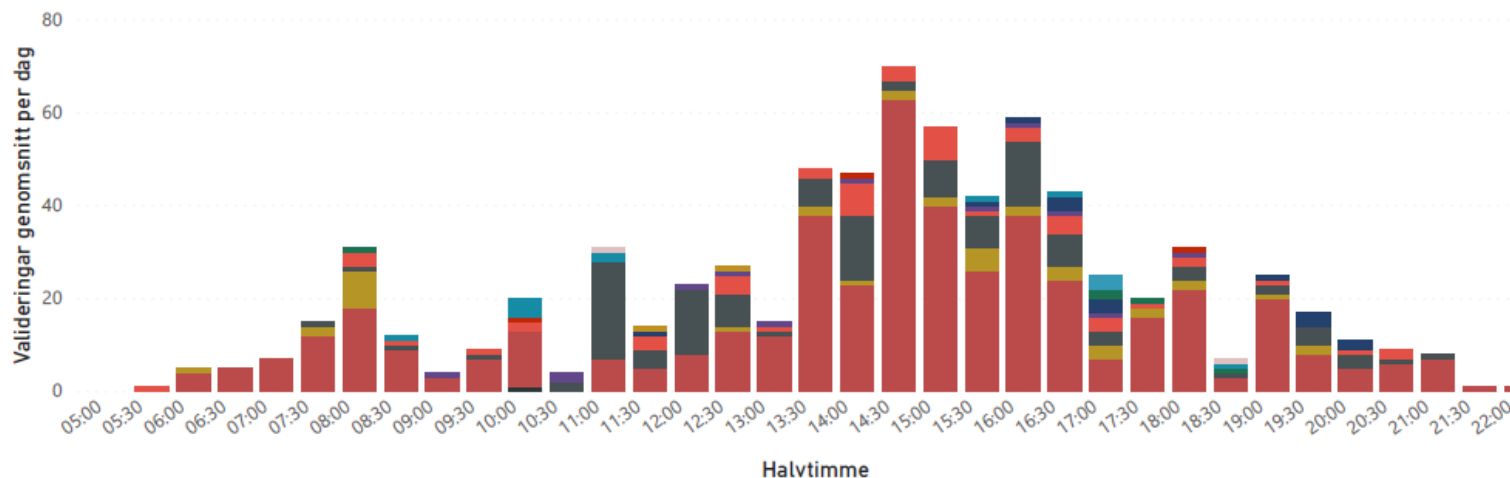
Sekvensnummer 1 2 3 4 5 6 7 8 9



Sekvensnummer	Hållplatsnamn
9	Spelhagsvägen
8	Arnö norra
7	Örstigsleden
6	Dillvägen
5	Herrhagsvägen
4	Grönsaksvägen
3	Strandstuviksvägen
2	Trollstigen
1	Mejramvägen

### Linje 166 riktning B från Bussterminalen

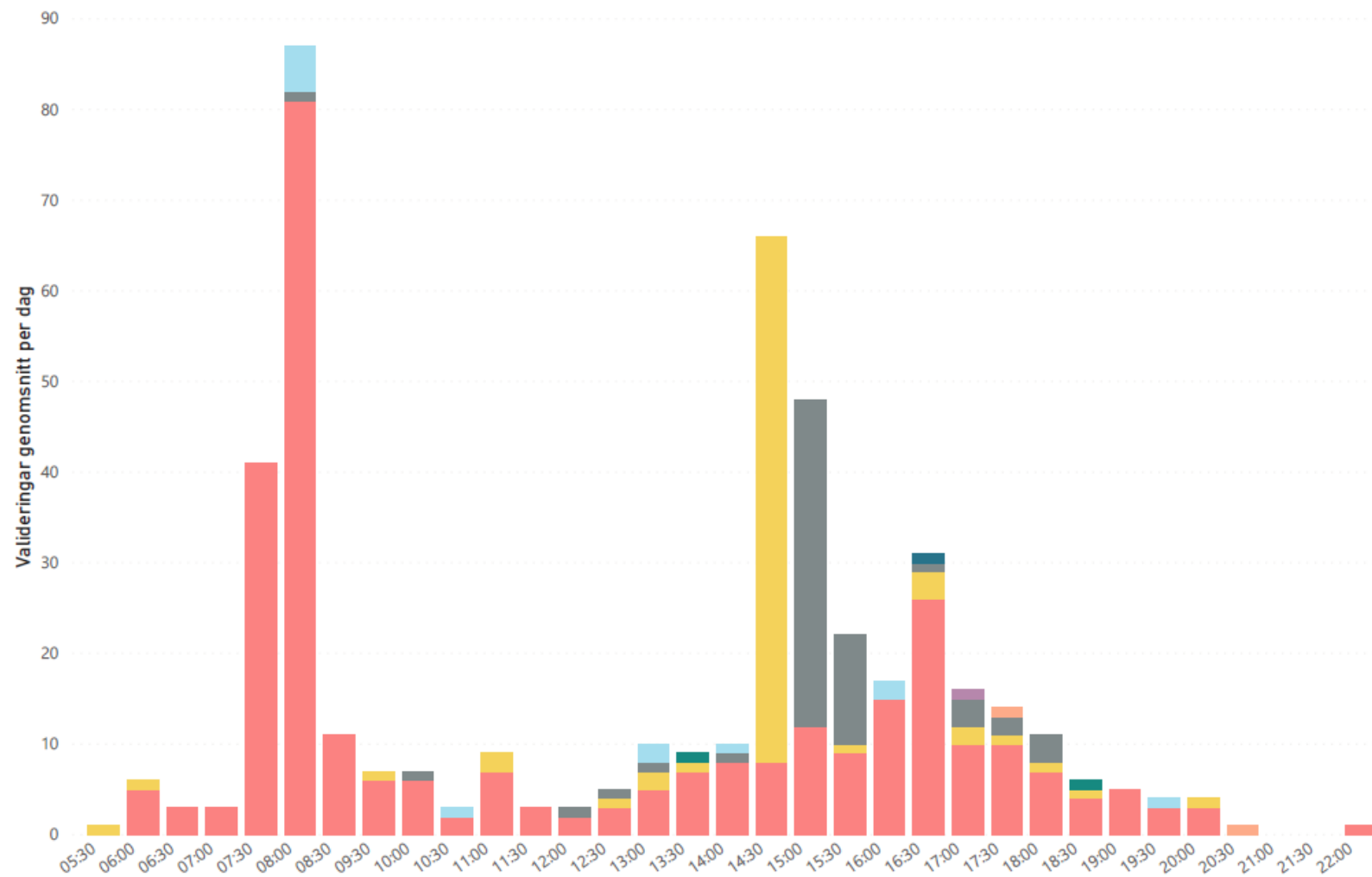
Sekvensnummer 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26



Sekvensnummer	Hållplatsnamn
26	Stenbocksvägen
25	Påljunghage Köpc
24	Svärtavägen
23	Gustavsbergsstigen
22	Gustavsbergsstigen Ost
21	Gustavsbergsstigen Väst
20	Hagstugan
19	Mariebergsgården
18	Mariagården
17	Ortvägen
16	Isaksdal
15	Tegnérsgatan
14	Stockholmsvägen
13	V. Trädgårdsgatan
12	Fruängsgatan
11	Bussterminalen
10	Bussterminalen

### Linje 163 riktning A från Bussterminalen

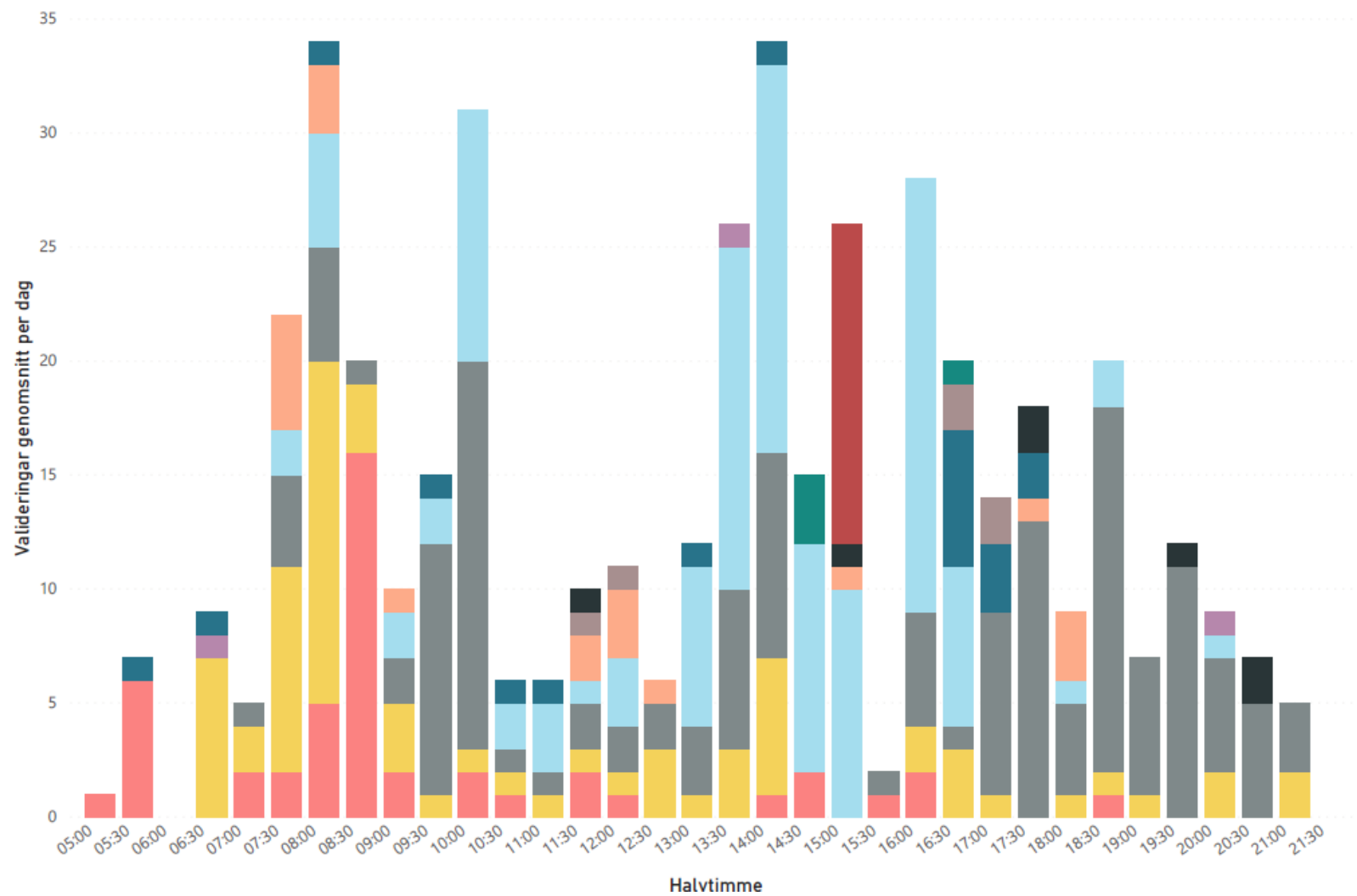
Sekvensnummer 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11



Sekvensnummer	Hållplatsnamn
11	Klyvaregatan
10	Brandholmen
9	Rosvalla
8	Brandholmsvägen
7	Husarvägen
6	Hamnen
5	Polishuset
4	Folkungabron
3	Stadshuset
2	V. Kvarngatan
1	Bussterminalen

### Linje 163 riktning B till Bussterminalen

Sekvensnummer 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11



Sekvensnummer	Hållplatsnamn
11	Bussterminalen
10	V. Kvarngatan
9	Stadshuset
8	Folkungabron
7	Polishuset
6	Hamnen
5	Husarvägen
4	Brandholmsvägen
3	Rosvalla
2	Brandholmen
1	Klyvaregatan

## Mall för egen prövning av barnets bästa, enkel och formell

### Instruktion

Använd mallen som vägledning vid genomförande av prövningar av barnets bästa i utredningar och inför beslut. Mallen utgår från den processbeskrivning som återfinns i *Riktlinje för prövning av barnets bästa i Nyköpings kommun*.

Det är viktigt att process, bedömning och utfall av en prövning dokumenteras skriftligen. Prövningen bör dokumenteras på ett sådant sätt att den blir *tydlig och transparent* för de barn eller övriga som berörs, som exempelvis vårdnadshavare eller för dem som kan komma att granska beslutet.

Hur mycket som redogörs under respektive delmoment i mallen beror på vilken form för prövning som bedöms lämplig och kan också variera från ärende till ärende.

Exempelvis kan prövningens omfattning variera beroende på ärendets komplexitet i relation till i vilken grad; eller på vilket sätt det kan komma att påverka barn; om ärendet omfattar rättigheter som riskerar att kränkas eller inte tillgodoses; eller inbegriper försvårande mål- och intressekonflikter som behöver vägas in i analysen.

Till hjälp att bedöma om och i vilken form en prövning ska göras (enkel eller formell), använd *Checklista för bedömning av behov av genomförande av prövning av barnets bästa inför utredningar och beslut*.

Använd processbeskrivningens steg 1–8 i riktlinjen till hjälp att genomföra prövningen och redogör för resonemangen i mallen. I riktlinjen finns även en förteckning över barnkonventionens artiklar liksom länk till barnkonventionen som helhet.

Stödmaterial för genomförande av prövningar av barnets bästa liksom information om barnkonventionen och barnrätt i praktiken finns att hitta på IN under Samarbete och projekt/ Samarbete/ Barnkonventionen.



## Mall för prövning av barnets bästa, enkel och formell

### Delmoment

### Resonemang

<p><b>1. Beskriv ärendet eller frågan med utgångspunkt i barns bästa</b></p> <p>Exempelvis: bakgrund, syfte, problem/ målbild, verksamhet och målgrupp.</p> <p>Om beskrivningen motiverar det, initiera samverkan med berörda parter (ex. annan verksamhet, anhöriga eller resurser.)</p> <p>Om det framgår att barnets bästa ska vägas mot andra intressen bör en formell prövning genomföras. Det bör då också framgå i beskrivningen av ärendet. Se under delmoment 5.</p> <p>(Berör processteg 1 i riktlinje)</p>	
<p><b>2. Bedöm vilket underlag som är relevant att utgå från för att kunna göra en bedömning av barnets bästa, och beskriv detta</b></p> <p>Exempelvis: Artiklar i barnkonventionen: 2, 3, 6 och 12 omfattas alltid av en prövning. Identifiera övriga artiklar som är relevanta för ärendet, forskning, lagstiftning/ myndighetsföreskrifter.</p> <p>(Berör processteg 2–4 i riktlinje)</p>	

**3. Väg relevanta faktorer mot varandra. Ta utgångspunkt i barnets rättigheter**

Om motiverat identifiera handlingsalternativ och analysera konsekvenser för barnet/barnen, samt andra konsekvenser som bedöms viktiga för att belysa den åtgärd som föreslås

(Berör processteg 5 i riktlinje)

**4. Formulera en slutsats – vad bedöms vara barnets bästa i ärendet?**

Tillför dokumentationen från prövningen till ärendet. Vad som bedömdes vara barnets bästa ska beaktas och väga tungt för beslutet/utfallet.

(Berör processteg 6 i riktlinje)

**5. Finns det övriga intressen som behöver beaktas i ärendet? Beskriv dessa**

(Berör processteg 5 i riktlinje)

<p><b>6. Väg övriga intressen mot vad som bedömts vara barnets bästa</b></p> <p>Beskriv de eventuella intressekonflikter som identifieras. Utgå från rättigheterna, och i synnerhet om en intressekonflikt innebär en kränkning av en rättighet eller att barns rättigheter inte kan tillgodoses fullt ut.</p> <p>(Berör processteg 5–6 i riktlinje)</p>	
<p><b>7. Formulera ett förslag till beslut</b></p> <p>Det ska tydligt framgå hur förslag till beslut beaktar barnets bästa eller tydligt motivera eventuella avvägningar som innebär att andra intressen fick väga tyngre. Notera att barnets bästa ska beaktas i första hand. Tillför dokumentation från prövningen till ärendet.</p> <p>(Berör processteg 6 i riktlinje)</p>	
<p><b>8. Föreslå kompensande åtgärder</b></p> <p>Har andra intressen behövt väga tyngre än bedömning av barnets bästa, bör kompensatoriska åtgärder föreslås. Utgå från de rättigheter som inte kan tillgodoses fullt ut/målgruppen som berörs. Det kan vara på kort eller lång sikt.</p> <p>(Berör processteg 5–6 i riktlinje)</p>	

KS §

Dnr KK20/5

**Delegationsärenden**

Förteckning över beslut fattade på delegation av:

<b>Nr</b>	<b>Från</b>	<b>Innehåll</b>	<b>Dnr</b>
1	Kommunjurist	Avslagsbeslut på begäran om utlämnande av allmänna handlingar - Inkommen e-post	KK20/659:2
2	Kommunjurist	Avslagsbeslut på begäran om utlämnande av allmänna handlingar - Skickad e-post	KK20/660:2
3	Kommunjurist	Avslagsbeslut på begäran om utlämnande av allmänna handlingar - Inkommen e-post	KK20/661:2
4	Kommunjurist	Avslagsbeslut på begäran om utlämnande av allmänna handlingar - Skickad e-post	KK20/662:2
5	Rektor, Division Barn Utbildning Kultur	Beslut om tillsvidareanställning av förskollärare	KK20/5:227
6	Verksamhetschef, Division Social omsorg	Beslut om tillsvidareanställning av två undersköterskor och ett vårdbiträde	KK20/5:228
7	Verksamhetschef, Division Social omsorg	Beslut om tillsvidareanställning av fem undersköterskor	KK20/5:229
8	Tekniska Divisionen	Beslut om direktupphandling Vattenkiosk och två förnyade konkurrensutsättningar	KK20/5:230
9	Kommunjurist	Kompletterande yttrande över ansökan om ändring av villkor enligt 24 kap. 13 § miljöbalken (1998:808) - Mål nr 3270-20	KK20/447:9
10	Tf Kanslichef	Beslut om avbruten upphandling av Elevadministrativt system	KK19/710:4

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

KS §

Dnr KK20/5

- |    |                                    |   |             |
|----|------------------------------------|---|-------------|
| 11 | Tf Inköps- och<br>upphandlingschef | Beslut om tilldelning i upphandling<br>av ramavtal för beläggningsarbeten | KK20/294:10 |
| 12 | Kommunjurist                       | Tilldelningsbeslut avseende nio<br>försäkringar 2021                      | KK20/5:231  |

**Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

**att** lägga rubricerade delegationsärenden till handlingarna.

---

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

KS §

Dnr KK20/2

**Anmälningssärenden**

<b>Nr</b>	<b>Från</b>	<b>Innehåll</b>	<b>Dnr</b>
1	Kommunstyrelsens Tillväxt- och landsbygdsutskott	Protokoll från sammanträde i Kommunstyrelsens Tillväxt- och landsbygdsutskott 2020-10-21	KK20/2:102
2	Samhällsbyggnad	Underrättelse om granskning: Förslag till ny detaljplan för del av Oppeby gård 1:1, (Ny förskola på Oppeby skolområde) Oppeby, Nyköping, Nyköpings kommun	Postlistad
3	Samhällsbyggnad	Granskning: Förslag till detaljplan för Tennisplanen 1, Rosvalla, Nyköping, Nyköpings kommun	Postlistad
4	Sveriges Kommuner och Regioner	Kommunala ansvarsåtaganden för egna hem och småhus i bostadsrättsform   Viktig information från SKR, cirkulär 20:46	Postlistad
4	Samhällsbyggnad	Befolkningsutveckling, Kvartal 3 2020	KK20/2:98
5	Vård- och omsorgsnämnden	Utdrag Vård- och omsorgsnämndens protokoll § 96 201029 Reviderad delegationsordning för Vård- och omsorgsnämnden	KK20/2:99.2
6	Vård- och omsorgsnämnden	Utdrag Vård- och omsorgsnämndens protokoll § 88 201029 Uppföljning efter identifierad brist i 2019 års internkontroll	KK20/2:100.2
7	Sveriges Kommuner och Regioner	Pensionsnämndens beslut om omräkning av pensionsbehållning, intjänad pensionsrätt 1997-12-31 samt förmånsbestämda pensioner enligt PFA och KAP-KL under 2021   Viktig information från SKR (cirkulär 20:47)	Postlistad

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

KS §

Dnr KK20/2

8 Sveriges  
Kommuner och  
Regioner

Bestämmelser för arbetstagare i Postlistad  
arbetsmarknadspolitiska insatser –  
BEA 20 | Viktig information från  
SKR (cirkulär 20:48)

**Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

**att** lägga rubricerade anmälningsärenden till handlingarna.

---

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande