



Trosa
KOMMUN

Kollektivtrafikplan

2022–2030



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Inledning	3
Varför en kollektivtrafikplan?	4
Disposition	4
Utgångspunkter och underlag	4
Nuläge kollektivtrafik och resande	5
Kollektivtrafikens utbud	6
Kollektivtrafikens tillgänglighet	8
Resvanor och pendling	10
Särskild kollektivtrafik	14
Ostlänken	15
Framtidsspaning	17
Vision, mål och strategier	18
Prioriterade utvecklingsbehov	19
Övergripande behov	19
Prioriterade stråk	19
Övriga prioriterade behov och brister	20
Referenser	21
Tryckta	21
Elektroniska	21
Bilagor	22
1. Åtgärdslista	
2. Busshållplatser	
3. Kartor kompletteringstrafik	

INLEDNING



Nyttorna med kollektivtrafik är många. Förutom att tillgängliggöra samhället genom att erbjuda människor möjligheten att resa till arbete, utbildning, service, kultur och fritid, syftar kollektivtrafiken till att skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem. Genom att leda över resor från bil till kollektivtrafik, cykel och gång minskar utsläpp av växthusgaser och hälsofarliga luftföroreningar samtidigt som folkhälsan främjas. Dessutom är kollektivtrafiken yteffektiv, vilket innebär att såväl trängseln som parkeringsbehovet i våra tätorter minskar och vi får attraktivare livsmiljöer. En väl utbyggd kollektivtrafik bidrar även till vidgade arbetsmarknadsregioner, vilket gör det lättare för företag att rekrytera rätt kompetens samtidigt som kommuninvånarna har större chans att hitta passande jobb.

Under de senaste åren har Trosa kommun gjort omfattande satsningar på kollektivtrafiken och resandet med buss och tåg ökade kraftigt fram till Coronapandemins utbrott. Pandemin har påverkat våra beteenden på många sätt, inte minst hur vi reser och transporterar oss. Direktiv och restriktioner för att begränsa smittspridningen har gjort att resandet med kollektivtrafiken minskat drastiskt sedan mars 2020. Det är svårt att veta hur våra resmönster

kommer att se ut efter pandemin, men det kan komma att krävas stora insatser för att "vinna tillbaka" resenärer till kollektivtrafiken.

För att få fler att resa med kollektivtrafiken istället för med bil behöver det vara "lätt att välja rätt" och kommunen har en nyckelroll i arbetet med att utveckla ett genomtänkt system för gång-, cykel- och kollektivtrafik. I en kommun med en förhållandevis liten befolkning krävs långsiktighet i planeringen för att skapa underlag för kollektivtrafiken. Genom att integrera kollektivtrafiken i alla delar av samhällsplaneringsprocessen och planera för samhällsutbyggnad i kollektivtrafiknära lägen ökar förutsättningarna för en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik.

Planering av kollektivtrafiken i Trosa kommun görs tillsammans med Region Sörmland som sedan 1 januari 2019 är kollektivtrafikmyndighet i regionen. Det innebär att helhetsansvaret för kollektivtrafiken ligger samlat hos Regionen. Busstrafiken bedrivs under varumärket Sörmlandstrafiken och Nobina är upphandlad trafikoperatör. Genom ett storregionalt samarbete, Mälardalstrafik, samlas ansvaret för regionaltågstrafiken. Mälardalstrafik ansvarar även för Movingo som är en länsöverskridande periodbiljett.

Varför en kollektivtrafikplan?

Trosa kommun är en växande kommun med stark efterfrågan på en attraktiv kollektivtrafik. Kollektivtrafikplanens syfte är att ge en tydlig färdriktning för vad vi vill åstadkomma med kollektivtrafiken på kort och lång sikt. Genom ett samlat dokument där såväl långsiktig vision, utvecklingsbehov och konkreta åtgärder finns redovisade, kan planen fungera som ett underlag i den kommunala planeringsprocessen och ge stöd för ekonomiska beslut kopplade till satsningar inom kollektivtrafikområdet. Kollektivtrafikplanen fokuserar på behov och åtgärder som ökar kollektivtrafikens konkurrenskraft och förbättrar förutsättningarna för att fler ska kunna resa kollektivt. Kommunen arbetar även aktivt med Mobility Management (MM), vilket innebär att främja hållbara transporter genom att arbeta med beteende- och attitydförändring.

Disposition

Det inledande kapitlet följs av en nulägesbeskrivning av kollektivtrafikens utbud och resande. Ostlänken har fått ett eget kapitel, vilket efterföljs av en framtidsplanering. Avslutningsvis redovisas kommunens vision, mål och strategier samt prioriterade utvecklingsbehov. Som bilaga ligger en åtgärdslista, vilken kommer att följas upp och revideras årligen i samråd med Tekniska enheten.

Utgångspunkter och underlag

Kollektivtrafikplanen bygger vidare på beslutade mål och ställningstaganden som gjorts på såväl nationell och regional som kommunal nivå. Samverkan med grannkommuner, Region Sörmland och nationella aktörer är helt centralt i planeringsarbetet och är en förutsättning för att vi ska nå Sveriges miljö- och klimatmål.

Sveriges klimat- och transportpolitiska mål

För att Sverige ska leva upp till Parisavtalet har riksdagen beslutat om etappmål för minskning av Sveriges klimatpåverkan. Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. För inrikes transporter är målet att utsläppen ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010.

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har ett funktions- och ett hänsynsmål formulerats:

- Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet

ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

- Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Sörmlandsstrategin och Strukturbild Sörmland

Regionens arbete med hållbar utveckling definieras i Sörmlandsstrategin, regionens utvecklingsstrategi (RUS). Strukturbild Sörmland, som är en del av Sörmlandsstrategin, är utgångspunkt för arbetet med regional fysisk planering. Strukturbilden visar såväl ortstruktur som funktionella samband i länet, samt hur dessa behöver vidareutvecklas och stärkas. En rad strategiska områden med tillhörande ställningstaganden har tagits fram, där ett antal har direkt koppling till utvecklingen av länets kollektivtrafik.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet

Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram är regionens övergripande styrdokument för kollektivtrafikens utveckling, som bland annat beskriver mål för kollektivtrafikförsörjningen i länet. Programmet tas fram av den regionala kollektivtrafikmyndigheten i samråd med länets kommuner och andra intressenter. Nuvarande trafikförsörjningsprogram fastställdes 2017 och genomgår för tillfället en revidering.

Kommunala mål

Fastlagd kurs för Trosa kommun (1991) är visionen som Trosa kommun grundades på, och som bland annat fastslår att kommunen skall verka för utökad kollektivtrafik såväl lokalt som regionalt.

I Trosa kommuns översiktsplan (2021) vävs olika allmänna intressen samman med utgångspunkt i en långsiktigt hållbar utveckling. Det är ett visionsdokument som visar hur Trosa kommun är tänkt att se ut i framtiden; hur kommunen påverkas av regionförstoring och hur den kan utvecklas då befolkningen växer. Översiktsplanen utgör ramen för innehållet i Kollektivtrafikplanen och anger att det övergripande målet för kollektivtrafiken i Trosa kommun är att andelen kollektivtrafikresande ska öka.

Kommunfullmäktige antog Kollektivtrafikvision för Trosa kommun i juni 2013, vilken legat till grund för de senaste årens prioritering av kollektivtrafiken. Övriga kommunala styrdokument med relevans för Kollektivtrafikplanen är Trafikstrategin från 2008, Energi- och klimatplanen från 2018 samt Gång- och cykelvägsanalysen från 2021 (under framtagande).



NULÄGE KOLLEKTIVTRAFIK OCH RESANDE

Trosa är en expansiv, storstadsnära skärgårdskommun, som är mycket väl integrerad i Stockholm-/Mälardalsregionen. Under de senaste åren är det få kommuner i landet som har överträffat Trosa kommuns bostadsbyggande per 1 000 invånare och procentuella befolkningsökning.

Trosa kommun har länets högsta förvärvsintensitet och mer än hälften av den förvärvsarbetande befolkningen (drygt 3 500 personer) pendlar till arbete utanför kommunen. Samtidigt pendlar cirka 1 150 personer från annan kommun till arbete i Trosa kommun. I huvudsak sker utpendlingen norrut mot Södertälje och de södra delarna av Storstockholm, men också pendlingen till Nyköpings kommun är betydande. Sammantaget understryker pendlingen att utveckling och förbättring av infrastruktur och kollektivtrafik är viktiga frågor för kommunen idag och i framtiden.

Under de senaste åren har kommunen gjort omfattande satsningar på kollektivtrafiken vilket lett till ökat resande med buss och tåg fram till Coronapandemins utbrott. Prioriteringar på snabba direktbusslinjer och fler tågvägar samt utökade infartsparkeringar för bil och cykel vid kollektivtrafiknoder kan förklara varför fler valt att resa med kollektivtrafiken. Införandet av Movingo, ett resekort som samlar alla biljetter i en, har också haft stor betydelse för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv. På samma kort kan resenären t ex åka regionaltåg, Trosabussen, Sörmlandstrafikens bussar samt inom hela Storstockholms Lokaltrafiks system.

Kollektivtrafikens utbud

I Trosa kommun utgörs kollektivtrafiken av lokal- och regionalbussar, Trosabussen, Trosa tågbyggare samt regionaltåg via Södra stambanan. För boende i skärgården finns begränsad skärgårdstrafik från Källvik att tillgå.

Region Sörmland ansvarar för busslinjenätet i hela länet och Trosa kommun trafikeras idag av 3 regionala stamlinjer och 6 lokala linjer. Den regionala stamlinjetrafiken förbinder länets kommunhuvudorter och finansieras av regionen. Dessa har nummer 700 och uppåt. De lokala linjerna finansieras av Trosa kommun, med undantag av linje 551 och 554, vilka samfinansieras av de kommuner som busslinjerna täcker samt Region Stockholm.

I december 2021 var det trafikstart av en ny lokal linje (556) via Stensundsvägen. Den nya linjen syftar

till att förbinda befintliga och planerade bostadsområden i de östra delarna av Trosa tätort med såväl Trosa centrum som Vagnhärads station. En breddning och upprustning av Stensundsvägen och ett flertal nya hållplatser med anslutning till gång- och cykelvägar anläggs därmed under 2021-2022.

Södra stambanan går genom Vagnhärad och trafikeras av persontåg på linjen Linköping – Stockholm. Restiden med tåg till Stockholm från Vagnhärad är knappt 40 minuter och till Nyköping cirka 25 minuter. Under vardagar gör tågen 23 stopp i vardera riktningen vid Vagnhärads station och under helger minskas trafiken. I framtiden kommer persontrafiken på Södra stambanan att ersättas med Ostlänken med snabbare, tätare och mer driftsäkra förbindelser.

Trosa tågbyggare. Sedan hösten 2019 körs Trosa tågbyggare - en kommunal busslinje med Åkerbergs trafik som utförare. Direktbussen mellan Trosa och Vagnhärad är i huvudsak avsedd för tågpendlare och ska ses som en förlängning av tågresan. Den är anpassad till tågens avgångar och ankomster Vagnhärad-Stockholm-Vagnhärad och inväntar försenade ankommande tåg. Resan med tågbyggaren är avgiftsfri men kräver uppvisande av förköpt tågbiljett eller Movingo. Trosa tågbyggare räknas inte till den allmänna kollektivtrafiken, då den inte uppfyller de krav som ställs på en allmän kollektivtrafik enligt kollektivtrafiklagen. Genom satsningen på tågbyggaren hoppas kommunen att ännu fler kommer att välja bort bilen, vilket såväl minskar miljöbelastningen som investerings- och platsbehovet av nya infartsparkeringar.

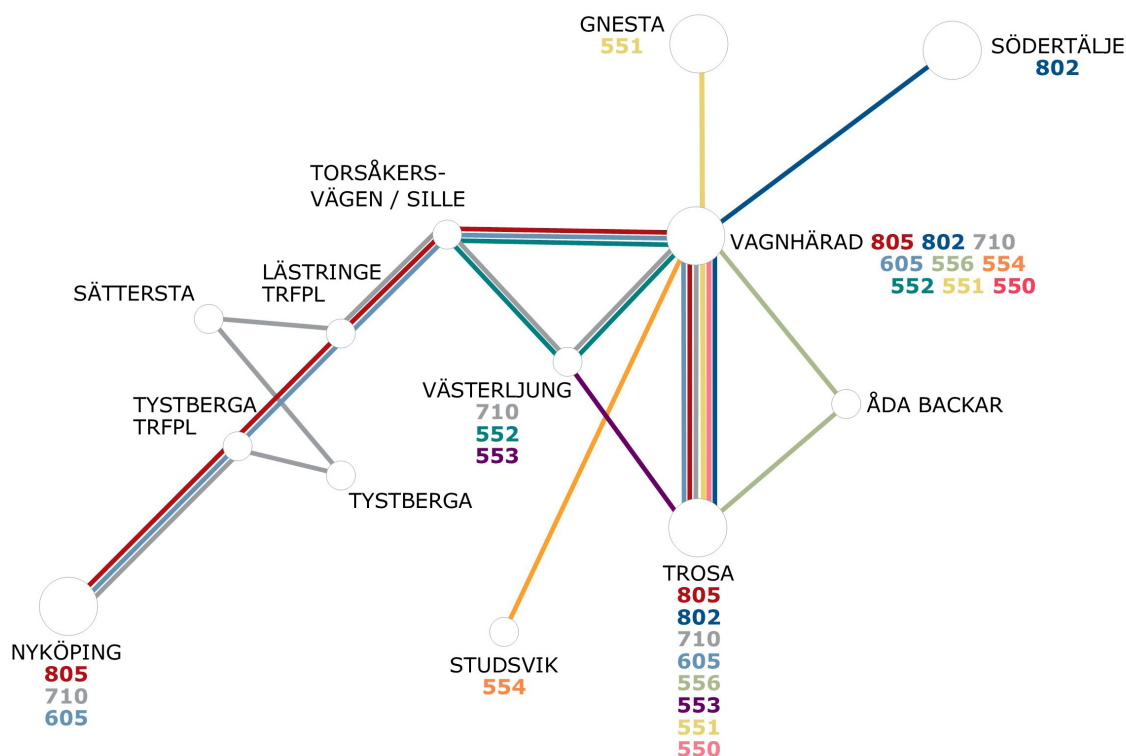
Trosabussen är en direktbuss från Trosa via Vagnhärad till Liljeholmen i Stockholm som drivs på kommersiell bas. Busslinjen körs av Åkerbergs trafik och fungerar som ett komplement till dagens befintliga passagerartrafik med tåg via Södra stambanan. En stor del av kommunens pendlare reser dagligen med Trosabussen. Den har även förenklats för kommunens gymnasieelever att söka sig till Stockholm för studier. Movingo gäller även på Trosabussen.

Nedan följer en kortare beskrivning för varje linje.

• Linje 550

Trosa – Vagnhärad. Lokal linje med 26 turer på vardagar, 6 turer lördag och 10 turer söndag/helgdag. Buss 550 är i huvudsak ämnad för arbets- och studieresor och styrs av tåg och anslutande busslinjer i Vagnhärad. Linjen hade ett kraftigt ökat resande 2019 jämfört med 2018.

Linjebeskrivning lokal- och regionalbussar



Figur 1. Linjekarta lokal- och regionalbussar, Sörmlandstrafiken.

- **Linje 551**

Trosa – Vagnhärad – Gnesta. Lokal linje med 8 turer på vardagar och 4 turer lördag/söndag/helgdag. Anpassas till verksamheten på Vårdinge Folkhögskola och SL-trafikens pendeltåg i Gnesta. Samfinansieras av Trosa kommun, Gnesta kommun samt Region Stockholm. Linjen hade ett kraftigt ökat resande 2019 jämfört med 2018. Ökningen skedde dock från en låg nivå.

- **Linje 552**

Vagnhärad – Västerljung. Lokal linje med 17 turer vardagar. Linjen har tidigare haft ett lågt resande på flera turer, men då högstadiel elever från Västerljung till Hdebyskolan tillkommit de senaste åren har resandet ökat. Trots Coronapandemin hade linjen ett ökat resande även 2020, jämfört med föregående år.

- **Linje 553**

Trosa – Västerlång. Lokal linje med 5 turer vardagar. Linjen fungerar även som ett komplement till skolskjutsen. Önskemål om anropsstyrda turer fredag och lördag kväll finns.

- **Linje 554**

Vagnhärad – Studsvik – Nyköping. Lokal linje med 7 turer vardagar till/från Vagnhärad/Trosa. Styrts av skoltider i Nyköpings kommun och arbetstider vid Studsvik. Samfinansieras av Trosa kommun och Nyköpings kommun. Önskemål om helgturer finns.

- **Linje 556**

Ny! Trosa – Vagnhärad (via Stensundsvägen). Lokal linje med 18 turer vardagar. Bussen ansluter till tåg till/från Stockholm. Trafikstart december 2021.

- **Linje 605**

Trosa – Vagnhärad – Nyköping. Lokal linje med 5 turer vardagar. Linjen är anpassad till skolornas läsår och är ämnad för gymnasieelever som studerar i Nyköping.

- **Linje 710**

(Trosa) – Vagnhärad – Västerljung - Tystberga – Nyköping. Regional linje med 11 turer vardagar och 13 turer lördag/söndag/helgdag. Ansluter bland annat till buss 655 för elever som läser på Naturbruksgymnasium i Ökna. Få åker hela sträckan Vagnhärad - Nyköping, och det finns ett behov att se över vilka delsträckor som har mest resande.

- **Linje 802**

Trosa – Vagnhärad – Södertälje. Regional linje med 54 turer vardagar, 24 turer lördag och 22 turer söndag/helgdag. Direktturer med endast 11 hållplatser i rusningstrafik. Då tågen till Södertälje bara angör Södertälje Syd är linje 802 mycket viktig för arbetspendlare på sträckan. Anpassas till pendeltågstrafik mot Stockholm i Södertälje C.

- **Linje 805**

Trosa – Vagnhärad – Nyköping. Regional linje med 22 turer vardagar.

Anropsstyrd linjetrafik

Anropsstyrda turer erbjuds på en del av Sörmlandstrafikens busslinjer. Dessa turer körs av taxi och resenären behöver förbeställa sin resa. Tidigare erbjöds anropsstyrda turer på linje 554 men dessa plockades bort då efterfrågan var liten. I dagsläget har busslinjerna i Trosa kommun inga anropsstyrda turer.

Kompletteringstrafik

För kommuninvånare som har längre än två kilometer till närmaste busshållplats finns det möjlighet att förbeställa så kallad kompletteringstrafik. Det innebär att taxi kör efter separat tidtabell och avgiften är densamma som för buss på samma sträcka. I Trosa kommun erbjuds kompletteringstrafik i 6 områden (se kartor i Bilaga 3).

Skärgårdstrafik

Från Källviks brygga går det att resa med Skärgårdstrafiken till ett antal platser i Nyköpings skärgård. Skärgårdstrafiken går året om efter en separat tidtabell och taxa. Resan måste förbokas och boende i skärgården har förtur.

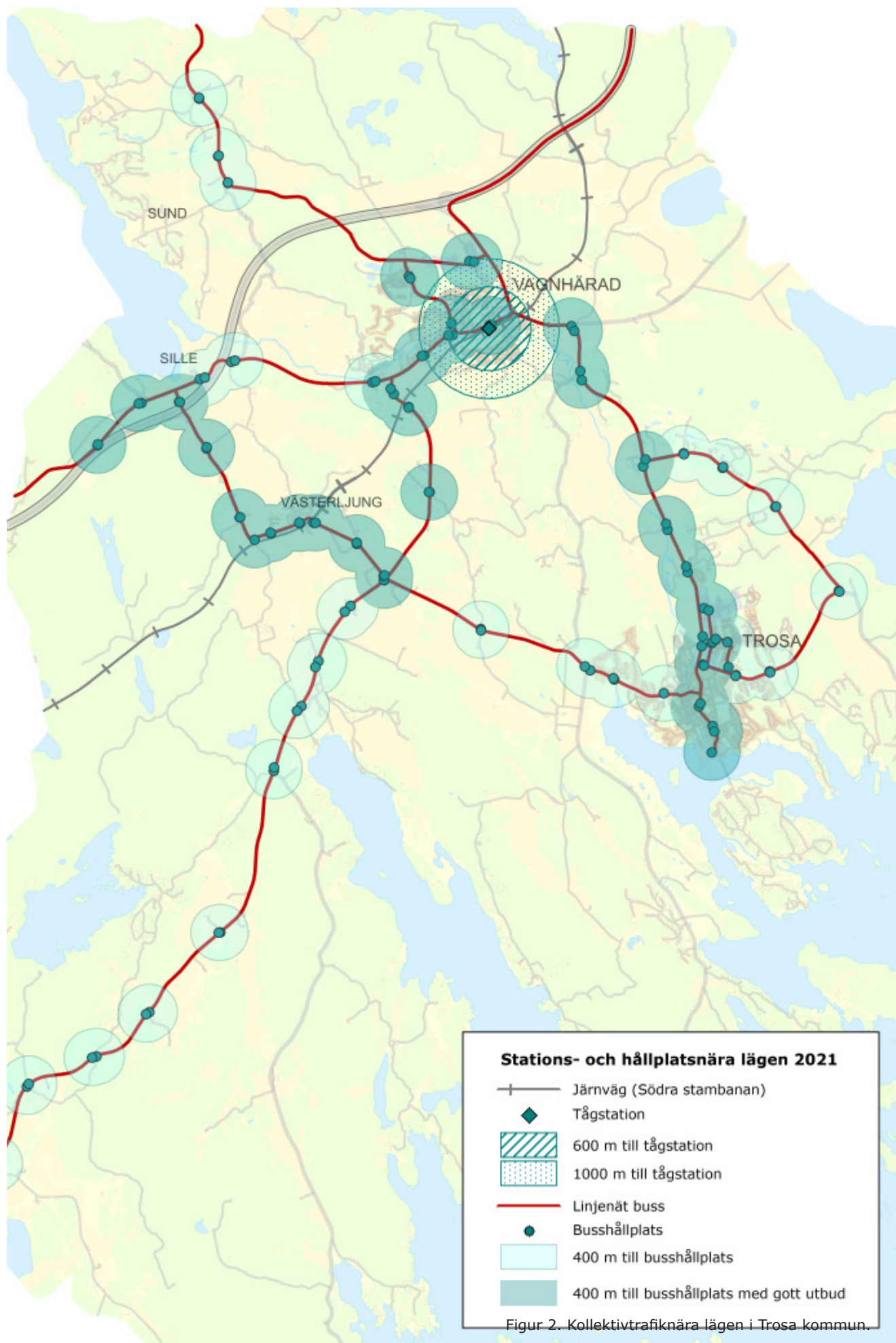
Kollektivtrafikens tillgänglighet

Det finns ett antal olika faktorer som kan påverka hur tillgänglig dagens kollektivtrafik är och vilken tillgänglighet den skapar i samhället. Exempel på faktorer som påverkar kollektivtrafikens tillgänglighet är restid, väntetid, reskostnad, komfort och regelbundenhet. Avstånd till närmaste hållplats är ett vanligt mått att använda i sammanhanget, där mindre än 400 meter till närmaste busshållplats brukar anges som god standard. Avstånd mellan 400-600 meter är en standard som kan tillämpas där planeringsförutsättningarna är mer besvärliga, medan ett avstånd på över 600 meter gör att få väljer att ta sig till fots till hållplatsen.

Stationer och hållplatslägen

Kartan i figur 2 redovisar kollektivtrafiknära lägen i Trosa kommun. Idag bor ca 60 % av kommunens invånare inom en radie av 400 meter från en busshållplats och ca 80 % bor inom en radie av 600 m från en busshållplats. Drygt 60 % av invånarna bor inom en radie av 600 meter från en busshållplats med ett gott utbud. En busshållplats med ett gott utbud trafikeras av minst 12 dubbelturer dagligen och 6 dubbelturer under helgerna. Utbudet kan utgöras av en eller fler linjer tillsammans.





En inventering av kommunens busshållplatser och intilliggande cykelparkeringar gjordes hösten 2019 och kompletterades 2021 (se bilaga 2). Hållplatser i kommunens tätorter har en förhållandevis bra standard och en stor andel är tillgänglighetsanpassade.

I anslutning till strategiska kollektivtrafiknoder har väderskyddade cykelparkeringar tillkommit och byggts ut under senare år. Vid Vagnhärads station samt vid Trosaporten i Trosa tätort planeras även utbyggnad av cykelgarage. På dessa platser finns idag pendlerparkeringar med platser för att ladda el- och hybridbil. Laddstolpar finns även i anslutning till Vagnhärads torg, Trosa centrum och Trosa hamn. Utvecklingen innan pandemins utbrott, då allt fler valde att resa med tåg och Trosabussen, ledde till att infartsparkeringarna vid Vagnhärads station och Trosaporten blev alltmer välfyllda.

Prissystem

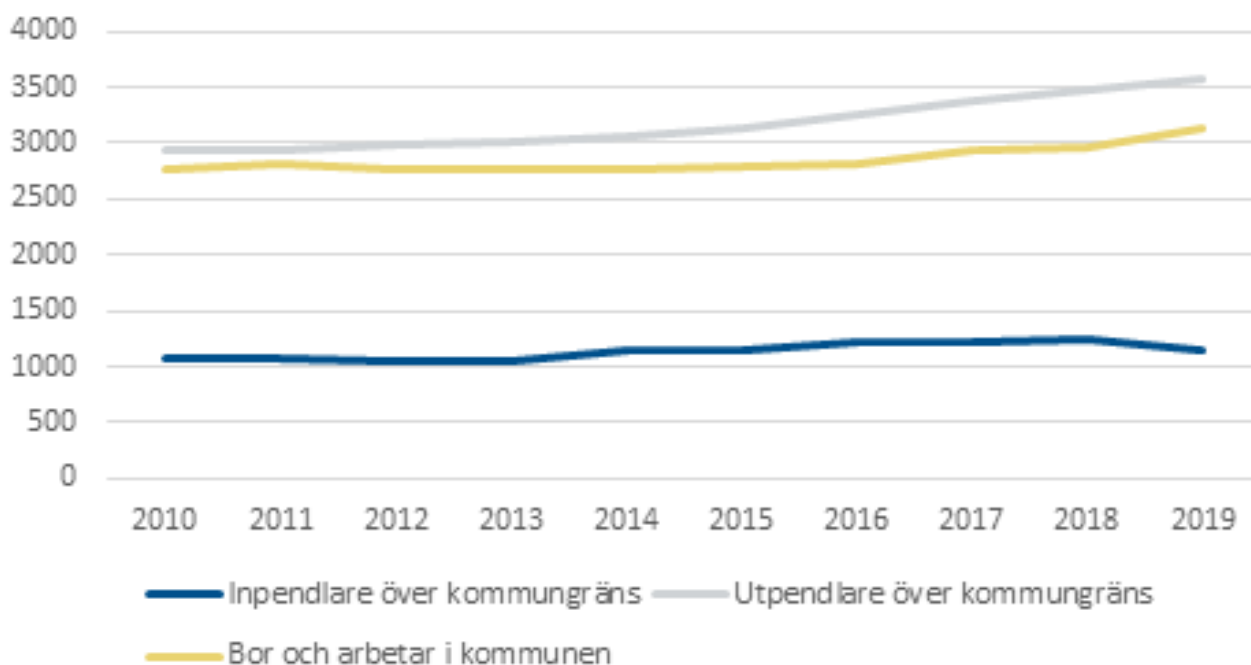
Linjenätet i Sörmland är uppdelat i åtta zoner, där Trosa kommun utgör en egen zon. En resa i en zon kostar lika mycket oavsett var eller hur långt inom zonen resan går. Det går att köpa såväl enkelbiljetter som periodbiljetter och för den som vill resa obegränsat i alla zoner finns "periodkort län". Priserna definieras genom Sörmlandstaxan där prisutvecklingen bland annat följer SL:s priser för länskort. Biljetterna säljs till reducerat pris för ungdomar (7-19

år) och studenter. Det finns även periodkort för så kallad "lågtrafik", som säljs till reducerat pris. Kommunen delar ut skolkort till elever som går på gymnasium i Nyköping, Ökna, Södertälje och Botkyrka. Kortet gäller vardagar från dagen då skolan börjar. Elever som går på gymnasium i Stockholm kan istället välja att kvittera ut ett resebidrag.

För den som pendlar över länsgräns i Mälardalen finns periodbiljetten Movingo. Movingo gäller på både regionaltåg och den trafik som bedrivs av Länstrafiken Örebro, SL, UL, Sörmlandstrafiken, VL och Östgötrastrafiken samt Trosabussen.

Resvanor och pendling

Arbetspendlingen i Trosa kommun är hög, mycket tack vare Sveriges största arbetsmarknad på kort pendlingsavstånd. Mer än hälften av kommunens förvärvsarbetande befolkning pendlar till arbetsplatser utanför kommunens gränser (se figur 3). Även studiependlingen är mycket hög. Då kommunen inte har någon egen gymnasieskola hänvisas eleverna till skolor i exempelvis Nyköping, Södertälje och Stockholm, och gymnasieelever är med marginal den största kollektivtrafikresande gruppen i kommunen. Idag väljer ca hälften av alla gymnasieelever att pendla till Nyköping för studier, medan ca en fjärdedel pendlar till Stockholm och ungefär lika många har valt utbildningar i Södertälje/Tumba.



Figur 3. Arbetspendling i Trosa kommun. Källa: SCB

Största utpendlingen till	Antal personer	Största inpendlingen från	Antal personer
Södertälje	1546	Södertälje	294
Stockholm	716	Nyköping	288
Nyköping	403	Gnesta	154
Huddinge	148	Stockholm	115
Botkyrka	113	Botkyrka	42
Gnesta	107	Oxelösund	19
Solna	97	Huddinge	18
Nykvarn	28	Strängnäs	18
Norrköping	27	Salem	16
Haninge/Eskilstuna	22	Nykvarn	14

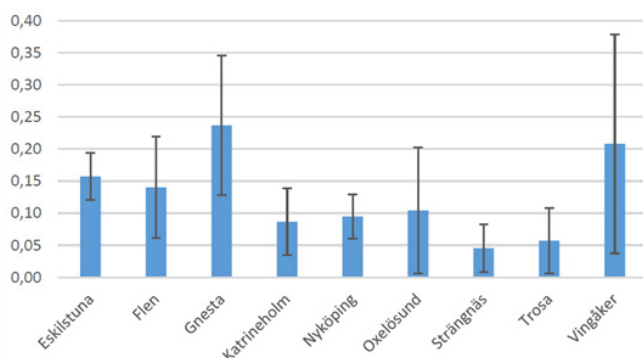
Tabell 1. De tio viktigaste ut- respektive inpendlingskommunerna 2019. Källa: SCB

Kollektivtrafikens marknadsandel

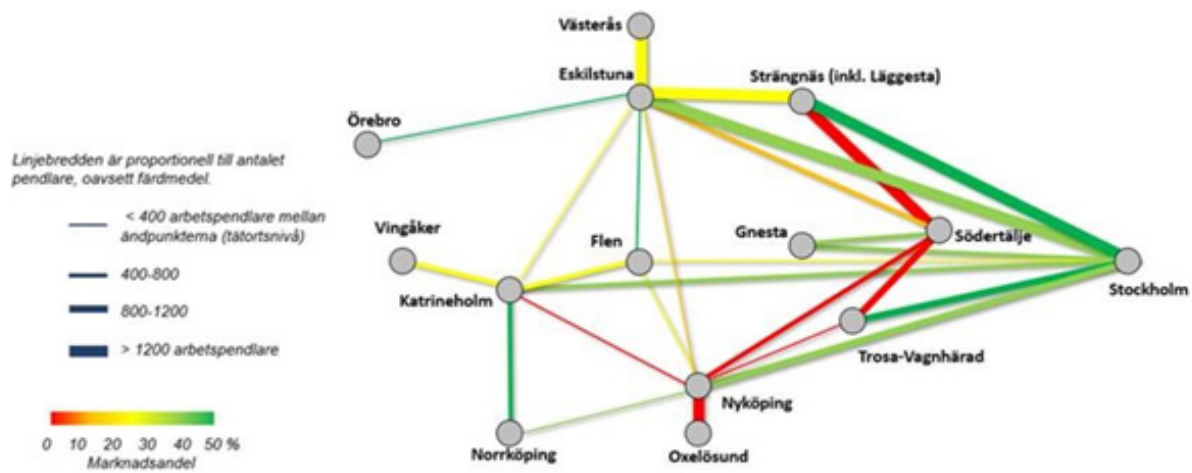
Kollektivtrafikens marknadsandel kan beskrivas som andelen resor med kollektivtrafik sett till det totala resandet med kollektivtrafik och andra motoriserade fordon. Buss, tåg, tunnelbana och taxi räknas här som kollektiva färdmedel medan bil och moped/MC räknas som andra motoriserade fordon. Det finns ett antal olika metoder för att beräkna kollektivtrafikens marknadsandel, varav en vanligt förekommande är att utgå från resvaneundersökningar. Baserat på Trafikanalys nationella resvaneundersökning 2019 har Region Sörmland gjort en sammanställning som redovisar resvanor för alla svarande med bostadskommun i länet. Där framgår att kollektivtrafikens marknadsandel uppgår till ca 12 % i Sörmland totalt sett. Fördelningen ser dock lite olika ut på kommunnivå, vilket framgår i figur 4. Observera att antalet svarande per kommun är lågt, särskilt för de mindre kommunerna som Trosa, vilket resulterar i att osäkerheten kring dessa värden är stor.

En annan metod för att beräkna marknadsandelen utgår från biljett- och pendlingsstatistik. Trots att det är en mycket förenklad metod, ger resultatet en indikation för kollektivtrafikens marknadsandel på respektive pendlingssträcka (se figur 5). Enligt beräkningar som Region Sörmland gjort med denna metod ser kollektivtrafikandelarna för några viktiga stråk ut som följer:

- Centrala Sthlm – tätorterna Trosa och Vagnhärad: 40-45 %
- Södertälje tätort – tätorterna Trosa och Vagnhärad: 5-10 %
- Nyköping tätort inkl. Arnö – tätorterna Trosa och Vagnhärad: ca 10 % (osäkert då statistik från tågen delvis saknas)



Figur 4. Kollektivtrafikens marknadsandelar per kommun, med 95 % konfidensintervall. Källa: Region Sörmland, utifrån Trafikanalys "Resvanor i Sverige 2019".

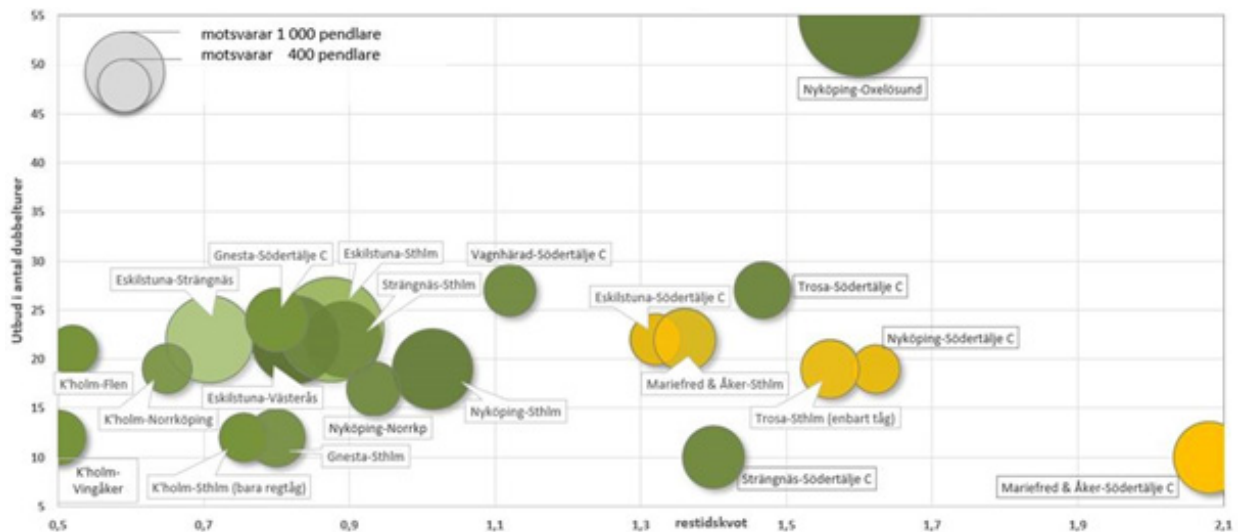


Figur 5. Kollektivtrafikens marknadsandel i prioriterade stråk i länet. Över länsgräns redovisas bara stråk med omfattande pendling. Vid beräkningen av marknadsandelen har hänsyn bara tagits till pendlingen och resandet mellan ändpunkterna och ej från/till mellanliggande orter. Källa: Region Sörmland, utifrån SCB:s arbetspendlingsstatistik 2018 samt Sörmlandstrafikens och Mälardalstrafiks biljettstatistik sept-nov 2019

Restidskvoter

Restidskvot är ett mått som indikerar hur lång tid en resa tar med kollektivtrafik, i förhållande till samma resa med bil. Det finns ett samband mellan restidskvot och kollektivtrafikens marknadsandel, där en lägre restidskvot ger högre kollektivtrafikandel. För relationer där den kollektiva förbindelsen endast består av tåg blir kollektivtrafikresan snabbare än

motsvarande resa med bil (restidskvot under 1). Sträckor där kollektivtrafikresan innefattar en bytesförbindelse får däremot sällan en restidskvot under 1. I figur 6 redovisas restidskvoter i relation till utbud för ett antal större stråk i länet. Här har beräkningen för sträckan Trosa-Stockholm utgått från buss och tåg, dvs inte Trosabussen.



Figur 6. Utbud och restidskvot för relationer med minst 400 arbetspendlare mellan tätorterna enligt SCB 2018. Gula bubblor = bytesförbindelse, där borde kvoten egentligen viktas upp då byten värderas mycket negativt av resenärerna och restiden uppfattas som längre. Källa: Region Sörmland

Antal påstigande

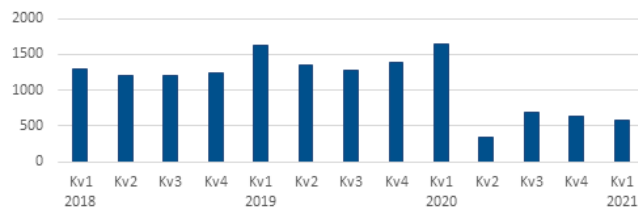
Bussresandet minskade 2020 till följd av Coronapandemin medan utvecklingen åren 2017 - 2019 visade på en stadig ökning i antal påstigande med Sörmlandstrafikens bussar i Trosa. Jämfört med andra kommuner i länet hade Trosa trots ökningen lägst antal resor med Sörmlandstrafiken per kommuninvånare år 2019, se tabell 2.

Tabell 2. Antal påstigande med Sörmlandstrafiken 2019 (resande med tåg och Trosabussen ingår ej). Källa: Region Sörmland.

	Antal påstigande med Sörmlandstrafiken en genomsnittlig vardag, hösten 2019	Antal påstigande med Sörmlandstrafiken 2019 per kommuninvånare
Trosa	800	15,1
Gnesta	800	15,8
Oxelösund	900	20,7
Vingåker	900	23,4
Flen	1 700	23,0
Katrineholm	3 100	20,0
Strängnäs	4 400	27,1
Nyköping	9 500	40,9
Eskilstuna	29 600	68,1

Viktigt att notera är att dessa siffror endast redovisar påstigande på Sörmlandstrafikens bussar. Då varken Trosabussen eller SJ lämnar ut resandestatistik finns

det ingen sammanställning med det totala antalet kollektivtrafikresor per kommuninvånare. Genom att se på försäljningsstatistik från Movingo får vi dock en indikation på hur många som pendlar med tåg/Trosabussen till och från Stockholm (se figur 7).



Figur 7. Antal sålda Movingokort Sthlm-Vagnhärad, per kvartal sedan 2018. Källa: Region Sörmland.

Antal sålda Movingokort på sträckan uppgick till knappt 600 st per normalmånad innan pandemin, med en positiv utveckling sedan Movingos lansering. Därefter ser vi en kraftig minskning på grund av Corona. Under första kvartalet 2021 gick försäljningen svagt uppåt igen till knappt 250 st sålda kort i april. Överlag ser vi att resandet med tåg har ökat kraftigt från Vagnhärad station de senaste åren och det är möjligt att en del bussresenärer har övergått till tåg. De förändrade resmönstren som ett ökat distansarbete har fört med sig tydliggör samtidigt att ett ökat resande med buss och tåg i sig inte är ett självändamål. Fokus bör istället ligga på kollektivtrafikens marknadsandel.



Genomförda satsningar

Kommunen har sedan flera år arbetat aktivt med att öka kollektivtrafikens attraktivitet för alla pendlare. Som framgår av tabell 1 är resandesambandet mellan Trosa/Vagnhärad och Södertälje i dagsläget det enskilt starkaste. I och med att avståndet mellan orterna är relativt litet måste kollektivtrafiken vara mycket attraktiv för att vara konkurrenskraftig. Då regionaltågen bara angör Södertälje syd krävs det minst ett byte till Södertäljes lokala busstrafik för majoriteten av tågpendlarna. Den regionala stombussen 802 är därmed mycket viktig för arbetspendlingen på sträckan Trosa/Vagnhärad-Södertälje. Trängsel och framkomlighetsproblem i centrala Södertälje, i kombination med att målpunkterna ligger utspridda över ett stort geografiskt område, gör dessvärre att busstrafiken påverkas negativt med lång total restid. I syfte att skapa snabbare förbindelser som lockar fler att välja bussen än bilen i den dagliga pendlingen har Region Sörmland i samverkan med Trosa kommun infört direktbussar till viktiga målpunkter i Södertälje. Dessutom har Region Sörmland de senaste åren lagt om körvägen i centrala Södertälje med en kortare restid som följd.

För att underlätta för tågpendlare har Trosa kommun medfinansierat projektet Citytunneln, vilken har ökat kapaciteten för resande till och från Stockholms central. Kommunen har även bidragit till regionens inköp av nya tåg för att öka antalet tågavgångar. Infartsparkeringen vid Vagnhärad station har byggts ut och tågbusen har inrättats för en anpassad busstrafik till pendlingsavgångarna till och från Stockholm. För pendling till Stockholm har även Trosabussens direktlinje till Liljeholmen varit högt prioriterad. Linjen har kraftigt ökat kollektivtrafikens attraktivitet för sträckan Trosa/Vagnhärad - Stockholm, dels genom att det totala antalet förbindelser ökat avsevärt och dels genom att tillgängligheten till Stockholms södra delar förbättrats. En stor del av kommunens gymnasieelever pendlar med Trosabussen till Stockholm för studier.

För pendlare till och från Nyköping finns, förutom regionaltåget, fyra busslinjer med olika målpunkter att tillgå. I takt med att tågtrafiken mellan Vagnhärad och Nyköping utvecklats har satsningar gjorts för att få fler att välja tåg framför buss på sträckan. Busstrafiken är dock viktig för boende i mellanliggande orter, inte minst ungdomar som är beroende av bussen för att ta sig till och från skolan.

Kommunen har också deltagit aktivt i planarbetet med Ostlänken som, när den tas i bruk 2035, kommer att innebära en avsevärd förbättring för kommunens tågpendlare. Restiden kommer märkbart att

förkortas, inte minst söderut, samtidigt som turtaethet och driftsäkerheten ökar. Genom Ostlänken kopplas Trosa kommun ännu närmre två stora arbetsplats- och studieregioner vilket kommer att leda till förbättrade möjligheter för såväl kommunens invånare som företag. Placeringen av nytt resecentrum i Vagnhärad i anslutning till Ostlänken planeras för att möjliggöra ett enkelt och effektivt resande med kollektivtrafik. Läs mer om Ostlänken på sida 15.

Särskild kollektivtrafik

Särskild kollektivtrafik omfattar sjukresor, färdtjänst, riksfärdtjänst och skolskjuts. Dessa resor är inte öppna för alla, utan kräver någon form av tillstånd eller beslut.

Sjukresor

Den som behöver resa till vården men av medicinska, psykiska eller fysiska skäl inte kan resa med den allmänna kollektivtrafiken kan ha rätt till sjukresa. För sjukresor har Region Sörmland det övergripande ansvaret.

Färdtjänst och riksfärdtjänst

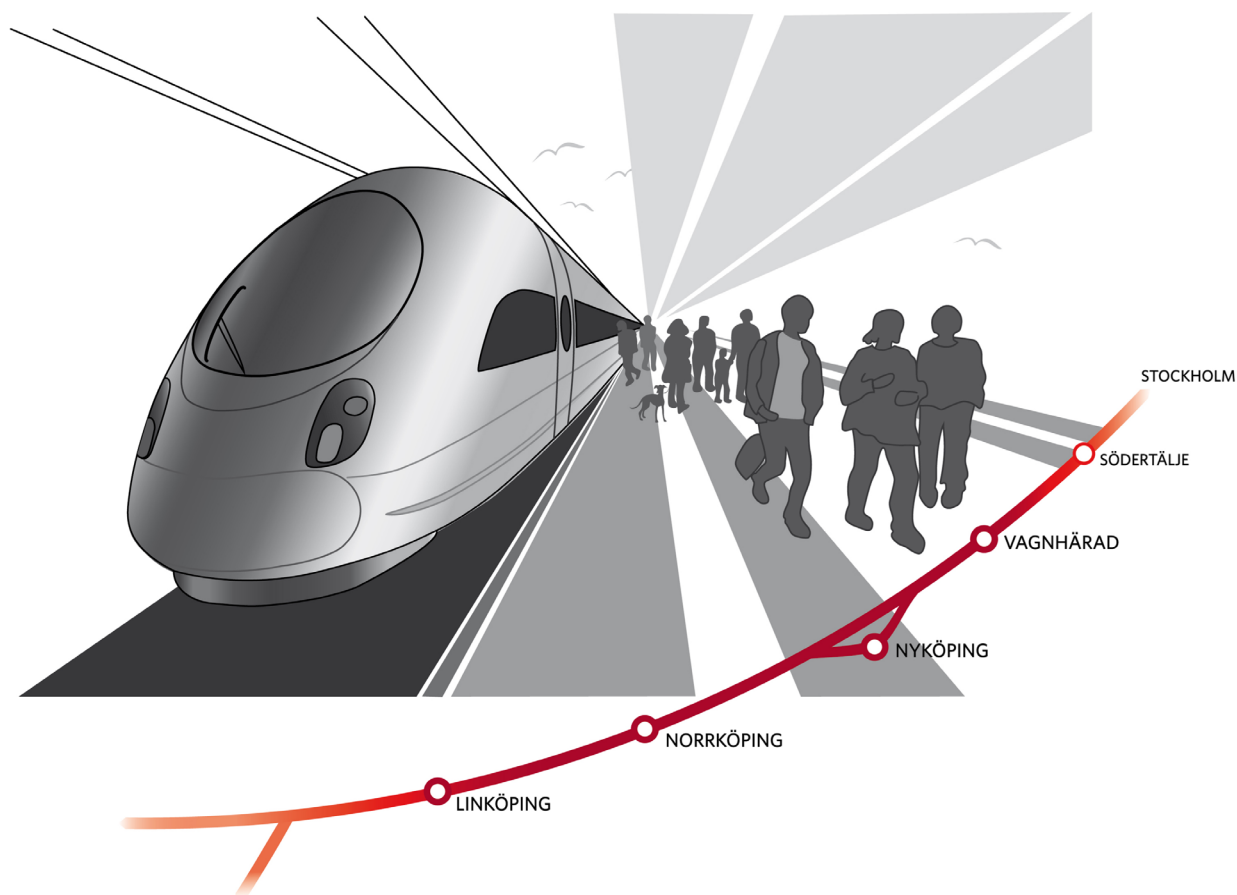
Den som på grund av varaktig funktionsnedsättning inte kan resa med allmän kollektivtrafik kan ansöka om färdtjänst. Resenären betalar en egenavgift vilken följer Sörmlandstrafikens avgifter för resor med allmän kollektivtrafik. För längre och särskilt kostsamma resor går det att ansöka om så kallad riksfärdtjänst. Kommunen har det övergripande ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst, men har överlåtit ansvaret för upphandling och avtalsförvaltning, samt för planering av färdtjänstresor, till Region Sörmland.

Skolskjuts

Kommunen har en egen upphandlad skolskjutstrafik, avtalad fram till juni 2024 med en möjlighet till förlängning på 2 år. Skolskjutstrafiken transporterar dagligen cirka 300 elever i ett antal fasta turer. Skolskjuts beviljas enligt kommunens skolskjutsregler för elever i förskoleklass till årskurs nio med två resor per skoldag. Resorna går mellan folkbokföringsadressen och basplaceringsskolan, det vill säga den kommunala skola inom vars basplaceringsområde eleven är folkbokförd. För att få skolskjuts ska avståndet mellan hemmet och skolan vara minst:

- 3 kilometer för elever i förskoleklass till och med skolår 3
- 4 kilometer för elever i skolår 4-6
- 5 kilometer för elever i skolår 7-9

OSTLÄNKEN



Bildkälla: Trafikverket

En järnväg och ett samhällsbyggnadsprojekt

Ostlänken är en planerad, drygt 15 mil lång och dubbelspårig järnväg mellan Järna och Linköping. Länken ska byggas som en höghastighetsbana för tåg i hastigheter upp till 250 kilometer i timmen. Avsikten är att banan ska användas av både fjärrtåg och snabba regionaltåg. Därför planeras resecentra med tågstopp på följande platser:

- Vagnhärad
- Nyköping
- Stockholm Skavsta flygplats
- Norrköping
- Linköping

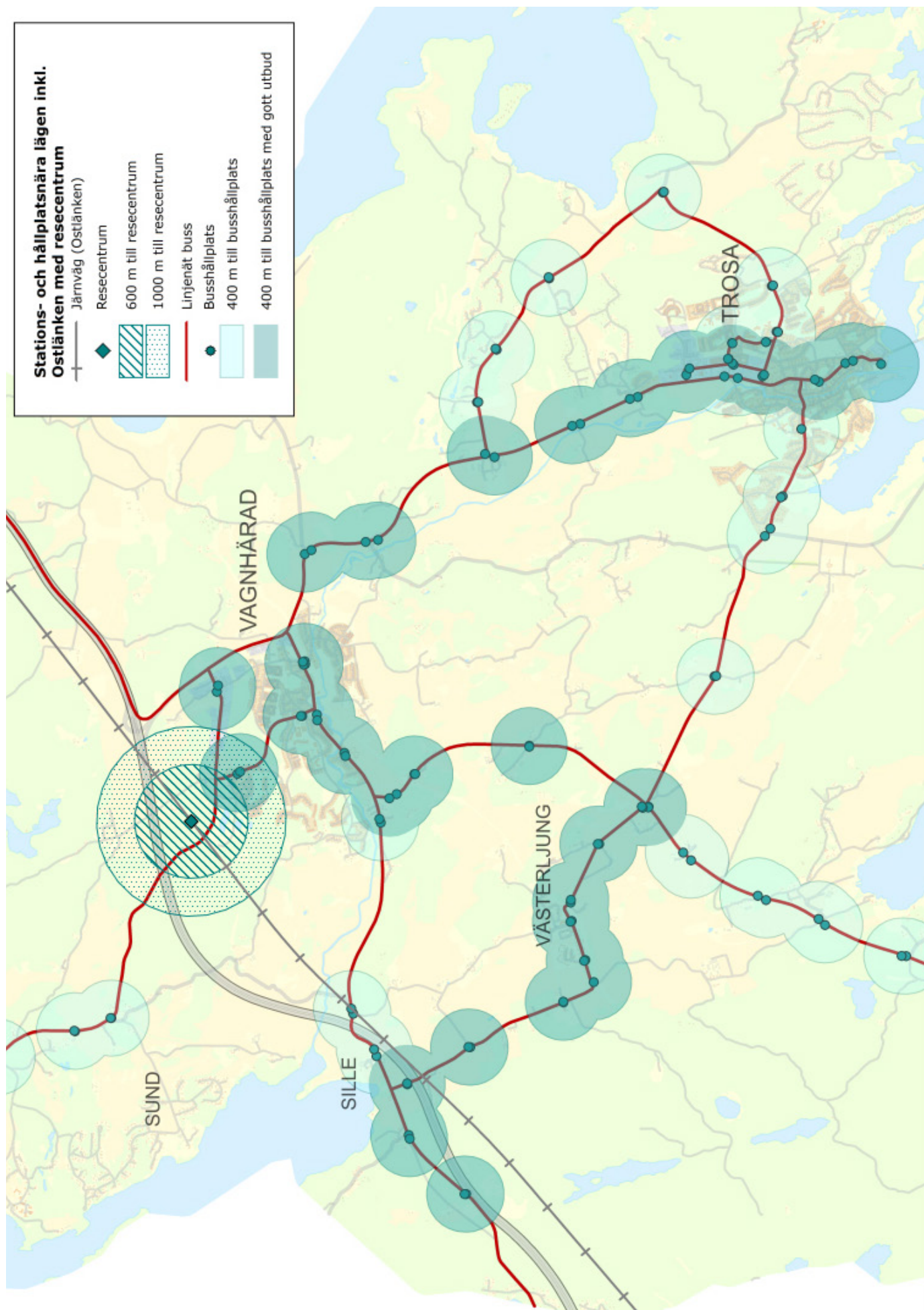
Resecentrum i Vagnhärad

Ostlänken kommer att betyda särskilt mycket för Vagnhärad, där kommunen genomför en långsiktig satsning på att utveckla Vagnhärad som attraktiv bostadsort. Ett nytt resecentrum vid Ostlänken norr om tätorten är en viktig del i satsningen, se figur 8. Här kommer Ostlänken att ha fyra spår, varav det yttersta på varje sida kommer att användas av tåg som stannar i Vagnhärad. Trafikverket planerar för 355

meter långa och tillgängliga plattformar som kommer att förbindas genom en täckt bro över spåren. I övrigt består resecentrum av stationsbyggnader, en bussterminal på Ostlänkens södra sida, bil- och cykelparkeringar samt uppställningsplatser för bland annat taxi.

Vad betyder Ostlänken för Trosa kommun?

Goda kommunikationer har alltid varit en förutsättning för utveckling och välbefinnande. Här har Ostlänken en central roll att fylla för Trosa kommun genom att den ytterligare stärker kommunens attraktivitet för boende och företagande. Länken ger nya förutsättningar för miljövänligt resande och stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft genom restidsvinster, tätare trafik, ökad tillförlitlighet och genom att nya resmål kan nås inom bekvämt pendlingsavstånd. Arbetsmarknaden kommer att vidgas ytterligare och företagen får ännu bättre möjligheter att klara sin arbetskraftsförsörjning. Samtidigt ställs det krav på en väl utbyggd kollektivtrafik till och från det nya resecentrumet, som måste sammankopplas med Trosa i lika hög grad som med Vagnhärad.



Figur 8. Kollektivtrafikhärlägen, inklusive Ostlänken med resecentrum i Vagnhärad.



Fler vill bo utanför våra tätorter

Ett vanligt dilemma i kollektivtrafikplaneringen är svårigheten att tillfredsställa allas behov och dagens transportsystem har utmaningar med att erbjuda alla samma tillgänglighet till kollektivtrafiken. Bra förutsättningar för ökat kollektivtrafikresande är nära sammankopplat med hur våra städer och samhällen är planerade; i tätbebyggda områden där fler bor och verkar finns större underlag för ett tillgängligt och attraktivt kollektivtrafikutbud. Samtidigt har samhällets digitalisering medfört att människor och verksamheter blivit allt mer platsoberoende. I och med Coronapandemin har konsekvenserna av den här utvecklingen blivit särskilt tydliga, då allt fler människor har valt att bosätta sig utanför våra tätorter och det ökade distansarbetet har skapat förändrade transportbehov. Det är troligt att det landsbygdsnära boendet kommer att fortsätta öka i popularitet. Inte minst i en kommun som Trosa, vars storstadsnära landsbygd utgör en mycket attraktiv del av kommunen. I takt med att fler flyttar till landsbygden är det sannolikt att även förutsättningarna för och efterfrågan på effektiva kollektivtrafiklösningar utanför våra tätorter ökar.

Ökad digitalisering och automatisering

Framtidens kollektivtrafik kommer att ställa andra krav på flexibilitet och planering. Mycket händer inom forskningen på området, både kring brukande och vanor men även inom den tekniska utvecklingen. I Trafikverkets rapport "Trender i transportsystemet" (2018) lyfts bland annat digitaliseringen och dess effekter som en av fem globala megatrender. Enligt rapporten kommer vi att få ett alltmer digitalt baserat och automatiserat transportsystem. AI och självlärande teknik har potential att förändra

kollektivtrafiken på många plan och idag finns såväl automatiserade tåg med förarlösa tunnelbanesystem som självkörande bussar. Ökad trafiksäkerhet och kostnadseffektivitet används ofta som argument för att utveckla självkörande fordon men det är svårt att veta vilken roll dessa fordon kommer att få i vårt samhälle, och därmed vilken långsiktig samhällsnytta de kan bidra med. Vad vi däremot vet är att det ökade informationsflödet som digitaliseringen genererar förbättrar förutsättningarna för att använda transportsystemet på ett mer effektivt sätt. Samtidigt innebär utvecklingen att allt större krav måste ställas för att hantera informationssäkerhet och den personliga integriteten.

Delnings- och mobilitetstjänster

Även utvecklandet av delningstjänster är nära sammankopplat med digitaliseringen. Utbudet växer och vi ser att allt fler digitala plattformar som underlättar delande av resurser, exempelvis bilar, ökar i popularitet. Den nya tekniken kan även leda till utvecklandet av så kallad kombinerad mobilitet som tjänst (på engelska MaaS = Mobility as a Service), alltså att resenären köper en mobilitetslösning istället för att köpa och äga sitt fordon. De nya mobilitetstjänsterna har potential att öka andelen kollektiva/delade resor i förhållande till privat bilism. Dessutom kan de innebära ökad effektivitet och flexibilitet för resenären, vilket i sig förbättrar tillgängligheten. Samtidigt finns det risker med att utvecklingen leder till mindre hållbara förändringar, när exempelvis någon som tidigare cyklat eller rest med kollektivtrafiken istället väljer att resa med en Uber. Här är förhoppningen att ny teknik och nya mobilitetstjänster snarare kompletterar än ersätter välfungerande kollektivtrafik och aktiva transporter som cykel och gång.

VISION, MÅL OCH STRATEGIER

År 2040 reser invånarna i Trosa kommun med en attraktiv kollektivtrafik som håller hög standard i ett hållbart transportsystem. Kommunens medvetna planering för närhet har givit gott resultat och underlaget för kollektivtrafiken har ökat. Utvecklade och flitigt nyttjade kollektivtrafikstråk i kombination med tågbuslinjerna till Ostlänkens resecentrum och attraktiva direktbuslinjer till strategiska målpunkter, gör att en majoritet av pendlarna väljer att resa kollektivt till arbeten och studieorter utanför kommunen. Trosa kommun är även idag ett attraktivt besöksmål med besökare från när och fjärran. Ostlänken och interna kollektivtrafiklinjer gör det enkelt att resa inom samt till och från kommunen på ett hållbart och klimatsmart sätt.

Utdrag från ÖP 2021

Ökad kollektivtrafikandel

Det övergripande målet för kollektivtrafiken i Trosa kommun är att andelen kollektivtrafikresande ska öka. För att uppnå målet har kommunen tagit fram strategier från vilka kollektivtrafikplaneringen skall utgå:

- Planering för hela resan
- Planering för prioriterade stråk och hållplatsnära bebyggelse
- Planering för säker, tillgänglig och jämlik kollektivtrafik

Planering för hela resan

En resa med kollektivtrafiken är en del i en längre resekedja och planeringen ska utgå ifrån ett "hela resan"-perspektiv, där smidiga bytesmöjligheter och samordnade resekedjor eftersträvas. I detta arbete är kollektivtrafikens bytespunkter och kopplingen till gång- och cykelvägnätet avgörande faktorer och arbetet med att öka säkerhet och komfort vid mer frekventerade på- och omstigningsplatser fortsätter. Här skall funktionalitet och brukarvänlighet vara en genomgående målsättning, så att anslutning till andra mobilitetslösningar fungerar väl. Utbudet av kollektivtrafik måste utgå från människors resebehov och inte från administrativa gränser och det ska vara enkelt att förstå hur kollektivtrafiken är planerad. Kommunens satsning på tågbusen är ett lyckat exempel på planering enligt ett "hela resan"- tänk som har ökat kollektivtrafikens attraktivitet. Även införan

det av den länsöverskridande periodbiljetten Movingo har varit mycket positivt för kollektivtrafikresandet i kommunen. Kundanpassade informations- och betalningslösningar är högt prioriterade och det gemensamma biljettsystemet ska fortsätta utvecklas.

Planering för prioriterade stråk och hållplatsnära bebyggelse

Trosa kommun planerar utifrån strategin att förtäta i centrala lägen och förstärka med bostäder, service och verksamheter i strategiska kollektivtrafikstråk. En blandad och tätare bebyggelsestruktur stärker underlaget för buss- och tågresande vilket ger förutsättningar för att utveckla och förbättra kollektivtrafikutbudet i kommunen. För att kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt alternativ till bilen behöver den finnas nära och vara tidseffektiv. Turtäthet och korta restider ska prioriteras och koncentrationen ligger på stråk där det finns förutsättningar för ökat kollektivt resande. Genom att integrera kollektivtrafiken i alla delar av samhällsplaneringsprocessen och planera för samhällsutbyggnad i kollektivtrafiknära lägen ökar förutsättningarna för en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik.

Planering för säker, tillgänglig och jämlik kollektivtrafik

I utformandet av kollektivtrafiken behöver hänsyn tas till samtliga grupper i samhället. Kollektivtrafiken och dess infrastruktur ska vara både tillgänglig och säker för alla, oavsett levnadsvillkor, ålder eller kön och oberoende av funktionsnedsättning. Det är viktigt att resenären upplever kollektivtrafiken som ett tryggt resealternativ med trygga trafikmiljöer. Arbetet med ökad tillgänglighet till den allmänna kollektivtrafiken leder till att allt färre blir beroende av att använda särskild kollektivtrafik för sina resor. Kommunens trafiksäkerhetsarbete genomsyras av Nollvisionen, att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter prioriteras och barnperspektivet ska beaktas i kollektivtrafikplaneringen. Trafikmiljöers utformning påverkar barn och unga i hög utsträckning och det är viktigt att särskild hänsyn tas till dem vid utformning av dessa miljöer. Att stärka barnperspektivet i planeringen ger också goda effekter för befolkningen i övrigt.

PRIORITERADE UTVECKLINGSBEHOV



Följande kapitel lyfter kommunens planerade och diskuterade utvecklingsbehov som är relevanta för kollektivtrafiken på kort och lång sikt. Inledningsvis listas tre övergripande behov, därefter redovisas prioriterade stråk samt övriga prioriterade behov och brister. Kopplat till prioriterade utvecklingsbehov finns en åtgärdslista (bilaga 1). Listan kommer att följas upp och revideras årligen och nya åtgärdsförslag tas fram efterhand. Genom denna långsiktiga åtgärdsplanering, där satsningar som stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft genomförs kontinuerligt och successivt, ökar förutsättningarna för att nå uppsatta mål.

Övergripande behov

Ostlänken med nytt resecentrum i Vagnhärad

Trosa kommun kommer genom egen planering samt genom deltagande i Trafikverkets projektering säkerställa att järnvägen realiserar i så nära framtid som möjligt. I anslutning till Ostlänken och dess resecentrum har kommunen som ambition att skapa en blandad bebyggelse där bostäder anläggs i attraktiva stationsnära lägen samtidigt som omfattande ytor öppnas upp för nya verksamhetsområden. Trosa kommun och Region Sörmland behöver gemensamt planera för hur Vagnhärad's samhälle och Vagnhärad's resecentrum ska kollektivtrafikförsörjas när Ostlänken öppnar för trafik.

Förbättrad kapacitet på järnvägen mellan Järna och Stockholm

Redan idag är kapaciteten på järnvägen mellan Järna och Stockholm ansträngd. Samtidigt finns det konkreta planer och önskemål om utökad trafik på samt-

liga banor genom Södermanland. Dessutom kommer Ostlänken och eventuell fortsatt utbyggnad av höghastighetsjärnväg i Sverige att ytterligare öka belastningen på sträckan. Därför är det nödvändigt att Trafikverket snarast fullföljer utredningen om hur kapaciteten mellan Järna och Stockholm ska kunna förbättras för både nationellt och regionalt resande. Därefter behöver åtgärder genomföras i god tid innan Ostlänken öppnas för trafik.

Ombyggnad av väg 218

Arbetet med trafiksäkerhetsåtgärder utmed väg 218 behöver fortsätta och kommunen kommer även i framtiden att vara en aktiv part i detta arbete som drivs av Trafikverket. Åtgärder som syftar till att öka framkomligheten och trafiksäkerheten på väg 218 leder också till en snabbare och säkrare kollektivtrafik.

Bättre hållplatser med bra anslutning till omgivande områden ingår som en del i projektet.

Prioriterade stråk

Arbetet med regionala stomstråk har visat sig framgångsrikt och kommer att fortsätta i den framtida planeringen. Detta innebär att trafiken renodlas i några prioriterade kollektivtrafikstråk, med hög turthet och god framkomlighet. Koncentrationen ligger på stråk där det finns förutsättningar för ökat kollektivt resande. I detta arbete är relationen till Södertälje särskilt prioriterad, men även kopplingen till Stockholm och Nyköping har fortsatt hög prioritet. Lokalt har stråket Trosa-Vagnhärad fortsatt högst prioritet.

→ **Södertälje**

Resandesambandet mellan Trosa/Vagnhärads och Södertälje är i dagsläget det enskilt starkaste samtidigt som kollektivtrafikandelen är förhållandevis låg. Vad gäller busstrafiken på sträckan kommer inriktningen mot direktlinjer att fortsätta i syfte att skapa täta och snabba förbindelser i frekventa resandeströmmar. Här är ett utökat samarbete med Södertälje kommun gällande framkomlighet önskvärt.

→ **Stockholm**

I avvaktan på Ostlänken samarbetar Trosa med övriga kommuner, Region Sörmland och Mälardalstrafik för att förstärka befintlig tågtrafik till och från Stockholm. Här är täta tågavgångar med matartrafik anpassad efter tågtiderna högt prioriterat. Trosabussen är även fortsättningsvis ett mycket viktigt komplement till tågtrafiken för Trosa kommun.

→ **Nyköping**

De senaste åren har ett arbete pågått med att renodla trafiken i stråket och föra över resande från buss till tåg. Här ska fokus även fortsättningsvis vara att ännu bättre knyta ihop buss- och tågtrafik, istället för att ha parallellgående trafik.

→ **Trosa - Vagnhärads**

Vagnhärads station är kommunens viktigaste kommunikationsnav och matningen med kollektivtrafik Trosa - Vagnhärads med hög frekvens är därför viktig. Eftersom Trosa tågpassager inte tar alla biljettyper kan denna inte fullt ut ersätta andra linjers tågpassager. Det är dock ovanligt mycket parallell trafik på sträckan och på initiativ av Region Sörmland kommer en analys av linjeutbudet att genomföras. Samtidigt fyller linjerna olika funktioner och det är viktigt att eventuella åtgärder för att effektivisera inte påverkar tillgängligheten och funktionaliteten negativt. Tidigare har det diskuterats om bussar i Trosa ska fortsätta rakt fram på väg 218, istället för att svänga in vid Bråta till Industrigatan. Utifrån dagens förutsättningar talar mycket för att bussar även fortsättningsvis ska köra via Industrigatan, då hållplatserna längs sträckan är några av kommunens mest nyttjade.

Övriga prioriterade behov och brister

Resvaneundersökning

För att ännu bättre kunna följa upp kollektivtrafikens marknadsandel finns det ett behov av att genomföra regelbundna resvaneundersökningar. Här har Trosa kommun förhoppningar om att Region Sörmland kan leda arbetet med kontinuerliga regionala resvaneundersökningar, för att därmed kunna fånga upp lokala variationer på ett mer träffsäkert sätt än vad de nationella undersökningarna förmår.

Stationer och hållplatser

Att det vid Vagnhärads station idag saknas någon typ av service/försäljning är en brist där kommunen bör överväga möjliga åtgärder. Vad gäller kommunens busshållplatser är en fortsatt satsning på tillgängliga och trygga hållplatser, med bra anslutning till cykel- och gångvägar fortsatt högt prioriterat.

Trosa – Västerlång

Idag är trafiken på sträckan mycket begränsad men i takt med utbyggnad och förtätning i de västra delarna av Trosa tätort ökar potentialen för ett starkare kollektivtrafikstråk. Att få på plats en trafiksäker och modern busshållplats i anslutning till bostadsområdet Emils backe är angeläget.

Linje 551, Trosa – Gnesta

Idag är trafiken på sträckan mycket begränsad men när resecentrum vid Ostlänken är på plats kommer stråket sannolikt att öka i betydelse. Linjen samfinansieras av Trosa kommun, Gnesta kommun samt Region Stockholm och det finns ett behov av att se över kostnadsfördelningen mellan parterna.

Utreda utbyggnad av kollektivtrafik

Trosa växer och i takt med att delar av Tureholmshalvön förtätas och antalet permanentboende ökar, har behovet av att utreda en möjlig utbyggnad av kollektivtrafiken till området aktualiserats.

Skärgårdstrafik

Trosa kommun har få bofasta i skärgården men kommunen är ändå positivt inställd till att fortsätta utveckla skärgårdstrafiken. Som trafiken ser ut idag fyller den inte det behov som finns. En utveckling förutsätter dock ett samarbete med övriga kustkommuner och Region Sörmland.

Kollektivtrafik till kommundelarna utanför tätorterna

Syftet med den anropsstyrda trafiken är att även boende i glest befolkade områden ska få ökad tillgänglighet till arbete, skola, service och fritidsaktiviteter. Idag är det få i kommunen som nyttjar kompletteringstrafiken, men i takt med att fler väljer att bosätta sig permanent på landsbygden kan även efterfrågan på denna typ av resor öka. Här har Region Sörmland en ambition att utveckla mer synkroniserade anropsstyrda trafiklösningar, där allmän, linje- och särskild kollektivtrafik samordnas i högre utsträckning än idag. Kommunen är öppen för vidare dialog kring hur en ökad samordning mellan allmän och särskild kollektivtrafik skulle kunna utvecklas.

REFERENSER

Tryckta

Boverket (2020) Rapport 2020:24, Barnkonventionen i fysisk planering och stadsutveckling – Kartläggning och analys

Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet (2017) Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram

Mälardalsrådet, En bättre sits (2020) Framtidens resor, storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalen

Region Sörmland (2020) Trafikbokslut

Region Sörmland (2021) Resultat Resvaneundersökningen 2019 Sörmland

Svensk kollektivtrafik (2018) Kollektivtrafikens nytta för kommunerna, landstingen och regionerna

Sveriges Kommuner och Landsting & Trafikverket (2012) Kol-TRAST – Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet (2018) Årsredovisning

Trafikverket (2018) Trender i transportsystemet

Trosa kommun (2018) Energi- och klimatplan

Trosa kommun (1991) Fastlagd kurs för Trosa kommun

Trosa kommun (2013) Kollektivtrafikvision

Trosa kommun (2008) Trafikstrategi

Trosa kommun (2021) Gång- och cykelvägsanalys (under framtagande)

Trosa kommun (2021) Översiktsplan (antagen, ej laga kraft)

Elektroniska

Mälardalstrafik. Movingo - En periodbiljett för hela Mälardalen.

Tillgänglig: <https://malardalstrafik.se/movingo> [2022-01-12]

Regeringen. Det klimatpolitiska ramverket.

Tillgänglig: <https://www.regeringen.se/artiklar/2017/06/det-klimatpolitiska-ramverket/> [2022-01-12]

Regeringen. Mål för transportpolitiken.

Tillgänglig: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/> [2022-01-12]

Region Sörmland. Kollektivtrafik i Sörmland.

Tillgänglig: <https://regionsormland.se/tillvaxt-utveckling/kollektivtrafik/> [2022-01-12]

Region Sörmland. Strukturbild Sörmland.

Tillgänglig: <https://regionsormland.se/tillvaxt-utveckling/sormlandsstrategin/strukturbild/> [2022-01-12]

Statistikmyndigheten SCB. Statistikdatabasen.

Tillgänglig: <https://www.statistikdatabasen.scb.se/> [2022-01-12]

Sörmlandstrafiken. Biljetter och priser.

Tillgänglig: <https://www.sormlandstrafiken.se/sv/biljetter--priser/> [2022-01-12]

Trafikverket. Det här är Nollvisionen.

Tillgänglig: <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/Trafiksakerhet/det-har-ar-nollvisionen/> [2022-01-12]

UNDP i Sverige. Om globala målen.

Tillgänglig: <https://www.globalamalen.se/om-globala-malen/> [2022-01-12]



Trosa
KOMMUN