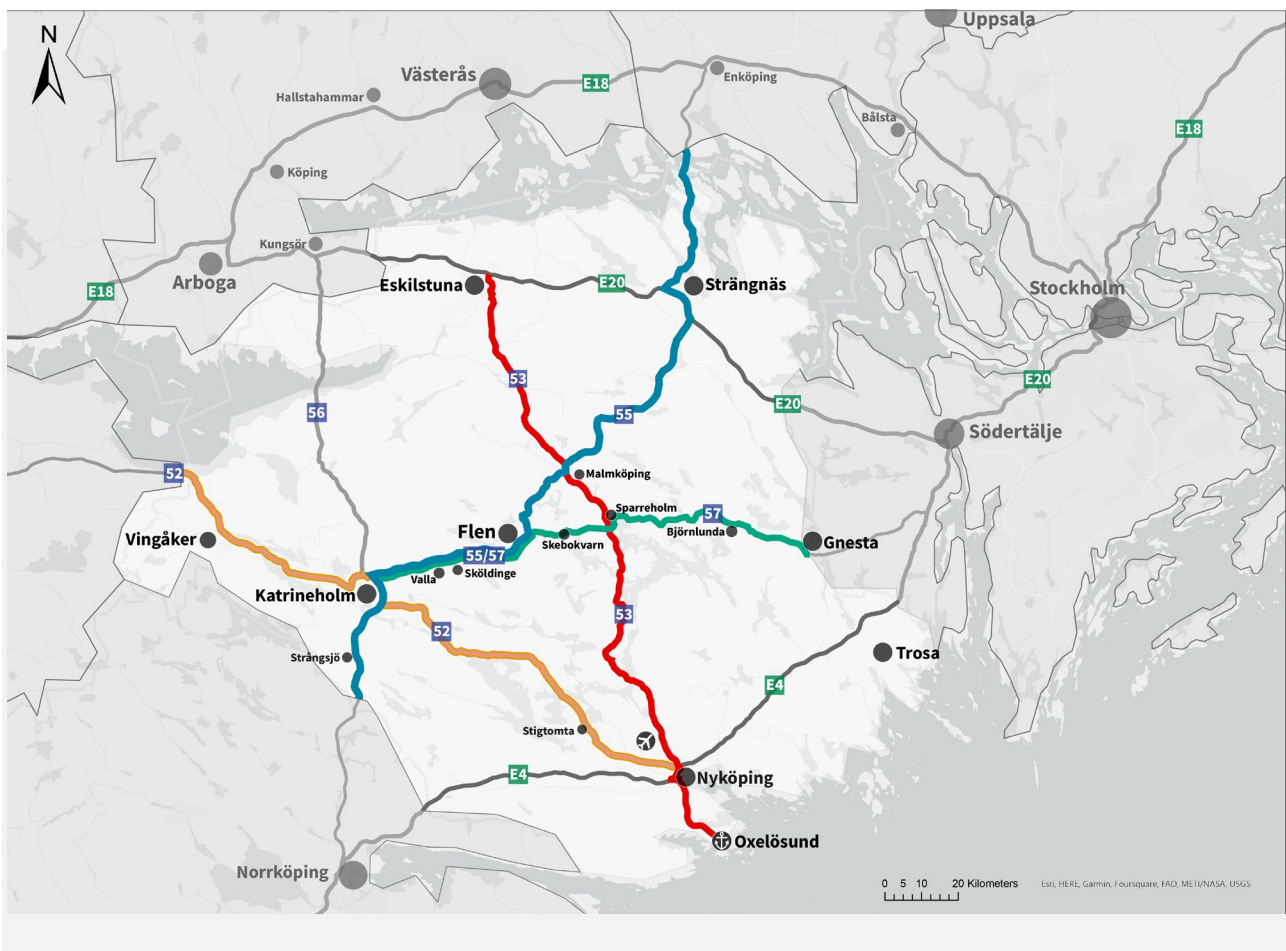


Målbild regionala vägar i Sörmland

En genomlysning av befintligt underlag för den fortsatta planeringen



Innehållsförteckning

1.	Inledning	5
1.1	Bakgrund och syfte	5
1.2	Uppdragets målbild	5
2.	Förutsättningar	6
3.	Nulägesbeskrivning	12
3.1	Väg 52 - Nyköping – Länsgräns Örebro län.....	12
3.2	Väg 53 - Oxelösund-Eskilstuna.....	16
3.3	Väg 55 – Länsgräns Sörmland/Östergötland-länsgräns Sörmland/Uppsala.....	21
3.4	Väg 57 – Katrineholm-Gnesta.....	24
4.	Koppling till Strukturbilden och Sörmlands regionala utvecklingsstrategi.....	29
5.	Framtida målbild	31
5.1	Förslag på fortsatt arbete	32
6.	Referenser.....	34

SAMMANFATTNING

Region Sörmland är planupprättare för den regionala länstransportplanen som hanterar den långsiktiga planeringen och finansieringen av åtgärder inom den regionala infrastrukturen. Länstransportplanen är en viktig del i genomförandet av Sörmlandsstrategin för att effektivt stödja utvecklingen i Sörmland och möta de utmaningar som förväntas i framtiden. Regionen vill med länstransportplanen för transportsystemets utveckling bidra till både ökad tillgänglighet, attraktivitet och en hållbar utveckling.

Det regionala vägnätet är fragmenterat utifrån olika behov och brister samt funktioner, hastigheter och standarder. Det sker en kontinuerlig förändring allt eftersom åtgärder genomförs. Det finns därmed behov av att skapa en helhetsbild över vägnätet utifrån olika funktion, standard och roll samt en beskrivning av en målbild som bidrar till den hållbara regionala utvecklingen.

Sweco har fått i uppgift att genomföra en genomlysning av de regionala vägarna 52, 53, 55 och 57 inom länet. Målet för arbetet är att materialet ska vara en del i det nya planeringsunderlaget till den fortsatta planprocessen och samtidigt även bidra till kunskapsuppbyggnad för utskottet för Regional samhällsplanering efter årsskiftet 2022–2023.

Sweco föreslår att Region Sörmland som ett första steg arbetar vidare med följande målbild:

- Öka mobiliteten genom den digitala infrastrukturen.
- Fokusera på de hållbara alternativen.
- Minska transportbehovet inom de lokala arbetsmarknaderna och utveckla det hållbara resandet.

1. Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Det regionala vägnätet är fragmenterat utifrån bland annat hastighet, standard och funktion. Längs med respektive väg har åtgärder genomförts sedan den senaste översynen av hastigheter i länet. Det finns ett behov av att skapa en helhetsbild över vägnätet utifrån funktioner för de olika stråken och detta underlag ska beskriva nuläget och vara ett förslag till målbild för framtiden.

De regionala viktiga vägarna 52, 53, 55 och 57 som finns presenterade i Strukturbild Sörmland, Sörmlands regionala utvecklingsstrategi samt gällande länstransportplan, har behov av en genomlysning. Underlaget som presenteras i denna rapport utgår ifrån dagens funktion och genomförda åtgärdsvalsstudier.

Länstransportplanen är det regionala ekonomiska verktyget för att utveckla den regionala transportinfrastrukturen, framför allt väg. Infrastrukturens olika stråk har olika roller och bidrar olika till Strukturbild Sörmland, som är en del av den regionala utvecklingsstrategin och dess ställningstaganden. En del vägar bidrar med storregional koppling och andra vägar till den inomregionala kopplingen i länet.

1.2 Uppdragets målbild

Målbilden för uppdraget:

- Ta fram en genomlysning av de regionala vägarnas funktion (väg 52, 53, 55 och 57). Genomlysningen ska leda till en målbild med beskrivning om hur respektive stråk bidrar till hållbar regional utveckling.
- Redovisa status på genomförda åtgärdsvalsstudier (ÅVS) för respektive stråk samt aktualisering av eventuella ställningstaganden.
- Vara ett planeringsunderlag för kunskapsuppbyggnad för utskottet för Regional samhällsplanering efter årsskiftet 2022–2023.

2. Förutsättningar

Trafikprognoser

Längs varje väg har trafiksiffror samlats in från mätningar gjorda i huvudsak under år 2018–2020. Dessa trafiksiffror har räknats upp med Trafikverkets teoretiska trafikuppräkningsstal till prognoser för år 2022 samt prognoser för år 2040.

Trafikuppräkningsstalen publicerades av Trafikverket under juni 2020, under rådande Covid-19 pandemi. Efter pandemin har ett krig utbrutit mot Ukraina vilket har förändrat prisläget i Europa. Det är viktigt att uppmärksamma läsaren om att siffrorna som ligger till grund för trafikuppräkningsstalen är siffror för att göra en prognos. Omvärldsförhållanden kan komma att påverka trafikmängderna åt olika håll. Ju längre fram i tiden prognoserna ligger desto större är osäkerheterna i prognoserna.

Planeringsunderlag

Sörmlands Regionala Utvecklingsstrategi

En regional utvecklingsstrategi är en övergripande strategi för det regionala tillväxts- och utvecklingsarbetet i länet. Syftet är att visa en samlad bild över regionens tillgångar, möjligheter och utmaningar.

Sörmland ska vara ett socialt hållbart samhälle med goda och jämlika livsvillkor, där människor lever ett gott liv med god hälsa. Det är målet i den regionala utvecklingsstrategin och är grunden för den regionala utvecklingspolitiken i Sörmland.

Det finns fem prioriteringar som utvecklar och gör Sörmland till en attraktiv och hållbar plats att leva och bo i. Utgångspunkten för de fem prioriteringarna är målen i Agenda 2030. De fem prioriteringarna är:

- Jämlika livsvillkor och god hälsa för alla,
- Kompetensförsörjning för livslångt lärande,
- Ett växande och dynamiskt näringsliv som bidrar till hållbar omställning,
- En hållbar fysisk och digital tillgänglighet och mobilitet,
- Goda boende- och livsmiljöer som ger jämlika möjligheter till arbete, välbefinnande och välfärd.

Ovan nämnda punkter ska skapa förutsättningar för hållbara boendemiljöer och livsstilar som ger människor tro på framtiden. Näringslivet är även en viktig del för att länet ska utvecklas mot det hållbara samhället. En utgångspunkt är att allt blir ekonomisk, socialt och ekologiskt hållbart i framtiden. Den digitala tillgängligheten beskrivs även den som viktig för att målen ska nås och digitala tjänster som finns för alla bidrar till minskat behov av exempelvis transporter som för övrigt ska utvecklas till att bli hållbara. När det gäller de dagliga transporter till arbete, studier, service och fritid så spelar kollektivtrafiken en nyckelroll ur ett jämställd-, jämlikhets- och funktionsvariationsperspektiv en viktig roll för framtiden.

Strukturbild Sörmland¹

Strukturbilden är en del av den regionala utvecklingsstrategin som visar det fysiska perspektivet i det regionala utvecklingsarbetet. Det är en strategi för framtida samhälls- och regionalutveckling som bygger på hållbara fysiska strukturer. Syftet med strukturbilden är att vara vägledande för den fysiska planeringen.

Med strukturbilden som utgångspunkt kan regionen och kommunerna tillsammans med andra aktörer fokusera på insatser på de prioriteringar som gör störst nytta för Sörmlands utveckling. Figur 1 visar noder, utvecklingsstråk och transportsamband inom och utanför länet. Strukturbilden är flerkärnig och de olika platserna i länet, nodstäderna, orterna och deras omland är på olika vis beroende av och kompletterar varandra.



Figur 1 Strukturbild Sörmland.

Lokala arbetsmarknader inom Sörmland²

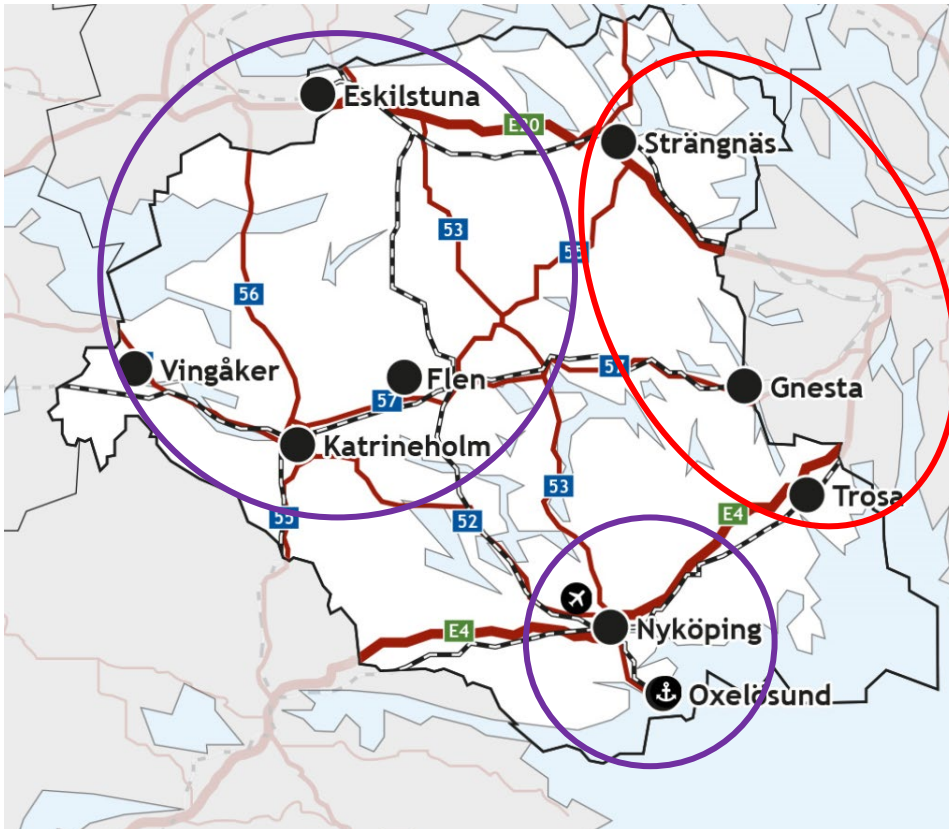
I Figur 2 framgår tre lokala arbetsmarknader inom länet markerade med lila cirklar. Trosa, Gnesta, och Strängnäs tillhör Stockholms lokala arbetsmarknad och skiljer sig från de andra två områdena genom att de är gränsöverskridande mot Stockholm och har därmed inte hanterats i denna studie. Fokus i arbetet har varit de inomregionala förbindelserna och dess samband inom länet. Eskilstuna, Vingåker, Katrineholm och Flen utgör en nordvästlig arbetsmarknad medan Nyköping och Oxelösund tillsammans utgör en sydlig arbetsmarknad.

¹ [Strukturbild Sörmland | Region Sörmland \(utvecklasormland.se\)](https://utvecklasormland.se)

² [Underlag för strukturbild Sörmland \(arcgis.com\)](https://arcgis.com) 2023-02-06

Enligt statistik från SCB har antalet in- och utpendlare till länet ökat under 2000-talet. Inpendlingen är som störst i Oxelösund och utpendlingen som störst i Gnesta.

I det fall där arbetet utförs på en fysisk plats uppkommer behovet av arbetspendling och transporter. Infrastrukturutvecklingen och planeringen av kollektivtrafik är troligen ett viktigt verktyg för att skapa förutsättningar för en hållbar utveckling inom länet.



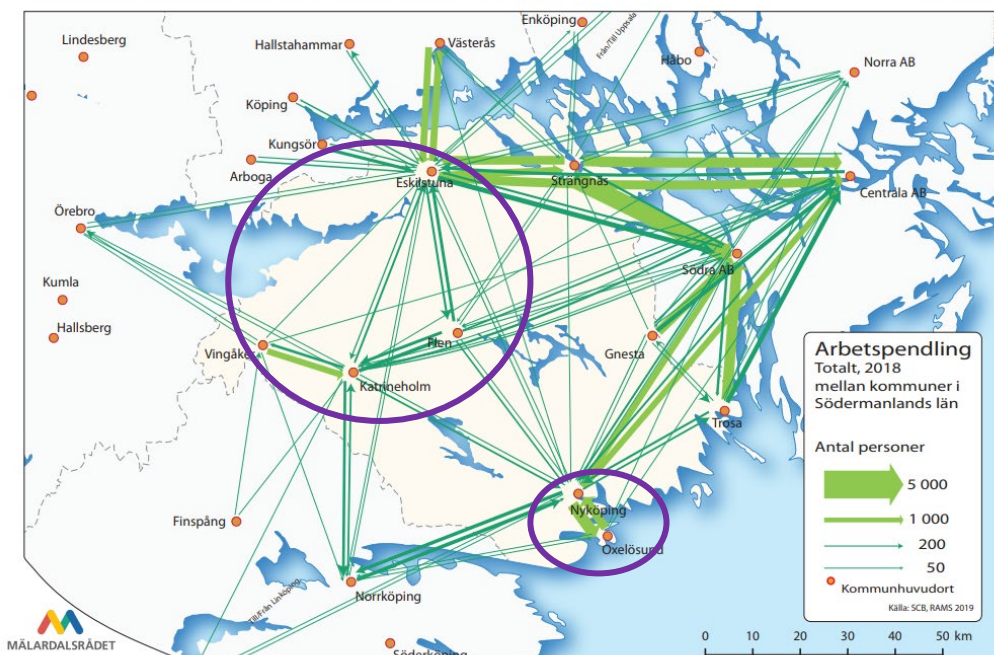
Figur 2 Det finns tre lokala arbetsmarknader inom länet. Två av dem är inringade med lila cirklar och är inomregionala i sin karaktär och en är rödmarkerad och tillhör Stockholms lokala arbetsmarknadsområde och är länsöverskridande i sin karaktär.

Det förekommer även arbetspendling mellan de olika arbetsmarknadsområdena och som exempel kan Eskilstuna-Strängnäs, Gnesta- Flen eller Trosa - Nyköping nämnas. Pendlingen från Strängnäs - Eskilstuna eller pendlingen mellan Gnesta- Flen är exempel på sådana förhållanden. Antalet pendlare i riktning mot Stockholm är större än antalet pendlare i motsatt riktning.

Figur 3 visar hur stora flöden för arbetspendling i länet var 2018. Stora andel arbetspendlingsresor ser ut att ske i riktning mot Stockholm, men det bilden visar även på arbetspendlingstråk mellan de olika orterna och arbetsmarknadsområdena.

ARBETSPENDLING 2018 SÖDERMANLANDS LÄN

TOTALT



Figur 3 Översiktsskarta på arbetspendlingen såg ut 2018 i länet.³ De lila cirkelarna representera de lokala arbetsmarknaderna som är inomregionala.

Länstransportplanen 2022–2033⁴

Länstransportplanen är en viktig del i genomförandet av Sörmlandsstrategin för att effektivt stödja utvecklingen i Sörmland och möta de utmaningar som förväntas i framtiden. Regionen vill med länstransportplanen för transportsystemets utveckling bidra till både ökad tillgänglighet, attraktivitet och en hållbar utveckling.

Urbanisering, en växande befolkning, ökad pendling, omfattande genomfartstrafik och viktiga noder som växande logistikcentrum och Sveriges tredje största flygplats gör att behoven av infrastrukturinvesteringar ökar i länet. Områden som haft stor betydelse för planens inriktning och prioriteringar är utvecklingen i kommunhuvudorterna och kringliggande orter, viktiga funktionella regionala vägstråk, bytespunkter, kollektivtrafikens roll för regionförstoring och Sörmland som en del av Stockholm-Mälardalen.

Länstransportplanen har sin utgångspunkt i den Regionala utvecklingsstrategin, Sörmlandsstrategin samt i Strukturbild Sörmland.

Följande sex övergripande mål finns formulerade i länstransportplanen:

- Främja en ökad tillgänglighet i och till transportsystemet för alla medborgare med utgångspunkt i barnens behov
- Bidra till ökad trafiksäkerhet och bibehållen funktionalitet i transportsystemet

³ [MÄLARDALSRÅDET PENDLINGSKARTOR 2018.pdf \(infraplan.se\)](#), 2022-12-21

⁴ [Länsplan för regional transportinfrastruktur | Region Sörmland \(utvecklasormland.se\)](#), 2023-02-06

- Bidra till ökad andel hållbara transporter genom att stärka gång-, cykel- och kollektivtrafik
- Stödja hållbar utveckling i länet genom att främja Sörmlands flerkärnighet, stärka utvecklingsstråken samt utveckla attraktiva bytespunkter för ökat samspel mellan noder och dess omland
- Stödja hållbar utveckling i länet genom att främja internationell, storregional och regional tillgänglighet och näringslivets behov av transporter
- Verka för en hållbar, långsiktig och effektiv samhällsplanering, i samverkan mellan stat, region och kommunerna, som utgår från fyrstegsprincipen och som beaktar digitaliseringen i genomförandet av planen

Följande fem strategiska inriktningar är vägledande för att stödja målen som bestkivs ovan:

- Attraktiva livsmiljöer - ökat fokus på tätortsnära åtgärder
- Åtgärder kopplade till bostadsbyggande
- Bytespunktsutveckling och resecentrum
- Kollektivtrafiken (framkomlighet, tillgänglighet och standard på hållplatser)
- Stärka regionala vägstråk med både regional och nationell funktion för såväl person- som godstrafik.

Den aktuella planen lyfter de första sex åren satsningar att färdigställa åtgärder för framkomlighet och trafiksäkerhet som funnits med i tidigare föreslagna planer när det gäller väg 53, väg 55, väg 57.

I den andra halvan av planperioden ökas satsningar på kollektivtrafik och trafiksäkerhet, framkomlighet och trimning av statligt vägnät samt statlig medfinansiering. Detta för att möta behoven kring bostadsbyggande, industrisatsningar samt hållbart resande.

Väg 52 Kungsladugårdsleden

Nytt objekt med storregional nytta som kopplar ihop väg 52, väg 53, E4 och Stockholm Skavsta flygplats men stärker även tillgängligheten i stråket Oxelösund-Nyköping-Flen/Katrineholm. Nära koppling till Ostlänkens genomförande och det framtida verksamhetsområdet vid Skavsta och Stockholm Skavsta flygplats.

Väg 53 Infart Eskilstuna

Projekt för att stärka framkomligheten och trafiksäkerheten utmed väg 53 vid Eskilstuna. Objektet innefattar också åtgärder för cykel och kollektivtrafik. Projekt som haft förordringar och delvis omtag har gjorts vilket gjort att viss förskjutning i tid har skett.

Väg 53 Genomfart Eskilstuna

Ett gemensamt arbete pågår mellan kommunen och Trafikverket att förbättra väg 53 genom centrala Eskilstuna. Cirka 60 miljoner är avsatt för projektet och 50 % medfinansiering gäller. Projektet innefattar både trafiksäkerhetsåtgärder för oskyddade trafikanter och framkomlighetsåtgärder. Vägplan pågår för tre delprojekt och övriga åtgärder förväntas kunna genomföras inom befintlig vägplan.

Väg 55 Dunker Björndammen

Utveckling av stråket väg 55 som är ett viktigt regionalt stråk, framför allt för godstransporter. Vägplan pågår efter flera omtag med fastställelse under hösten 2021. En viktig del i det långsiktiga målet om stärkt stråk utmed hela väg 55.

Väg 55 Förbifart Flen

Utveckling av stråket väg 55 delen förbi Flen för att stärka framkomligheten på väg 55 och trafiksäkerheten genom centrala Flen. Skapar möjligheter till bebyggelseutveckling. Åtgärden bedöms kosta 155 miljoner varav Länstransportplanen år 2022–2033 inrymmer hela beloppet.

Väg 57 Gnesta - E4

Åtgärderna för att höja standarden på väg 57 är främst i Stockholms län. Länstransportplanen för Sörmland samfinansierar objektet som tillhör Stockholms länstransportplan. Vägen har en låg standard i förhållande till regional funktion och flöden. Vägen är smal och siktförhållandena är bitvis dåliga, vilket ger begränsad framkomlighet och trafiksäkerhetsproblem. Väg 57 är ett viktigt projekt för att stärka tillgängligheten mellan framför allt Gnesta och Södertälje.

3. Nulägesbeskrivning

3.1 Väg 52 - Nyköping – Länsgräns Örebro län

Sträckning och hastighet

Väg 52 utgör en tvärförbindelse i Södermanland och förbinder E20 i Örebro med E4 i Nyköping via Katrineholm. Inom länet går vägen mellan Nyköping och länsgränsen mot Örebro län, i Figur 4 visas sträckningen mellan Nyköping och Vingåker. Vägen passerar delar av det nordvästliga arbetsmarknadsområdet som består av Eskilstuna, Vingåker, Katrineholm och Flen.

Väg 52 är cirka 9 mil lång landsväg inom länet och . Den skyltade hastigheten varierar mellan 70–80 km/h på landsbygdssträckorna med lokala begränsningar till 40–50 km/h genom tätorterna.



Figur 4 Översiktskarta väg 52 inom Sörmlands län.

Vägens egenskaper och standard

Väg 52 är utpekad som riksintresse för kommunikationer mellan Nyköping och cirkulationen vid Skavsta flygplats. Det beror på att flygplatsen är utpekad som riksintresse för kommunikationer. Vägen är klassad som en primärväg för farligt gods. Avseende Strategiskt vägnät för tyngre transporter klassas sträckan Nyköping-Katrineholm in som viktig för tyngre transporter.

Vägen är en tvåfältsväg med varierande bredd på vägrenar. I vissa fall är vägrenen mycket smal, i andra fall, vid 13-meter väg, finns breda vägrenar. Viltstängsel saknas helt. Vägen har ATK-sträckor (automatisk trafiksäkerhetskontroll), mest vanligt i sydöst. Vägbredden varierar mellan 6,5 och 13 meter, där 8–9 samt 13 meter är de vanligaste bredderna, se figur 4.

Infrastruktur för oskyddade trafikanter saknas helt, förutom igenom Läppe där det finns en trottoar på den norra sidan. Busshållplatser finns i stort sett längs hela sträckan. Hållplatserna är oftast fickor med stolpar, i vissa fall med väderskydd. Belysning, höjd kantsten, kontrastmarkering eller liknande utformning saknas överlag.



Figur 5. Foto på väg 52 med busshållplats till höger. Källa: Googlemaps.

Vägen går igenom odlingslandskap samt skog. Vägen är förhållandevis rak, men brister i sikt förekommer, både vid kurvor och vid krön, men även på grund av att skog i vissa partier växer nära vägen. Närliggande skog kan vara en säkerhetsbrist både på grund av påverkan av sikt, men även vid avåkning av vägen.

Funktionellt prioriterat vägnät

Vägen ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet, som är de vägar som Trafikverket pekat ut som viktigaste för nationell och regional tillgänglighet. Den är utpekad för samtliga funktioner som är:

- dagliga persontransporter
- långväga personresor
- kollektivtrafik
- godstransporter

Det funktionellt prioriterade vägnätet togs fram 2013 – 2016. Under 2019 genomfördes en översyn av det funktionellt prioriterade vägnätet. En översyn av vägnätet görs vart fjärde år och mindre justeringar görs löpande⁵.

⁵ [Funktionellt prioriterat vägnät - Bransch \(trafikverket.se\)](https://www.trafikverket.se/bransch/funktionellt-prioriterat-vaegnaet)

Trafikflöden

Tabell 1 visar trafikflöden i enheten ÅDT, årsdygnstrafik. Siffrorna bygger på mätta data, i de flesta fall från åren 2018–2020 och har räknats upp med Trafikverkets trafikuppräkningsstal för prognoser, till teoretiska siffror för år 2022 och för år 2040. Störst flöden finns närmast stora tätorter, siffrorna nedan representerar landsbygdsmiljö.

Tabell 1 Trafikmängder på väg 52.

Sträcka/Årtal	2022	2040
Nyköping-Stigtomta	5 800–10 000	7 200–12 400
Stigtomta-Katrineholm	2 100–3 800	2 600–4 700
Katrineholm-Vingåker	6 100	7 600
Förbi Vingåker	3 400	4 200
Vingåker-Länsgräns	2 900–3 200	3 600–4 000

Kommunala planer

Nedan beskrivs kortfattat hur väg 52 beskrivs i kommunernas översiktsplaner.

Nyköping

Kommunen vill långsiktigt stärka den storregionala kopplingen mot Eskilstuna genom att binda ihop regionens noder och därmed bidra till Sörmlands utveckling. Kommunen menar att en utveckling av väg 52 bidrar till att stärka den storregionala kopplingen.

Katrineholm

Längs med väg 52/56 (nordvästra förbifarten) bör trygga cykelstråk anordnas för att förbättra kommunikationen och förenkla möjligheten att ta sig till bland annat Lövåsens köpcenter.

Det finns förbättringsområden på sträckan inom Katrineholms kommun mellan Katrineholm – Vingåker samt delar av vägen mellan Katrineholm och Nyköping.

Vingåker

Enligt kommunen bedöms sträckan Örebro-Vingåker-Katrineholm-Nyköping-Oxelösund (väg 52) som extra angelägna. Samt trafiksäkerhetsåtgärder längs väg 52 på grund av de omfattande transporterna av farligt gods.

Genomförda ÅVS:er

Det har genomförts ett antal ÅVS:er med koppling till väg 52. Dessa redovisas i tabell 2 och 3 nedan.

Tabell 2 Översikt på genomförda ÅVS:er längs med väg 52.

Namn på ÅVS	Mål	Åtgärdat	Ställningstagande
<i>Person- och godstransporter i stråket väg 52 genom Södermanland (2014)</i>	Förbättrad arbetspendling målstandard 100 km/h. god trafiksäkerhet för målstandard om max 80 km/h. Åtgärder i tätorter	Tätortsgenomfarter har åtgärdats Trafiksäkerhet avseende hållplatser har genomförts Hastighetsöversyn/ATK	Ställningstagande saknas. Finns inte med i nuvarande LTP eller Trafikverkets VP.
<i>ÅVS Västra infarten Nyköping (2018)</i>	Kollektivtrafik med god tillgänglighet Framkomlighet och tillgänglighet för godstransporter Regional, kommunal och positiv stadsutveckling Godstransporter sker med hänsyn till andra verksamheters behov Förbättrad trafiksäkerhet och trygghet för alla trafikantgrupper.	Vägplan Kungsladugårdsleden. Åtgärden finns i LTP och är inlagt i Trafikverkets VP. TKI-säkring av vägplan pågår just nu. Trafikplats Hållet har utvecklats	Ställningstagande finns
<i>Trafiksäkerhet Näckrosleden (cykelled)</i>	Öka trafiksäkerheten, då cyklister färdas i blandtrafik på väg	Åtgärd finns i LTP och inlagt i Trafikverkets VP.	Ställningstagande finns.

Tabell 3 Översikt på förenklade ÄVS:er längs med väg 52

Namn på ÄVS	Mål	Åtgärdat	Ställningstagande
<i>Gång och cykel Vingåker-Katrineholm</i>	Ökad säker gång och cykling Ökad hälsa Hållbara lösningar med liten/begränsad klimatpåverkan		Ställningstagande saknas
<i>Gång och cykel Skavsta-Oppeby (2014)</i>	Ökad säker gång och cykling Ökad hälsa Hållbara lösningar med liten/begränsad klimatpåverkan	Vägplan påbörjad men stoppad 2019 på grund av komplikationer med de geotekniska förhållandena	Ställningstagande saknas

Övriga åtgärder längs väg 52

Det har även planerats för åtgärder längs väg 52 som inte har någon koppling till de framtagna ÄVS:erna.

- Planerad utbyggnad av hållplatser i Vingåker (2024–2025)

3.2 Väg 53 - Oxelösund-Eskilstuna

Sträckning och hastighet

Väg 53 sträcker sig mellan Oxelösund och Eskilstuna via Nyköping och Malmköping inom länet med en längd på cirka 10 mil. I Figur 6 visas sträckningen mellan Oxelösund och Eskilstuna, via bland annat Nyköping och Malmköping. En del av sträckningen är gästväg på E4 i Nyköping.

Vägen passerar den sydliga arbetsmarknaden och den nordvästliga arbetsmarknaden som består av Eskilstuna, Vingåker, Katrineholm och Flen.

Den skyltade hastigheten är 100/110 km/h mellan Oxelösund och Nyköping men varierar mellan 70–80 km/h på landsbygdssträckorna. En sträcka med 50 km/h under en del av dagen finns i tätbebyggt område söder om Lidsjön, Råby, samt i Sparreholm och Örstra.



Figur 6 Översiktskarta väg 53 inom länet.

Vägens egenskaper och standard

Mellan Oxelösund och Nyköping är vägen klassad som primärväg för farligt gods, men mellan Nyköping och Malmköping är vägen inte klassad för farligt gods alls. Norr om Malmköping och fram till Stenkvista strax innan Eskilstuna är vägen primärväg för farligt gods. Närmare Eskilstuna är den sekundärväg för farligt gods.

Avseende Strategiskt vägnät för tyngre transporter klassas sträckan Oxelösund och Nyköping samt sträckan om cirka 800 meter som väg 53 delar med väg 55 in som större volymer av tyngre transporter. Resterande väg 53 klassas in som stora volymer av tyngre transporter.

Mellan Oxelösund och Nyköping är vägen en motortrafikled, Riktningarna är separerade med mitträcke och/eller dike och korsningarna är planskilda, förutom med väg 511. Norr om Nyköping är vägen en tvåfältsväg om 6,2–9 meter bredd med varierande bredd på vägrenar. I vissa fall är vägrenen mycket smal, i Figur 7 visas en del av sträckningen mellan Oxelösund och Nyköping.



Figur 7 Figur som visar en del av sträckningen av väg 53 mellan Oxelösund-Nyköping. Källa: Google Maps.

Viltstängsel saknas helt förutom en sträcka väg 53 delar med väg 55, norr om Malmköping. Vägen har en ATK-sträcka om cirka 20 kilometer mellan Malmköping och Eskilstuna.

Infrastruktur saknas helt för oskyddade trafikanter, förutom en sträcka i Råby. Öster om korsningen med väg 670 finns en separat gång- och cykelväg. Väster om korsningen finns avsatt utrymme för oskyddade trafikanter, ett utrymme avgränsad med heldragen linje och pollare. Denna infrastruktur för oskyddade trafikanter är inom samma område som sträckan med tillfälligt nedsänkt hastighet.

Busshållplatser finns i stort sett längs hela sträckan, förutom där mindre vägar närmare bebyggelsen tillgängliggör för kollektivtrafiken. Hållplatserna är oftast fickor med stolpar, i ett fåtal fall med väderskydd. Ett fåtal hållplatser med höjd kantsten och kontrastmarkering har identifierats.

Vägen går igenom odlingslandskap samt skog. Brister i sikt förekommer, både vid kurvor och vid krön, men även på grund av att skog i vissa partier växer nära vägen. Närliggande skog eller närliggande solitära träd kan vara en säkerhetsbrist både på grund av påverkan av sikt, men även vid avåkning av vägen. Längs väg 53 förekommer även berg i dagen nära vägen, utan skyddande räcke, vilket är en trafiksäkerhetsbrist.

Funktionellt prioriterar vägnät

Vägen ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet. Den är utpekad för samtliga funktioner som är:

- dagliga persontransporter
- långväga personresor
- kollektivtrafik
- godstransporter

Vägen är utpekad som riksintresse för kommunikationer mellan Oxelösunds hamn och Nyköping. Trafikmängderna varierar mellan 8900 och 3400 se Tabell 4.

Trafikflöden

Tabell 4 visar trafikflöden i enheten ÅDT, årsdygnstrafik. Siffrorna bygger på mätta data, i de flesta fall från åren 2018–2020 och har räknats upp med Trafikverkets trafikuppräkningsstatistik för prognoser, till teoretiska siffror för år 2022 och för år 2040. Störst flöden finns närmast stora tätorter, siffrorna nedan representerar landsbygdsmiljö.

Tabell 4 Trafikmängd på väg 53.

Sträcka/Årtal	2022	2040
Oxelösund-Nyköping	8 900–13 900	11 000–17 300
Nyköping-Malmköping	1 700–2 800	2 200–3 500
Förbi Malmköping	1 800	2 300
Malmköping-Eskilstuna	3 400–6 200	4 200–7 700
Närmast Eskilstuna	11 700	14 400

Kommunala planer

Nedan beskrivs kortfattat hur väg 53 beskrivs i kommunernas översiktsplaner.

Oxelösund

Vad gäller Oxelösunds in- och utpendling nämns väg 53 som ett viktigt stråk, det är även genom detta stråk som Oxelösundaren kan nå omkringliggande större städer såsom Nyköping, Norrköping, Linköping, Södertälje och Stockholm. Därför ska stråket alltid prioriteras inom samhällsplaneringen.

Nyköping

Kommunen definierar väg 53 som ett huvudvägnät med god kapacitet för person- och godstransporter. I vägnätet finns det väglänkar med hög framkomlighet i huvudvägnätet som ingår i större övergripande vägnät och strukturer med regionala och nationella start- och målpunkter.

Eskilstuna

I Eskilstunas översiktsplan nämns inte väg 53 specifikt. Kommunen strävar efter säkra och miljöanpassade bilresor som en del av Eskilstunas framtida hållbara transportsystem.

Genomförda ÅVS:er

Det har genomförts ett antal ÅVS:er med koppling till väg 53. Dessa redovisas i tabell 5 och tabell 6.

Tabell 5 Översikt på genomförda ÅVS:er längs med väg 53

Namn på ÅVS	Mål	Åtgärdat	Ställningstagande
<i>Väg 53 genomfart Eskilstuna och infart Eskilstuna (2016)</i>	Förbättrad framkomlighet Ökad trygghetskänsla för oskyddade	Vägplan Väg 53 infart Eskilstuna. Planerad byggstart 2024. Vägplan Väg 53 genomfart Eskilstuna har påbörjats under slutet av 2021.	Ställningstagande saknas.
<i>ÅVS Västra infarten Nyköping (2018)</i>	Kollektivtrafik med god tillgänglighet Framkomlighet och tillgänglighet för godstransporter Regional, kommunal och positiv stadsutveckling Godstransporter sker med hänsyn till andra verksamheters behov Förbättrad trafiksäkerhet och trygghet för alla trafikantgrupper.	Vägplan Kungsladugårdsleden. Åtgärden finns i LTP och är inlagt i Trafikverkets VP. TKI-säkring av vägplan pågår just nu. Trafikplats Hållet har utvecklats	Ställningstagande finns
<i>ÅVS Nyköping-Eskilstuna (pågår)</i>			

Tabell 6 Översikt på förenklade ÅVS:er längs med väg 53

Namn på ÅVS	Mål	Åtgärdat	Ställningstagande
<i>Gång- och cykelväg; Nyköping – Oxelösund (2015)</i>	Ökad säker gång och cykling Ökad hälsa Hitta hållbara lösningar som har en liten/begränsad klimatpåverkan	Vägplanen stoppades på grund av för höga kostnader. Gemensamt beslut med Nyköpings kommun (2019)	Ställningstagande saknas
<i>Trafiksäkerhet Näckrosleden (cykelled)</i>	Öka trafiksäkerheten, då cyklister färdas i blandtrafik på väg	Åtgärd finns i LTP och inlagd i Trafikverkets VP.	Ställningstagande finns.

Övriga åtgärder längs väg 53

Det har även planerats för åtgärder längs väg 53 som inte har någon koppling till de framtagna ÅVS:erna.

- Vägportaler bytts ut för att höja trafiksäkerheten
- Räckesåtgärder har utförts

3.3 Väg 55 – Länsgräns Sörmland/Östergötland-länsgräns Sörmland/Uppsala

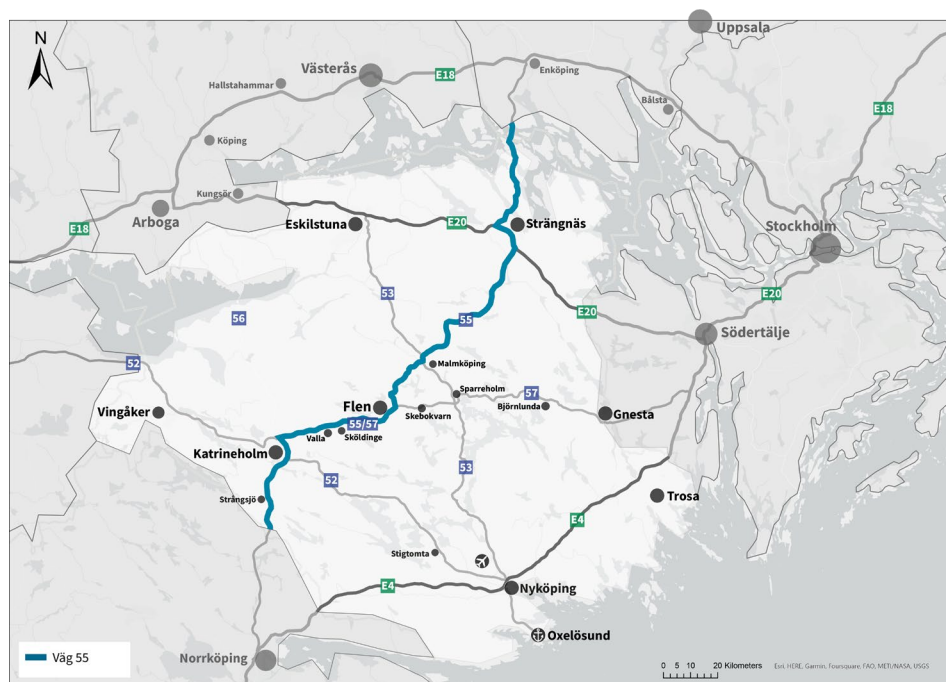
Sträckning och hastighet

Väg 55 sträcker sig mellan länsgräns Sörmland/Östergötland i söder till länsgräns Sörmland/ Uppsala län i norr på cirka 11 mil inom Sörmlands län, se Figur 9 nedan som visar sträckningen mellan länsgränserna via bland annat Katrineholm, Flen och Strängnäs. Vägen passerar den nordvästliga arbetsmarknaden som består av Eskilstuna, Vingåker, Katrineholm och Flen.

Hela väg 55 sträcker sig mellan Norrköping-Hjulstabron. Inom länet passerar sträckan tätorterna Strängsjö, Katrineholm, Valla, Sköldinge, Flen, Malmköping, Länna och Strängnäs. En del av sträckningen är gästväg på väg 56 mellan Katrineholm och Norrköping.

Sträckan mellan länsgränserna är ungefär 115 kilometer lång.

Hastighetsbegränsningen på vägen varierar mellan 50 och 110 km/h på den sträcka där vägen går tillsammans med väg 56.



Vägbredden varierar mellan 7 och 13 meter längs sträckan. Det varierar även om vägen har separerande räcke eller inte. ATK-sträcka förekommer endast på kortare sträckor mellan Flen och Strängnäs. Busshållplatser finns längs hela sträckan det absolut vanligaste är en ficka med stolpar och på ett fåtal platser med väderskydd.

Avseende Strategiskt vägnät för tyngre transporter klassas hela sträckan från länsgränsen Sörmland till länsgränsen Östergötland in som större volymer av tyngre transporter. Väg 55 är utpekad som väg för farligt gods inom hela länet.

Vägen går igenom odlingslandskap samt skog. Brister i sikt förekommer, både vid kurvor och vid krön, men även på grund av att skog i vissa partier växer nära vägen. Närliggande skog eller närliggande solitära träd kan vara en.

Inom länet är väg 55 utpekad som riksintresse för kommunikationer.

Funktionellt prioriterat vägnät

Väg 55 ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet. Den är utpekad för samtliga funktioner som är:

- dagliga persontransporter
- långväga personresor
- kollektivtrafik
- godstransporter

Vägen passerar genom en av de lokaliserade arbetsmarknaderna enligt kap 2.

Trafikflöden

Tabell 7 nedan visar trafikflöden i enheten ÅDT, årsdygnstrafik. Siffrorna bygger på mätta data, i de flesta fall från åren 2018–2020 och har räknats upp med Trafikverkets trafikuppräkningsstal för prognoser, till teoretiska siffror för år 2022 och för år 2040. Störst flöden finns närmast stora tätorter, siffrorna nedan representerar landsbygdsmiljö.

Tabell 7 Trafikmängd väg 55. *Sträckan är gemensam med E20

Sträcka/Årtal	2022	2040
Länsgräns- Katrineholm	5 500–8 800	7 000–11 000
Katrineholm - Flen	5 200–9 400	6 500–11 700
Flen-Malmköping	4 900–6 400	6 100–8 000
Malmköping-Strängnäs	3 000–5 400	3 800–6 800
Intill Strängnäs*	16 700	20 800
Strängnäs-Länsgräns	6 000–10 800	7 500–13 400

Kommunala planer

Nedan beskrivs kortfattat hur väg 55 beskrivs i kommunernas översiktsplaner.

Flen

Riksväg 55 är och ska vara en prioriterad vägsträcka i Flens kommun, både som lokal vägsträcka och som ett viktigt regionalt transportstråk mellan Stockholm - mälardalsregionen och södra Sverige.

Förbifart Flen (väg 55) bör färdigställas för att både ge förutsättningar för en trafikeffektiv regional länsväg och samtidigt öppna upp möjligheterna för en stadsutveckling söderut inom Flens stad. Motiven för en förbifart kan kopplas till bristande trafiksäkerhet genom tätbebyggt område.

Katrineholm

I översiktsplanen har ett område reserverats för utbyggnaden av den andra etappen av Östra förbifarten mellan väg 55/57 och väg 56, öster om avfallsanläggningen och flygplatsen fram till i höjd med Strängstorp

Strängnäs

De viktigaste och mest trafikerade vägarna inom kommunen är E20 som löper i öst-västlig riktning genom kommunen samt riksväg 55 som löper i nord-sydlig riktning.

Genomförda ÅVS:er

Det har genomförts ett antal ÅVS:er med koppling till väg 55. Dessa redovisas i tabell 8 och tabell 9.

Tabell 8 Översikt på genomförda ÅVS:er längs med väg 55

Namn på ÅVS	Mål	Åtgärdat	Ställningstagande
<i>Väg 55 Björndammen-Enköping</i>	Stärk regionens och städernas utveckling Öka trafikanternas framkomlighet och tillgänglighet Skydda höga naturvärden och bibehåll goda levnadsvillkor Höj trafiksäkerheten	Dunker-Björndammen: Vägplan inlämnad för fastställelse. Planerad byggstart 2023.	Ställningstagande finns.
<i>Bristande framkomlighet genom Flen väg 55</i>	Förbättra framkomligheten och restiden för genomfartstrafiken. Minska vägens barriäreffekt. Minska miljöpåverkan från trafiken i tätorten Öka trafiksäkerheten	Finns inlagd i Trafikverkets VP med preliminär start år 2028.	Ställningstagande finns.

<i>Trafiksäkerhet Näckrosleden (cykelled)</i>	Öka trafiksäkerheten då cykelleden korsar väg 55 utan trafiksäkerhetsåtgärd.	Åtgärd finns i LTP och inlagd i Trafikverkets VP.	Ställningstagande finns.
---	--	---	--------------------------

Förenklad ÄVS

Tabell 9 Översikt på förenklade ÄVS:er längs med väg 55

Namn på ÄVS	Mål	Åtgärdat	Ställningstagande
<i>Gång- och cykelväg Flen-Malmköping (2015)</i>	Ökad säker gång och cykling Ökad hälsa Hitta hållbara lösningar som har en liten/begränsad klimatpåverkan		Ställningstagande saknas

Övriga åtgärder längs väg 55

Det har även planerats för åtgärder längs väg 55 som inte har någon koppling till de framtagna ÄVS:erna.

- Planerad utbyggnad hållplatser Flen
- Vid Valla har trafiksäkerhetsåtgärder utförts

3.4 Väg 57 – Katrineholm-Gnesta

Sträckning och hastighet

Väg 57 sträcker sig mellan Katrineholm och trafikplats Järna vid E4, i länet sträcker sig vägen mellan Gnesta och Katrineholm med en sträcka på cirka 72 kilometer. Inom länet passerar sträckan tätorterna Valla, Sködinge, Flen, Skebokvarn, Sparreholm, Stjärnhov och Björnlunda, se Figur 10 Översiktskarta på väg 57

Hastigheterna på stråket varierar mellan 40 och 100 km/h. 100 km/h råder mellan Katrineholm och Flen. Mellan Flen och Gnesta dominerar hastigheten 80 km/h med lokala variationer om 70 km/h.



Figur 9 Översiktskarta på väg 57 i länet.

Vägen passerar den nordvästliga arbetsmarknaden som består av Eskilstuna, Vingåker, Katrineholm och Flen. I Gnesta övergår den till del av ett område som tillhör Stockholms arbetsmarknad.

Vägens egenskaper och standard

Mellan Katrineholm och Flen är vägen en 2+1-väg. Mellan Flen och Gnesta har vägen två körfält och en bredd som varierar mellan 6,0 och 8,2 meter. Vägens bredd påverkar bredden på vägrenarna. Viltstängsel saknas längs vägen, förutom en sträcka om cirka 200 meter väster om Sköldinge, se figur 10 som visar delar av väg 57s sträckning.



Figur 10. Figur som visar en del av sträckningen av väg 57. Källa Google maps.

Infratraktur för oskyddade trafikanter saknas längs stora delar men gång- och cykelvägar finns längs cirka 2 kilometer i höjd med Flen, 1 kilometer vid Skebokvarn och 0,5 kilometer vid Stjärnhov.

Busshållplatser finns i stort sett längs hela sträckan, förutom längs vissa sträckor där mindre vägar närmare bebyggelsen tillgängliggör för kollektivtrafiken.

Hållplatserna är oftast fickor med stolpar, i vissa fall är fickorna utrustade med belysning, kantsten och kontrasterande plattor.

Hela den aktuella sträckan är klassad som primärväg för farligt gods.

Avseende Strategiskt vägnät för tyngre transporter klassas sträckan Katrineholm – Flen till större volymer av tyngre transporter. Från Flen till Gnesta klassas vägen för stora volymer av tyngre transporter.

Vägen går igenom odlingslandskap samt skog. Brister i sikt förekommer, både vid kurvor och vid krön, men även på grund av att skog i vissa partier växer nära vägen. Närliggande skog eller närliggande solitära träd kan vara en säkerhetsbrist både på grund av påverkan av sikt, men även vid avåkning av vägen.

Funktionellt prioriterat vägnät

Vägen ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet. Mellan Katrineholm och Flen är den utpekad för samtliga funktioner som är:

- dagliga persontransporter
- långväga personresor
- kollektivtrafik
- godstransporter

Mellan Flen och Gnesta är vägen enbart utpekad för två av funktionerna:

- dagliga personresor
- godstransporter

Enligt Regionen finns indikationer på att pendlare från Katrineholm och Flen som ska till Stockholm väljer bort väg 57 och i stället tar väg 55 till Strängnäs och sedan E20 mot Stockholm. En anledning till detta kan vara att det är en snabbare rutt. Flen till Stockholm via väg 55 och E20 tar cirka 1 timme och 36 minuter medan Flen-Stockholm via väg 57 tar 1 timme och 46 minuter.

Trafikflöden

Tabell 10 visar trafikflöden i enheten ÅDT, årsdygnstrafik. Siffrorna bygger på mätta data, i de flesta fall från åren 2018–2020 och har räknats upp med Trafikverkets trafikuppräkningsstatistik för prognoser, till teoretiska siffror för år 2022 och för år 2040. Störst flöden finns närmast stora tätorter, siffrorna nedan representerar landsbygdsmiljö.

Tabell 10 Trafikflöden väg 57

Sträcka/Ärtal	2022	2040
Katrineholm - Flen	6 300–9 400	7 900–11 700
Flen- Gnesta	1 900–3 300	2 300–4 100
Parallellt m Gnesta	3 100	3 800

anm. Länsgräns tangerar Gnesta

Kommunala planer

Nedan beskrivs kortfattat hur väg 57 beskrivs i kommunernas översiktsplaner.

Flen

Riksväg 57 är och ska vara en prioriterad vägsträcka i Flens kommun, både som lokal vägsträcka och som ett viktigt regionalt transportstråk mellan Norrköping, Katrineholm, Flen, Gnesta och Järna.

Gnesta

I kommunens översiktsplan nämns väg 57 som kommunens huvudstråk för biltrafik och kommunen ska verka för att ombyggnaden av riksväg 57 Gnesta-E4 genomförs.

Katrineholm

I översiktsplanen har ett område reserverats för utbyggnaden av den andra etappen av Östra förbifarten mellan väg 55/57 och väg 56, öster om avfallsanläggningen och flygplatsen fram till i höjd med Strängstorp.

Genomförda ÅVS:er

Det har genomförts en ÅVS med koppling till väg 57 se tabell 11.

Tabell 11 Genomförd ÄVS med koppling till väg 57.

Namn på ÄVS	Mål	Åtgärdat	Ställningstagande
<i>Bristande framkomlighet genom Flen väg 55</i>	Förbättra framkomligheten och restiden för genomfartstrafiken. Minska vägens barriäreffekt. Minska miljöpåverkan från trafiken i tätorten Öka trafiksäkerheten	Finns inlagd i Trafikverkets VP med preliminär start år 2028.	Ställningstagande finns.
<i>Trafiksäkerhet Näckrosleden (cykelled)</i>	Öka trafiksäkerheten då cykelleden korsar väg 55 utan trafiksäkerhetsåtgärd.	Åtgärd finns i LTP och inlagd i Trafikverkets VP.	Ställningstagande finns.
<i>ÄVS Tillgänglighets- och TS-brister på väg 57 Björnlunda-Gnesta (pågående)</i>			

Övriga åtgärder längs väg 57

Det har även planerats för åtgärder längs väg 57 som inte har någon koppling till de framtagna ÄVS:erna.

- Vägplan Väg 57, E4-Gnesta. Fastställd, byggstart 2023.

4. Koppling till Strukturbilden och Sörmlands regionala utvecklingsstrategi

Vägarna som studerats i uppdraget bidrar genom sin nuvarande status i olika utsträckning till de olika planeringsunderlagen. Genom de inplanerade åtgärderna är bedömningen att vägarna kommer fortsätta utvecklas i samma inriktning som gällande planeringsunderlag.

Inom den regionala utvecklingsstrategin finns fem prioriteringar och transportbehovet kan tänkas finnas inom samtliga.

De fem prioriteringarna handlar om:

- Jämlika livsvillkor och god hälsa för alla,
- Kompetensförsörjning för livslångt lärande,
- Ett växande och dynamiskt näringsliv som bidrar till hållbar omställning,
- En hållbar fysisk och digital tillgänglighet och mobilitet,
- Goda boende- och livsmiljöer som ger jämlika möjligheter till arbete, välbefinnande och välfärd.

Samtliga vägar bedöms kunna bidra till de fem prioriteringarna på ett eller flera sätt.

Väg 52 kan bidra med sin förbindelse via Nyköping, Katrineholm och Vingåker till ett växande och dynamiskt näringsliv i det sydliga och nordvästliga arbetsmarknadsområdet i länet. Den kan även tänkas bidra med tillgänglighet och goda boende- och livsmiljöer då den skapar förutsättningar att bo och arbeta i regionen.

Nyköpings kommun vill långsiktigt stärka den storregionala kopplingen mot Eskilstuna för att binda ihop regionens noder och därmed bidra till flera av prioriteringarna ovan. Katrineholms kommun anser också att det finns förbättringsmöjligheter på sträckorna Katrineholm-Vingåker och Katrineholm-Nyköping. Vingåker ser det som viktigt att fokusera på trafiksäkerhetsåtgärder längs väg 52 på grund av omfattande transporter av farligt gods.

Väg 53 är den väg som förbinder regionen med Oxelösunds hamn. Idag saknas studier som visar förståelsen för effektiva och hållbara transportflöden kopplat till hamnens utveckling. En satsning på detta bedöms kunna öka vägens chans att bidra till målet om ett växande och dynamiskt näringsliv som bidrar till hållbar omställning

Vägen kan även tänkas bidra med tillgänglighet och goda boende- och livsmiljöer då den skapar förutsättningar att bo och arbeta i regionen. Vägen kan även tänkas bidra till möjligheten att studera på Mälardalens Universitet och därmed bidrar till kompetensförsörjning och livslångt lärande i länet. Vägen anses viktig för samtliga kommuner som berörs av sträckningen. På så sätt kan en utveckling av vägen bidra till jämlika livsvillkor och goda boende- och livsmiljöer.

Väg 55 kan med sin förbindelse via Katrineholm, Flen, Malmköping och Strängnäs bidra till ett växande och dynamiskt näringsliv i det nordvästliga

arbetsmarknadsområdet i länet. I dagsläget är vägen bred och inbjuder till höga hastigheter samt saknar mittseparering på vissa delar vilket medför risk för allvarliga olyckor som följd. Sträckan mellan Dunker och Björndammen planeras byggas om och det kommer bidra positivt till framkomlighet och tillgänglighet för godstransporter.

Flens kommun uttrycker i sin översiktsplan att riksvägen är prioriterad som en viktig lokal och regionalt transportstråk. Genom satsning på vägen kan den tänkas bidra till flera av prioriteringarna ovan.

Väg 57 förbinder Katrineholm och Gnesta i länet genom Flen. Vägen kan tänkas genom sin förbindelse Katrineholm-Flen bidra till ett växande och dynamiskt näringsliv i den nordvästliga arbetsmarknaden. Det finns dock indikationer på att pendlare från Katrineholm och Flen som ska till Stockholm väljer väg 55 framför väg 57.

Framkomlighet och tillförlitlighet är viktigt för alla slags transporter. För godstransporter innebär de viktiga komponenter för att logistiken ska kunna bidra till ett konkurrenskraftigt svenskt näringsliv.

5. Framtida målbild

Nedan presenteras förslag till framtida målbild för de regionala vägarna inom länet. De tre fokusområdena kan knytas till de olika underlagen som strukturbilden och den regionala utvecklingsstrategin och lämpar sig olika bra till de olika regionala vägarna.

För att bidra till redan befintliga mål och Agenda 21 föreslås att fokus ligger på tre områden kommande planeringsomgång:

- Öka mobiliteten genom den digitala infrastrukturen.
- Fokusera på de hållbara alternativen.
- Minska transportbehovet inom de lokala arbetsmarknaderna och utveckla det hållbara resandet.

Öka mobiliteten genom den digitala infrastrukturen.

Den digitala infrastrukturen är viktig för hållbarheten då den skapar möjligheter för digital kommunikation som medför att behovet av transporter minskar och tillgängligheten ökar utan att mobiliteten ökar. I ett transporteffektivt samhälle minimeras transportarbetet samtidigt som invånare, näringsliv och offentliga organisationer kan tillgodose sina behov och nå de målpunkter som behövs. Ett minskat trafikarbete bidrar positivt till minskade utsläpp och därmed även människors hälsa.

Fokusera på de hållbara alternativen.

Trafikmängderna ser enligt beräkningar ut att fortsätta öka på samtliga vägar som ingår i denna utredning. De rådande omvärldsförhållandena kan komma att påverka trafikmängderna åt olika håll och ju längre fram i tiden prognoserna ligger desto större är osäkerheterna i prognoserna. Det vi kan veta säkert är att våra transporter inte kan fortsätta att öka för all framtid utan att de bör minska och förändras i grunden. Flera myndigheter förordar ett transporteffektivt samhälle som verktyg till att nå riksdagens mål om att minska koldioxidutsläppen från transportsektor. Ett transporteffektivt samhälle kan åstadkommas genom en funktionsblandad tät planering och genom att en del av alla vägtransporter undviks eller ersätts med andra transporter eller digital kommunikation.

Kollektivtrafiksatsningar bör väga tungt i framtidens Sörmland. Efter genomförd genomlysning framgår det att det finns ett utbyggt kollektivtrafiknät med hållplatser längs samtliga studerade vägarna och det kan finnas möjligheter att till att optimera systemet. Det bör prioriteras att utveckla kollektivtrafikresandet.

Det samma gäller gång- och cykelsatsningar. Det ökade behovet av transporter bör mötas med gång och cykel. Enligt nulägesbeskrivningen för vägarna framgår det att det saknas infrastruktur för oskyddade trafikanter längs majoriteten av sträckorna.

När det gäller cykelsatsningar så gäller att aktuell kommun medfinansierar åtgärden med 50 procent, vilket borde kunna ifrågasättas. Är det rimligt med den nivån och bidrar det i tillräckligt stor utsträckning till att de övergripande målen om hållbar utveckling uppnås? Eller finns det en risk att viktiga prioriteringar hamnar i skymundan på grund av ekonomin? Det borde finnas en möjlighet till diskussion om fördelningen av medel om samsyn finns för behovet

av en cykelväg. Det är rimligt att tänka att gång- och cykelåtgärder ges samma förutsättningar att prioriteras som rena vägåtgärder.

Minska transportbehovet inom de lokala arbetsmarknaderna och utveckla det hållbara resandet.

Pendlingen inom länet är störst inom dagspendingsrestid till såväl södra som till centrala Stockholms län. Genom Svealandsbanan och motorvägen har stora pendlingsökningar skett mellan Eskilstuna/Strängnäs och centrala respektive södra Stockholms län under perioden 1990–2018. Figur 3 visar pendlingsströmmarna mellan kommunerna i länet år 2018.

Behovet av transporter till och från arbetsplatser ser annorlunda ut idag mot vad det gjorde för några år sedan. Om det finns möjlighet att arbeta på distans minskar behovet av transporter. De senaste två årens pandemi har troligen skapat en del beteendeförändringar som möjliggjort att flera kan välja att bosätta sig i mindre kommuner trots att jobbet ligger på annan ort. Om denna beteendeförändring kommer bestå kan transportbehovet för arbetspendling på längre sträckor minska och samtidigt öppna upp för att områden inom gång- och cykel och kollektivtrafik utvecklas inom de mer lokala behovsområdena.

Digitaliseringen kan möjliggöra att människor kan välja att bo var de vill och ändå ha en sysselsättning och säkrad försörjning. Människor kan välja att bo i mindre tätorter eller städer där det finns bra fungerande kollektivtrafik.

5.1 Förslag på fortsatt arbete

Det finns flera tänkbara möjligheter att vidare utveckla underlaget för att stötta den fortsatta planeringsprocessen och prioriteringen av framtida åtgärder som bidrar till ökad hållbarhet.

Nedan punkter tar upp förslag till åtgärder att gå vidare med:

- Studera beslutsunderlagen - flera beslutsunderlag bygger på gamla underlag och kan behöva omprövas för att säkerställa att rätt prioritering sker. Investeringar inom transportsektorn tar ofta stora resurser i anspråk och de finns ofta kvar under lång tid. Det är därför viktigt att ställa höga krav på beslutsunderlagens begriplighet så att alla förväntade effekter av olika alternativ tydligt framgår. Transportpolitiska beslut berör ofta enskilda individer, företag, offentliga verksamheter och orter på konkret sätt. Därför är det viktigt att medborgarna kan ta del av beslutsunderlagen och få en bild av hur olika sorters effekter av ett projekt ställs mot varandra och hur prioriteringar mellan olika projektförslag görs.
- Använd trafikprognoserna som en väckarklocka och vänd fokus till målstyrning och jobba vidare med prioriteringar som leder till hållbara transporter.
- Se över godstrafikens utveckling och möjligheter på de aktuella vägarna i länet. För att klara av arbetet med godsleveranser bör kommuner och andra aktuella aktörer samarbeta för en tydlig och genomtänkt bild av hur godstrafiken ska fungera för att bidra till hållbarhetsmålen. Generellt sett ser utvecklingen av godstransporter ut att följa den ekonomiska utvecklingen. Trafikverkets prognoser fram till 2040 pekar på ett ökat transportarbete för samtliga transportslag. För

den kommande 20-årsperioden prognosticeras stora ökningar för såväl väg, järnväg som sjöfart.

- Ta vara på alla transportmöjligheter - en trafikslagsövergripande genomlysning där även järnvägsstråken inom länet inkluderas för att skapa en helhetsbild om hur vägar och järnväg konkurrerar och/eller kompletterar varandra gällande transporter.
- De ÅVS:er med ställningstagande där föreslagna åtgärder inte genomförts bör fortsättningsvis prioriteras för att säkerställa att de åtgärder som bidrar till en hållbar utveckling blir av.
- De ÅVS:er som listats i rapporten men som saknar ställningstagande bör ses över. Finns det åtgärder som fortsatt är aktuella i dem så bör ett ställningstagande tas fram och åtgärder genomföras. Exempelvis föreslås Gång- och cykelåtgärder längs eller i anslutning till väg 52 i genomförda ÅVS:er men inga ställningstaganden finns.
- Det finns ÅVS:er som inte är listade i rapporten exempelvis finns ÅVS:en *"En bättre tillgänglighet i stråket mellan Oxelösund/Nyköping och Eskilstuna/Västerås (2013)"*. Den har även fokus på järnväg (TGOJ-banan/Mälarbanan) som finns i stråket på väg 53 västra sida. Denna ÅVS belyser även de funktionella sambanden mellan olika orter i stråket. Det starka sambandet mellan orterna i stråket kan delvis förklaras med goda järnvägsförbindelser vilket kan ses som ett exempel på att väg- och järnvägsinfrastruktur kompletterar varandra.
- Om en satsning på gång- och cykel prioriteras bör ÅVS:en Gång- och cykelväg Flen-Malmköping ses över och aktualiseras med ett ställningstagande.

6. Referenser

- Region Sörmland. 2022. *Strukturbild Sörmland*.
[Strukturbild Sörmland | Region Sörmland \(utvecklasormland.se\)](#) (Hämtad 2022-10-24)
- Region Sörmland. 2022. *Sörmlands regionala utvecklingsstrategi*.
[Om Sörmlandsstrategin | Region Sörmland \(utvecklasormland.se\)](#) (Hämtad 2022-10-24)
- Region Sörmland. 2022. *Länsplan för regional transportinfrastruktur Södermanlands län 2022–2033*. 2022-09. [Länsplan för regional transportinfrastruktur \(utvecklasormland.se\)](#). (Hämtad 2022-12-05).
- Rapport-Funktionsbeskrivningar för trafikslagets anläggningar: Riksbäddstrassekommunikationer, TRV2020/131663
- Prognos för godstransporter 2040- Trafikverkets basprognos 2020, TRV 2017/111007
- Trafikverket. 2013. *Samrådsunderlag Hållplatser och andra infrastrukturåtgärder i Sörmland*. 2013-02-01.
- Trafikverket 2023. *Ställningstagande efter åtgärdsvalsstudie Näckrosleden*. 2023-01-16.
- Trafikverket 2019. *Ställningstagande efter åtgärdsvalsstudie Västra infarten Nyköping*. 2019-07-03.
- Trafikverket 2020. *Ställningstagande efter åtgärdsvalsstudie Väg 55 Björndammen-Enköping*. 2020-09-11.
- Trafikverket 2020. *Ställningstagande efter åtgärdsvalsstudie Bristande framkomlighet genom Flen, väg 55*.
- Trafikverket 2013. *ÅVS En bättre tillgänglighet i stråket mellan Oxelösund/Nyköping och Eskilstuna/Västerås*. 2013-01-22.
- Trafikverket. 2015. *ÅVS Gång- och cykelväg: Nyköping-Oxelösund: väg 53/510/515*.
- Trafikverket. 2015. *ÅVS Gång- och cykelväg: Katrineholm-Valla: Väg 57/55*.
- Trafikverket. 2015. *ÅVS Gång- och cykelväg; Flen – Malmköping: Väg 55*.
- Trafikverket. 2014. *ÅVS Gång- och cykelväg Vingåker-Katrineholm*. 2014-03-27.
- Trafikverket. 2014. *ÅVS Gång- och cykelväg Eskilstuna-Årila*. 2014-03-27.
- Trafikverket. 2015. *ÅVS Gång- och cykelväg Skavsta-Oppeby*. 2014-03-27.
- Trafikverket. 2020. *ÅVS Trafiksäkerhet Näckrosleden (cykelled)*. 2020-06-04.
- Trafikverket. 2014. *ÅVS person- och godstransporter i stråket väg 52 genom Södermanland*. 2014-06-30.
- Trafikverket. 2016. *ÅVS Väg 53 genomfart Eskilstuna och infart Eskilstuna*. 2016-01-19.

Trafikverket. 2021. ÅVS Väg 55. *Bristande framkomlighet genom Flen*. 2021-03-03.

Trafikverket. 2020. ÅVS Väg 55 *Björndammen-Enköping*. 2020-06-12.

Trafikverket 2019. ÅVS *Västra infarten Nyköping*. 2019-02-31.

Trafikverket. 2020. ÅVS *Trafiksäkerhet Näckrosleden (cykelled)*. 2020-06-04.

Region Sörmland. 2022. *Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram 2022–2035*. [sormlands-regionala-trafikforsorjningsprogram-20222035.pdf](https://regionsormland.se/sormlands-regionala-trafikforsorjningsprogram-20222035.pdf) (regionsormland.se) (hämtad 2022-12-05).

Mälardalsrådet. 2022. *Samhällsbyggarnas arbetsmarknad i Stockholm-Mälardalsregionen*. [mdrbyggfsamhallsbyggarnasarbetsmarknad.pdf](https://malardalsradet.se/mdrbyggfsamhallsbyggarnasarbetsmarknad.pdf) (malardalsradet.se) (hämtad 2022-12-05).