

# Länsplan för regional transportinfrastruktur



**Södermanlands län  
2022–2033**

Fastställt version september år 2022

# Förord



Länstransportplanen är en viktig del i genomförandet av Sörmlandsstrategin för att effektivt stödja utvecklingen i Sörmland och möta de utmaningar som vi står inför i framtiden.

Region Sörmland vill med denna plan 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 för 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.

Planarbetet har genomsyrats av en stor politisk delaktighet och dialog har förts med ett stort antal intressenter i länet, framförallt kommunerna och Trafikverket. Tillsammans har arbetet lett fram till planen och ett samlat ställningstagande för hur transportsystemet i regionen bör utvecklas utifrån länets utvecklingsförutsättningar. Processarbetet har lett till en plan med tydlig koppling till regionala utvecklingsmål, Trafikförsörjningsprogrammet och Strukturbild Sörmland.

*Monica Johansson*  
MONICA JOHANSSON

# Sammanfattning

Region Sörmland har på uppdrag av regeringen tagit fram förslag till Länstransportplan för regional transportinfrastruktur. Länstransportplanen är trafikslagsövergripande och gäller för perioden år 2022–2033. Tilldelad planram är 1 363 miljoner, efter justeringar utifrån upparbetning av ramarna under perioden år 2018–2021.

Länstransportplanen för Sörmland ska bidra till att uppfylla mål på såväl nationell som regional nivå. Planen tar sin utgångspunkt i den Regionala utvecklingsstrategin, Sörmlandsstrategin samt i Strukturbild Sörmland. Utifrån dessa övergripande mål har följande mål formulerats för 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
- 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 strategiska inriktningar har varit vägledande för att stödja målen:

- 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.



Åtgärdsplanen för de kommande tolv åren fokuserar de första sex åren på att färdigställa flera av de satsningar som varit utpekade i Länstransportplanen sedan tidigare men av olika anledningar blivit förskjutna. Det görs genom satsningar på väg 53, väg 55, väg 57 samt 218 för att stärka framkomligheten och trafiksäkerheten i länet. Tidigt i planen ligger även satsning på cykelstråket mellan Eskilstuna och Kvikksund.

I 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.

Länstransportplanen för Sörmland innehåller också en offensiv utredningsplan kring behov och brister för att få bättre underlag och kunskap. Detta för att bättre utnyttja medlen i Länstransportplanen i de så kallade pottorna och använda pengarna där de ger bäst nytta.

Det handlar om utredningar kring kollektivtrafik, trafiksäkerhet i tätorter utanför centralorterna samt näringslivsutveckling. Parallellt lyfts ett antal prioriterade behov och brister där fördjupad samverkan och samhandling behöver ske mellan Region Sörmland, kommunerna och Trafikverket för att identifiera åtgärder för att stärka den hållbara regionala utvecklingen.

Under perioden 2018-2021 har Länstransportplanen för Sörmland haft ett högt utfall för statlig medfinansiering till åtgärder på kommunalt vägnät. En viktig del i utfallet är den samverkan som utvecklats mellan regionen, Trafikverket och kommunerna. För att förstärka denna samverkan ytterligare och för att genomgående få ett högt utfall av planen, stärks genomförandeprocessen ytterligare. Dessutom etableras och struktureras en aktiv samverkan och uppföljning årligen mellan samma parter med syfte att Länstransportplanen ska bidra till och stärka den regionala utvecklingen i Sörmland.



# Innehåll

|                                                                 |           |
|-----------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Förord</b>                                                   | <b>2</b>  |
| <b>Sammanfattning</b>                                           | <b>3</b>  |
| <b>1. Inledning</b>                                             | <b>6</b>  |
| <b>1.1 Översikt planuppdraget</b>                               | <b>6</b>  |
| 1.2 Ekonomiska förutsättningar.....                             | 6         |
| 1.3 Regeringens direktiv för planarbetet.....                   | 7         |
| <b>2. Mål</b>                                                   | <b>8</b>  |
| 2.1 Länstransportplanens syfte och mål.....                     | 9         |
| 2.2 Nationella klimat- och transportpolitiska mål.....          | 9         |
| 2.3 Regionala mål.....                                          | 11        |
| <b>3. Trender och utmaningar</b>                                | <b>14</b> |
| 3.1 Trender i transportsystemet.....                            | 15        |
| 3.2 Sörmlands utveckling.....                                   | 17        |
| 3.3 Tillstånd och brister i transportsystemet.....              | 18        |
| <b>4. Strategier</b>                                            | <b>24</b> |
| 4.1 Rumsliga strategier för Sörmlands utveckling.....           | 24        |
| 4.2 Strategisk inriktning för åtgärdsplaneringen.....           | 27        |
| <b>5. Åtgärdsplan</b>                                           | <b>28</b> |
| 5.1 Åtgärdsplanens innehåll och fördelning.....                 | 29        |
| 5.2 Beskrivning av åtgärdsområden och investeringar.....        | 31        |
| <b>6. Prioriterade behov och brister för utredningar</b>        | <b>40</b> |
| 6.1 Åtgärdsvalsstudier (ÅVS) och övriga planeringsunderlag..... | 40        |
| 6.2 Kvarvarande prioriterade brister.....                       | 46        |
| <b>7. Konsekvenser och effekter av planförslaget</b>            | <b>48</b> |
| 7.1 Hållbarhets- och strategisk miljöbedömning.....             | 48        |
| 7.2 Bedömningar av konsekvenser av planförslaget.....           | 50        |
| 7.3 Övriga effekter av planförslaget.....                       | 53        |
| <b>8. Genomförande</b>                                          | <b>55</b> |
| 8.1 Planeringsprocessen.....                                    | 56        |
| 8.2 Årlig genomförandeprocess.....                              | 57        |
| 8.3 Medfinansiering.....                                        | 59        |
| 8.4 Andra finansieringskällor.....                              | 59        |

# 1. Inledning

Region Sörmland ansvarar för att upprätta en trafikslagsövergripande länsplan för regional transportinfrastruktur för åren 2022–2033, efter direktiv och ramar från regeringen. Trafikverket upprättar samtidigt ett förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet. I uppdragets förutsättningar finns ett antal kriterier, riktlinjer och mål att förhålla sig till och dessa beskrivs dels i infrastrukturpropositionen, dels i direktiven för uppdraget.

Länsplanearbetet har letts av Region Sörmland och har utarbetats av Regionala utvecklingsnämndens utskott för regional samhällsplanering. Arbetet har skett i samverkan med framförallt kommunerna och Trafikverket. Bredare målgrupper utanför Region Sörmland har nåtts genom olika aktiviteter under arbetet. Processen att ta fram en ny länstransportplan har pågått under perioden hösten år 2020, hela år 2021 samt inledningen av år 2022.

## 1.1 ÖVERSIKT PLANUPPDRAGET

Den statliga och regionala åtgärdsplaneringen av transportinfrastruktur startas genom ett regeringsdirektiv. Planeringen av den statligt ägda transportinfrastrukturen sker på två geografiska nivåer:

- Nationell plan upprättas av Trafikverket och beskriver investeringar i det statliga väg- och järnvägsnätet för en tolvårsperiod framöver.
- Länstransportplaner beskriver investeringar för statliga regionala vägar och olika typer av medfinansiering.

Den nationella planen för transportinfrastruktur tillsammans med länstransportplanen är statens verktyg att bedriva transportpolitik i Sverige utifrån politiska visioner och mål som definieras i infrastrukturpropositionen. Dessa planer revideras vart fjärde år och denna plan

ersätter den plan som omfattade perioden 2018–2029. Länstransportplanen fastställs av regionfullmäktige. Den nationella planen fastställs av regeringen.

Länsplanen för regional transportinfrastruktur är en plan där Region Sörmland planerar och prioriterar investeringar i den regionala statliga infrastrukturen utifrån behov och brister och regionens syn på lokala, regionala, storregionala och nationella mål. I Södermanlands län innefattar länstransportplanen samtliga statliga vägar, förutom E4, E20 och väg 56. Dessa ingår istället i det nationella stamvägnätet och investeringar för dessa fastställs därmed i den nationella planen. Det regionala vägnätet innefattar även cykelvägnätet samt kollektivtrafikanläggningar, såsom exempelvis hållplatser. Länstransportplanen är också ramen för statlig medfinansiering av infrastruktur på det kommunala vägnätet. Däremot innefattar länstransportplanen inte drift och underhåll eller vidmakthållande av transportsystemet.

## 1.2 EKONOMISKA FÖRUTSÄTTNINGAR

Utgångspunkten för planeringen för Sörmlands del är den fastställda ekonomiska ramen på 1 363 miljoner kronor för perioden 2022–2033, baserat på regeringens fastställelsebeslut från juni år 2022. Ramen är fördelad på tre perioder för de 12 år som planen gäller år 1–3, år 4–6 och år 7–12. Det verkliga budgetutfallet för planen i genomförandet påverkas av hur den löpande infrastrukturplaneringen går över tid, av Trafikverkets årliga budgettilldelning av regeringen samt Trafikverkets verksamhetsplanering. Prioriteringar för år 7–12 har strategisk betydelse för att peka ut viktiga behov och brister i framtiden som behöver utredas. Sista perioden i planen signalerar också vilka finansierade projekt som har möjlighet att starta upp vägplanearbete under de första åren av planperioden.



### 1.3 REGERINGENS DIREKTIV FÖR PLANARBETET

Enligt regeringens direktiv ska fyrstegsprincipen vara vägledande för den fortsatta planeringen. Fyrstegsprincipen är ett planeringsverktyg som syftar till att påverka behovet av transporter samt valet av transportsätt (steg 1) samt att optimera redan befintlig infrastruktur (steg 2) framför att bygga om (steg 3) eller bygga ny infrastruktur (steg 4). Det ska tydligt framgå hur alla steg, inklusive steg 1- och steg 2-åtgärder bedömts för de åtgärder som föreslås.

Regeringens direktiv lyfter tydligt att prioriteringar ska motiveras och eventuella målsynergier och målkonflikter ska beskrivas och hanteras. Länstransportplanen ska redovisa åtgärdernas samhällsekonomiska effekter inklusive icke prissatta effekter, hur åtgärderna bidrar till de transportpolitiska målen samt hur klimatmålen uppfylls. Planen ska även bidra till etappmålet om minskning med 70 % av växthusgasutsläpp till år 2030 samt att utsläppen från transportsektorn är i princip noll år 2045. Dessutom ska Länstransportplanen redovisa i vilken utsträckning den bidrar till

att öka transporteffektiviteten i samhället. Länstransportplanerna ska också möta betydande industriinvesteringars behov samt behov av ökat bostadsbyggande. Dessa perspektiv ska vägas tillsammans med de transportpolitiska målen.

Förslaget till Länsplan ska beskriva vilka effekter olika infrastrukturåtgärder väntas ge på förutsättningarna för bostadsbyggandet. I direktivet för nationell plan och länsplaner för åren 2022–2033 pekar regeringen på att nationell plan kan samfinansiera åtgärder med länsplanerna för trafiksäkerhetsåtgärder på regionalt vägnät som förkortar restiden på landsbygden. Till exempel pekar regeringen på åtgärder såsom mittseparering eller andra åtgärder som inte innebär hastighetssänkningar men ändå stärker trafiksäkerheten.

I direktivet pekar regeringen också på möjligheten till samfinansiering mellan nationell plan och länsplanerna för cykelåtgärder på statliga vägnätet som ingår inom länsplanernas ansvar.



## 2. Mål

Länstransportplanen är ett medel för att uppnå såväl nationella som regionala mål och strategier. De huvudsakliga mål som styr inriktningen för länstransportplanen 2022–2033 återfinns i:

- Regeringens direktiv och tillhörande nationella transportpolitiska mål samt nationella klimatmål om klimatneutralitet till år 2045
- Den regionala utvecklingsstrategin/ Sörmlandsstrategin och den tillhörande Strukturbilden för Sörmland
- Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för kollektivtrafiken i Södermanlands län
- Regional cykelstrategi för Sörmland

Den storregionala samverkansprocessen En Bättre Sits påverkar också Region Sörmlands strategiska inriktning och prioriteringar för länstransportplanen. Den nationella planen

har stor betydelse för Sörmland eftersom det finns omfattande nationell infrastruktur av betydelse i Sörmland. Den regionala och nationella transportplaneringen ska förstärka varandra och ge synergieffekter. I En Bättre Sits samverkar sju län i Stockholm–Mälarenregionen med syfte att skapa samsyn kring utvecklingen av transportsystemet i ett nationellt och stor-regionalt perspektiv för att kunna påverka den nationella planeringen.

För att nå nationella klimatmål kommer olika verktyg vara avgörande där målet om transport-effektivitet är en avgörande pusselbit. Därför är det avgörande att samverkan sker för att genomföra planen och att fyrstegsprincipen är grunden i allt arbete.

### 2.1 LÄNSTRANSPORTPLANENS SYFTE OCH MÅL

Länstransportplanen kan ses som en genomförande och handlingsplan för att uppnå olika mål i den regionala utvecklingsstrategin. Det övergripande syftet och målet med länstransportplanen i ett nationellt och regionalt perspektiv är att prioriterade åtgärder och satsningar ska:

- 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
- 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

### 2.2 NATIONELLA 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 långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Därutöver finns två mer specificerade mål: funktionsmålet och hänsynsmålet, där funktionsmålet ska utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.

Funktionsmålet ska bidra till 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, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Hänsynsmålet ska bidra till att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska mista livet eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.

**Tabell 1. För att uppfylla funktionsmålet och hänsynsmålet har följande preciseringar tagits fram:**

| FUNKTIONSMÅLET                                                                                             | HÄNSYNSMÅLET                                                                                                                                                                                                                                                               |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.                      | Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030 jämfört med 2010                                                                                                                                   |
| Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.     | Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030 jämfört med 2010.                                                                                                                                                                                               |
| Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.                 | Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent jämfört med 2010.                                                                                                                                                       |
| Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.  | Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.                                                                                                |
| Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.                 | Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsslotta som är oberoende av fossila bränslen.  |
| Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar. | Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljökvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål. |
| Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.                                |                                                                                                                                                                                                                                                                            |



### 2.3 REGIONALA MÅL

#### Sörmlandsstrategin

Sörmlandsstrategin är Sörmlands regionala utvecklingsstrategi som visar inriktningen för det regionala utvecklingsarbetet. Syftet med den regionala utvecklingsstrategin (RUS) är att ange de långsiktiga prioriteringarna för hur vi skapar hållbar regional utveckling i Sörmland.

Sörmlandsstrategin sätter människan i centrum. Social hållbarhet är målet, ekonomin är medlet och ekologin sätter ramarna för att nå ett hållbart samhälle. En hållbar utveckling där social hållbarhet är målet innebär ett jämställt och jämlikt samhälle där människor lever ett gott liv med god hälsa och utan orättfärdiga skillnader. Det är ett samhälle:

- där alla människors grundläggande behov tillgodoses och de mänskliga rättigheterna säkerställs,
- där alla människor är inkluderade – oavsett kön, utbildnings- och inkomstnivå, social status, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, bostadsort, sexuell läggning, könsöverskridande identitet och uttryck, ålder eller funktionsnedsättning,
- som anpassas och utformas utifrån de grupper som har störst behov.
- Sörmlands modell för hållbar regional utveckling belyser utifrån människan och befolkningen i centrum hur boende, hälsa, arbete, utbildning och näringsliv påverkar varandra. Modellen beskriver även ett antal förutsättningar som påverkar detta samspel.

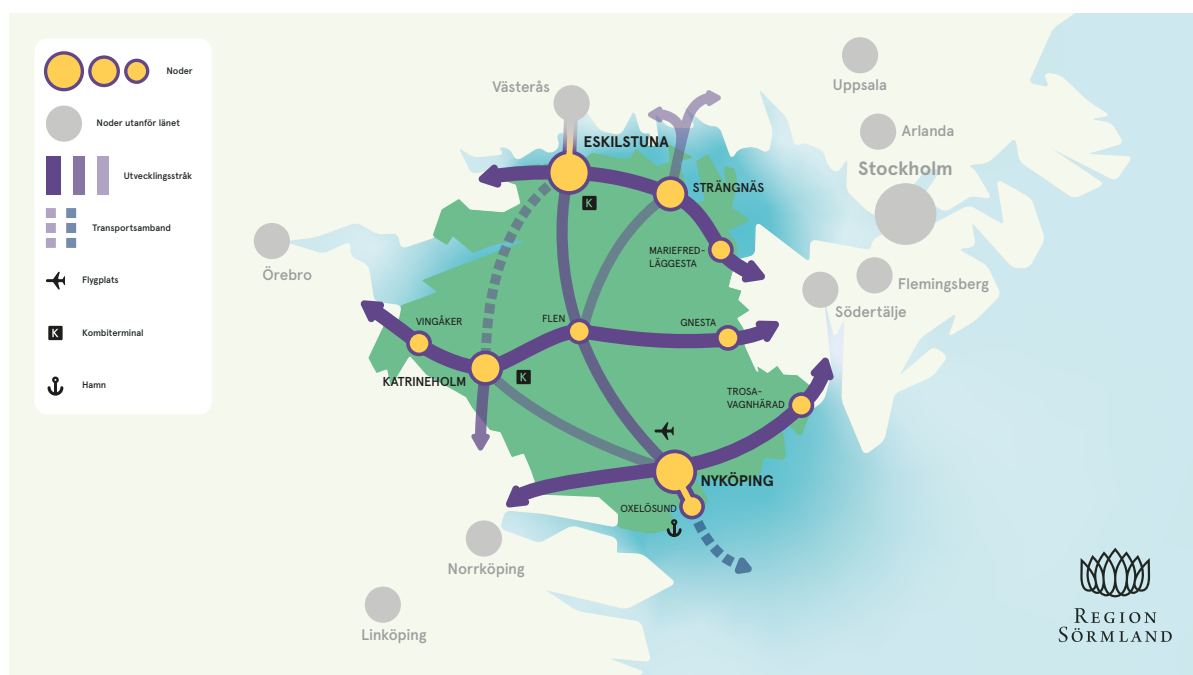
Sörmlandsstrategin har i dagsläget två beslutade prioriteringar (kommer utvecklas till fem prioriteringar efter beslut hösten 2022 i regionfullmäktige):

- En växande arbetsmarknad, där efterfrågan på kompetens och utbud av arbetskraft med olika utbildningsbakgrunder och erfarenheter kan mötas.
- En växande befolkning, där bostadsmarknaden fungerar och utbudet av bostäder möter efterfrågan.

Figur 1. Sörmlands RUS-modell



Figur 2. Strukturbild Sörmland.



### Strukturbild Sörmland

Strukturbild Sörmland är en del av Sörmlandsstrategin och utgör det fysiska perspektivet i det regionala utvecklingsarbetet. Strukturbilden visar en Ortsstruktur och funktionella samband inom länet och med omvärlden. Det är strukturer och samband som behöver vidareutvecklas och stödjas av flera samhällsnivåer och aktörer genom exempelvis fysisk planering och insatser inom infrastruktur och kollektivtrafik för en mer funktionell och hållbar region.

- Strukturens och sambandens funktionalitet är av betydelse för att Sörmland ska vara en konkurrenskraftig region för ett mer diversifierat näringsliv och arbetsmarknad. Förutom god tillgänglighet mellan arbete och bostad, är det av betydelse med god tillgänglighet till utbildning, service, kultur och fritid, för attraktiva och hållbara livsmiljöer.
- En bärande del i strukturbilden är flerkärnighet som möjliggör hållbar regional utveckling i hela Sörmland där de olika platserna i länet, nodstäderna, orterna och deras omland är beroende av och kompletterar varandra för att skapa en hållbar geografi.

- Digital- och transportinfrastruktur i kombination med kollektivtrafik skapar god tillgänglighet mellan nodstäder och orter med viktiga funktioner som exempelvis bostäder, arbetsplatser, utbildning, kultur och service. God tillgänglighet möjliggör också utveckling i hela regionen och Sörmlands attraktivitet ökar i och med att en större region med varierande miljöer kan attrahera människor, företag och kapital.

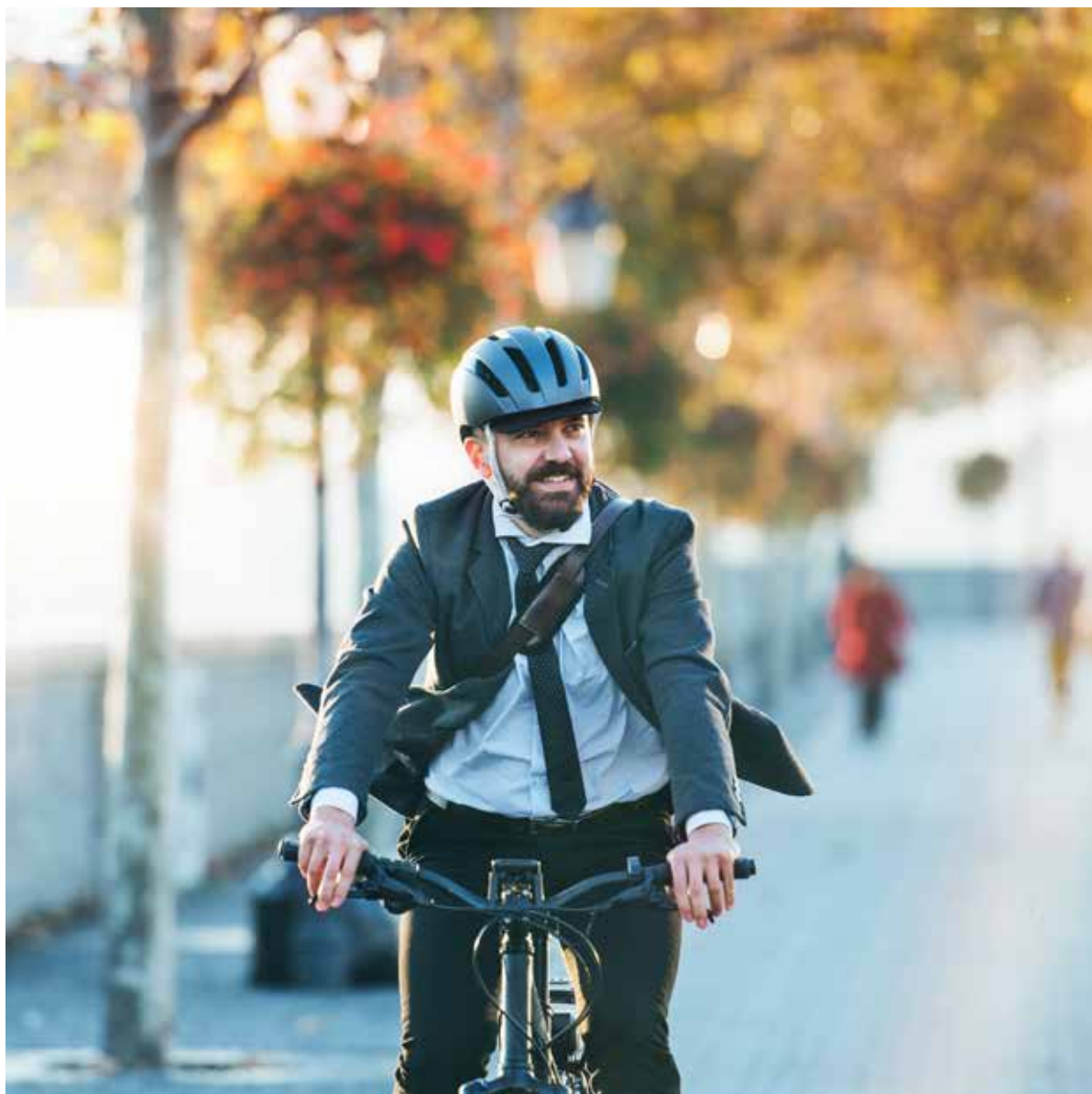
Strukturbild Sörmland består av, förutom kartan, figur 2, tre strategiska områden med ställnings>taganden som är vägledande ur ett funktionellt/strukturellt perspektiv i genomförandet av Sörmlandsstrategins prioriterade inriktningar Växande arbetsmarknad och Fungerande bostadsmarknad;

- Sörmland är väl integrerat med omvärlden
- Sörmland har god tillgänglighet inom länet med en flerkärnig struktur
- Sörmland har attraktiva miljöer, för invånare, företag och besökare

### **Regional cykelstrategi för Sörmland och Trafikförsörjningsprogrammet**

Regional cykelstrategi för Sörmland utgör ett viktigt underlag till Länstransportplanen. I länstransportplanen avsätts medel för cykelåtgärder utmed det statliga vägnätet, som medfinansieras av kommunerna, samt medel i form av statsbidrag som kommunerna kan ansöka om för att exempelvis medfinansiera cykelåtgärder utmed det kommunala vägnätet. Cykelstrategin är även ett underlag till kommunal, regional och nationell planering gällande cykling och cyklingsfrämjande åtgärder.

Ytterligare ett viktigt underlag är Trafikförsörjningsprogrammet för Sörmland, som innehåller mål och riktning för kollektivtrafiken. Länstransportplanen ger direkta förutsättningar för att uppnå målsättningar som sätts kring utveckling av infrastruktur för kollektivtrafiken såsom tillgänglighetsanpassning av hållplatser, attraktiva bytespunkter, framkomlighetsåtgärder, realtidsinformation. Indirekt kan Länstransportplanen också bidra till att mål uppnås genom ett ändamålsenligt vägnät. Genom avsatta medel i Länstransportplanen kan åtgärder genomföras i statligt vägnät eller kommunalt vägnät genom medfinansiering.





## 3. Trender och utmaningar

Behoven i transportsystemet förändras när samhället utvecklas. Ny teknik och miljö- och klimatfrågor är starka drivkrafter för ett transportsystem i förändring. Förutom globala trender som till exempel urbanisering, internationalisering och digitalisering finns det inom transportområdet ett antal viktiga trender som har betydelse för framtida samhällsplanering och infrastrukturutveckling. De mål och strategier som prioriteras i länstransportplanen bör i så hög utsträckning som möjligt möta den utveckling som sker i länet och de olika transporttrenderna för att planen också ska kunna möta och hantera förändringarna i omvärlden.

En fördjupad analys av Sörmlands utmaningar och utveckling utifrån till exempel befolkning, arbetsmarknad, pendling, näringsliv samt status och brister i transportsystemet finns i den digitaliserade delen av länstransportplanen:

[Ingång till Storymap >>](#)

Nedan följer en sammanfattning av ett antal aspekter av utvecklingen i samhället och i Sörmland för att få en förståelse för både nationella och regionala mål samt länsplanens strategier och åtgärdsplan. Utgångspunkten för trender i transportsystemet som länstransportplanen tar fasta på är Trafikverkets omvärldsanalys från 2018. Där beskrivs fem globala trender samt fem övergripande transporttrender. Trafikverkets beskrivning av transporttrender är i linje med många andra trendspaningar och har också använts i framtagandet av den storregionala systemanalysen inom En Bättre Sits.

De beskrivna trenderna påverkar förutsättningarna för utveckling av transportsystemet i både Sörmland, Stockholm-Mälardalen och nationellt. Hur stort genomslag de enskilda trenderna kommer att få är dock osäkert. Trafikverkets fem övergripande transporttrender beskrivs kortfattat nedan och analyseras utifrån ett länsplaneperspektiv och vad trenderna innebär för planen.



#### 3.1 TRENDER I TRANSPORTSYSTEMET

##### **Ett alltmer digitalt baserat och automatiserat transportsystem**

Med hjälp av ny teknik går utvecklingen mot allt högre grad av automation i transportsystemet. Informationsmängderna ökar, vilket kommer att kunna ge nya typer av beslutsstöd och tjänster. Genom detta kan effektivare lösningar växa fram, men det kan även behövas styrning från staten för att säkerställa att användandet av den nya tekniken bidrar till de transportpolitiska målen. I denna utveckling är säkerhet och integritet särskilt viktiga aspekter att beakta.

Investeringar genom länstransportplanen för att möta den här utvecklingen kan vara till exempel realtids- och informationssystem för kollektivtrafiken eller olika typer av ITS-lösningar (intelligenta transportsystem) i åtgärdsplaneringen. Det kan handla om till exempel smarta trafiksignalsystem till variabla hastighetsskyltar.

##### **Kraven på fossilfrihet och minskade utsläpp skärps**

Behovet av att minska utsläppen av växthusgaser är alltjämt en dominerande fråga i debatten om hur transportsystemet ska utvecklas.

Allt större krav ställs från olika aktörer på att transportsystemets klimatpåverkan ska minska och fossila drivmedel fasas ut. Politiska styrmedel ses som en förutsättning för att frågorna ska kunna lösas i ett kort och långsiktigt perspektiv.

Utmaningen kring klimatfrågan kan mötas av ökade satsningar i länstransportplanen på hållbara transporter samt mer effektivt utnyttja den infrastruktur och det transportsystem som finns. Detta kan ske genom till exempel att satsa mer på gång, cykel och kollektivtrafik samt prioritera de första två stegen i fyrstegsprincipen.

##### **Fortsatt tryck på hög tillgänglighet och goda transportmöjligheter**

Befolkningsökning, ekonomisk utveckling och urbanisering, tillsammans med ökad välfärd och global handel, bidrar till ett ökat tryck på transportsystemet – både vad gäller personresor och godstransporter. Samtidigt ställs allt hårdare krav på hållbar tillgänglighet, såsom krav på fossilfrihet samt jämställdhet, minskade ekonomiska klyftor och ett transportsystem för alla. Detta påverkar och ställer nya krav på såväl samhällsplaneringen som utvecklingen av teknik och nya tjänster.

Länstransportplanen beskriver de statliga medlen som finns för att utveckla det regionala vägnätet i Sörmland och det är begränsade resurser gentemot behoven. Samtidigt ökar behoven av investeringar i länet utifrån trenderna kring hållbara transporter. Utmed många stråk i statliga vägnätet finns bristande standard utifrån trafik-säkerhet och framkomlighet. Sammantaget leder detta till att det blir viktigt med prioriteringar i länsplanen mellan olika områden samt prioriteringar av utveckling av olika vägstråk. Det blir, dessutom, viktigt att hitta verktyg för att utnyttja den infrastruktur som finns idag mer effektivt.

#### **Transportsystemet integreras alltmer i samhällsutvecklingen**

Flera av de stora samhällsutmaningar vi står inför kräver insatser från många olika aktörer inom olika områden. Utmaningarna handlar till exempel om klimatpåverkan, bostadsförsörjning, arbetsmarknad, integration, jämställdhet, säkerhet och trygghet samt transportförsörjning i hela landet. Det blir allt tydligare att utvecklingen av transportsystemet har en central roll för att möta flera av dessa utmaningar.

Länstransportplanen möter trenden genom genomförandet av planen. Detta utvecklas i genomförandekapitlet. Bakgrunden och betydelsen av trenden i ett länsplaneperspektiv är att samhällsplaneringen blir alltmer integrerad och komplex. Därför är det särskilt viktigt att regionen samverkar med olika samhällsaktörer för att hitta gemensamma lösningar oavsett till exempel väghållaransvar. Samverkan är viktig för att tillsammans skapa så bra hållbara och effektiva lösningar som möjligt för utveckling av transportsystemet.

#### **Ökade krav på samhällssäkerhet och robusta transportsystem**

Ett fungerande transportsystem är en förutsättning för att många funktioner i samhället ska fungera. Kraven ökar på att kunna upprätthålla funktionaliteten i systemet även vid extrema vädersituationer och vid höjd beredskap. I takt

med ökad digitalisering i transportsystemet ökar även behovet av informationssäkerhet och säkerhetsskydd. Allt fler upplever otrygghet när de använder transportsystemet och det påverkar människors vardag.

Trenden kopplar till ett flertal frågor i infrastrukturplaneringen. Dels finns en koppling till drift- och underhållsfrågor. Där har inte länsplaneupprättaren någon primär roll utifrån vad medel i Länstransportplanen kan användas till, men drift och underhåll är en viktig fråga för till exempel investeringar i gång- och cykelvägar. När digitaliserade lösningar för kollektivtrafiken ökar blir denna trend en allt viktigare del att beakta för att kunna utveckla kombinationsresor och för punktlighet i kollektivtrafiken. Ett utvecklat robust transportsystem knyter även an till potten för Enskilda vägar för att stödja behov som uppstår av till exempel extrema vädersituationer.

### **3.2 SÖRMLANDS UTVECKLING BEFOLKNINGSUTVECKLING**

Den demografiska utvecklingen har stor betydelse för utvecklingen i Sörmland. Storleken på befolkningen, befolkningens sammansättning (demografi) och ökad eller minskad befolkning driver efterfrågan på transporter. Det i sin tur påverkar hur mycket transportsystemet kommer att nyttjas och belastas. Vid utgången av år 2020 bodde totalt 299 401 människor i Södermanland. De senaste 20 åren, mellan 2000–2020, ökade länets befolkning med 17 procent.

Befolkningsförändringar har effekter på skattekraft, arbetskraftsförsörjning och på efterfrågan på offentliga tjänster och service. Majoriteten av kommunerna i länet har haft en positiv befolkningsutveckling över tid som till stor del beror på ökad invandring. Senaste prognoserna, från SCB, för befolkningsutvecklingen till år 2040 anger en svagare utveckling för mellersta Sörmland än tidigare medan de kommuner som är mest integrerade med Stockholms arbetsmarknad uppvisar en starkare befolkningsutveckling.

#### Ortsstruktur och stråk

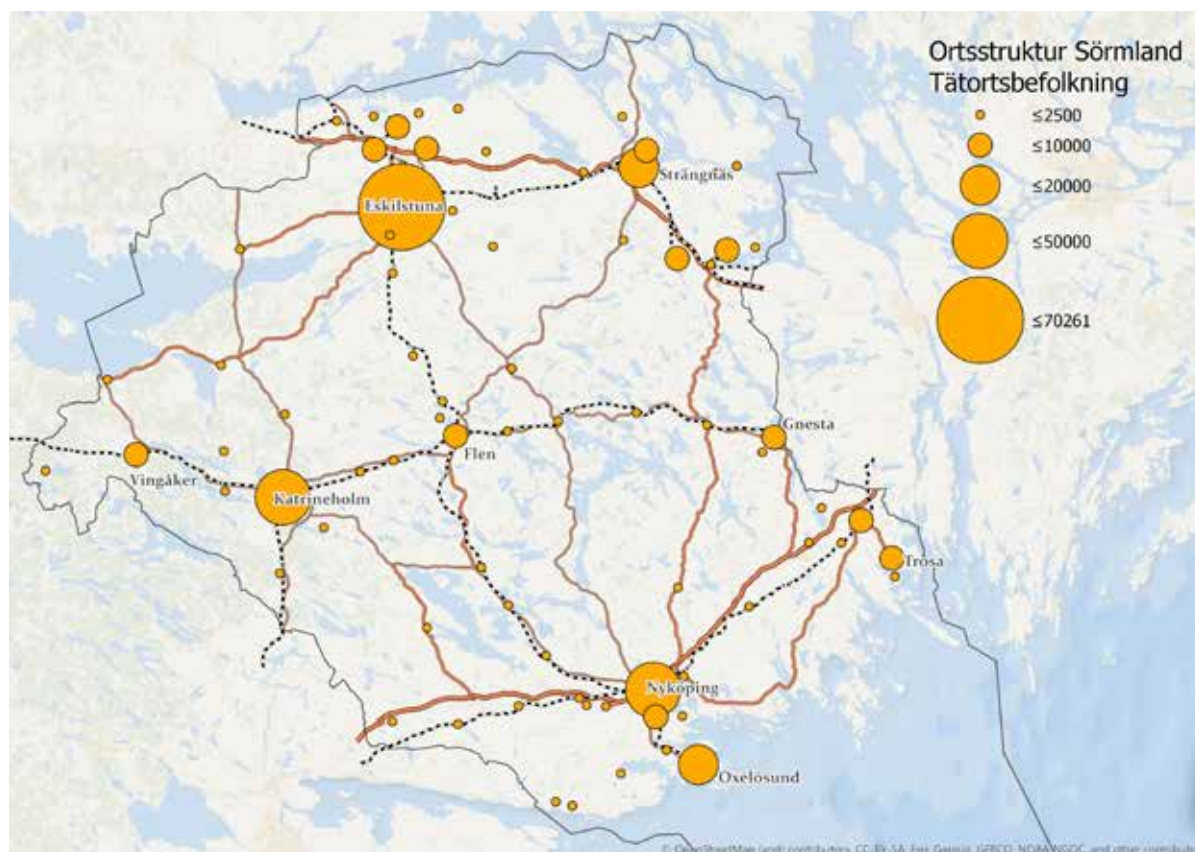
Befolkningsutvecklingen speglar en fortsatt urbanisering i länet. Utvecklingen är starkast i kommunhuvudorterna och Stockholms läns utveckling har stor påverkan på utvecklingen i Sörmland på grund av dess storlek. Urbanisering drivs också starkt av faktorer som är knutna till en alltmer specialiserad arbetsmarknad.

Ortsstrukturen är viktig för att förstå hur befolkning, sysselsättning och ekonomisk aktivitet ser ut i geografin och hur det urbana mönstret ser ut. Den rumsliga strukturen påverkar till exempel marknadspotential, tillväxtförutsättningar, tillgänglighet och transportkostnader.

Strukturbild Sörmland utgår bland annat från att Ortsstrukturen är en viktig förutsättning för utveckling och möjligheter för tillgänglighetsförbättringar. Utifrån hur ortssystemet och utvecklingen ser ut är det rimligt att utifrån ett länsplaneperspektiv anta att den största behoven i transportsystemet kommer att vara i och omkring kommunhuvudorterna även i framtiden.

I ett stråkperspektiv är en slutsats från utvecklingsmönster för befolkning, arbetsmarknad och pendling i Sörmland att transportsystemet i framförallt de redan starka stråken som visas i Strukturbilden är de som kommer att belastas även ytterligare i framtiden. Det innebär att kapacitets- och tillgänglighetsförbättringar och trafikeringsfrågor blir särskilt viktiga i dessa stråk, framförallt på järnvägen om klimat- och miljömål och ambitionen om ett ökat hållbart resande ska kunna nås.

Figur 3. Ortsstruktur och befolkning i tätorter i Sörmland (2020)



### 3.3 TILLSTÅND OCH BRISTER I TRANSPORTSYSTEMET

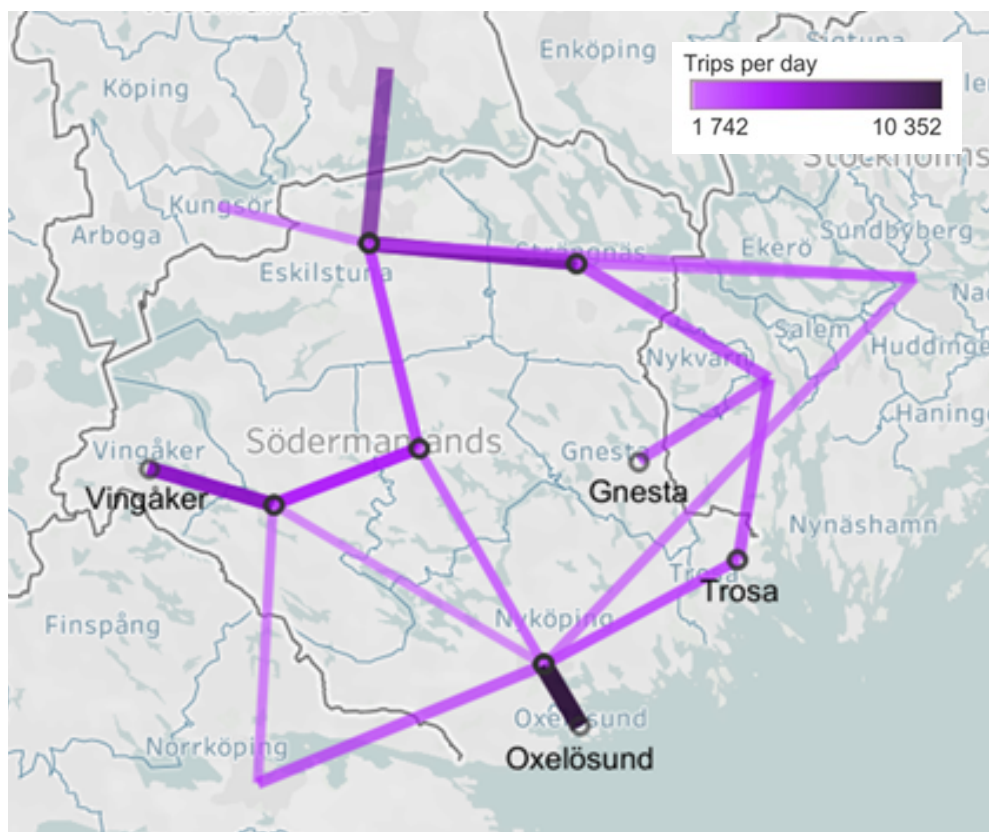
#### Tillgänglighet och funktionella samband

I ett nationellt perspektiv har Sörmland relativt god tillgänglighet i transportsystemet med förhållandevis korta restider till större befolkningscentra och arbetsmarknadsregioner i hela Stockholm-Mälarenregionen och Östergötland. Sörmland har också goda kommunikationer med övriga Sverige och resten av världen genom Stockholm Skavsta flygplats samt via järnvägsförbindelser till Stockholm Arlanda. Förutsättningarna utifrån tillgänglighet, restider och funktionella samband varierar i olika delar av länet. Resorna i länet sker främst i starka

stråk i östvästlig riktning samt mot angränsande län, främst Stockholm, Västmanland och Östergötland. Inomregionalt är stråken svagare i nord-sydlig riktning som helhet men är starka delregionalt som till exempel mellan Oxelösund-Nyköping, Eskilstuna-Strängnäs och Katrineholm-Vingåker.

Analysen av rörelser utifrån mobildata visar på ett genomsnitt på 177 161 unika reserörelser per dag mellan olika destinationer med startpunkt i de sörmländska kommunerna under 2019.

**Figur 4. Antal dagliga reserörelser utifrån kommunerna i Sörmland år 2019 i de 25 starkaste reserelationerna.** (Källa: Telia insight mobildata)



**Figur 5. Antal dagliga reserörelser utifrån kommunerna i Sörmland 2019. De 25 starkaste reserelationerna.**

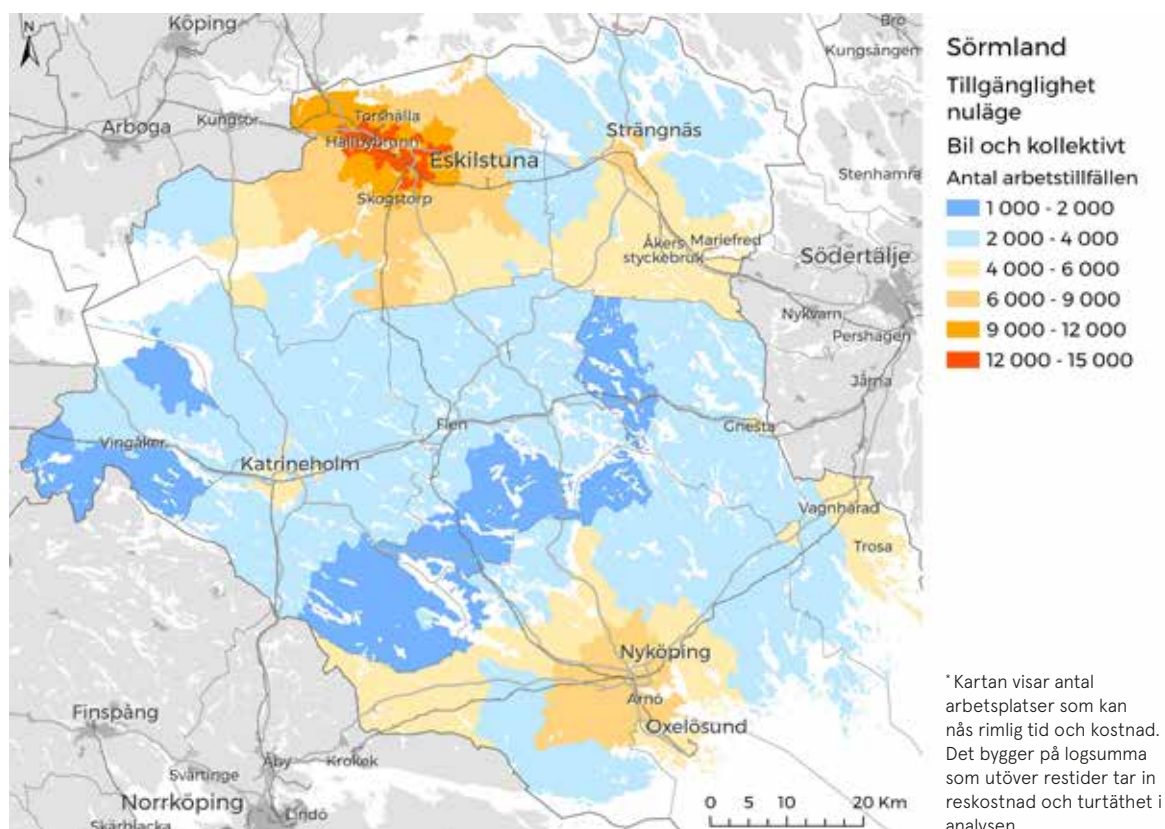
(Källa: Telia insight mobildata)



Länets struktur, geografi, transportsystem och restider innebär att de flesta platser i länet idag uppfyller målet om grundläggande tillgänglighet till transportsystemet. Den högsta sammanvägda tillgängligheten utifrån ett arbetsmarknads-perspektiv får de största kommunerna och tätorterna framförallt Eskilstuna och Nyköping eftersom det är där den största koncentrationen av människor och arbetstillfällen finns. Därefter kommer Katrineholm, Strängnäs, Mariefred,

Gnesta, Trosa-Vagnhärad och Oxelösund. Gemensamt för dessa är funktionen som centralorter, där alla utom Oxelösund har en välutbyggd tågtrafik, vilket i sig är ett tecken på att arbetstillfällen utanför länet har stor påverkan på den sammanvägda lokala tillgängligheten på många platser. Lägst är tillgängligheten i landsbygdsområden som ligger mellan länets större infrastrukturstråk för personbil och kollektivtrafik.

**Figur 6. Tillgänglighet i Sörmland nuläge, personbil och kollektivtrafik (WSP 2021)\***



När det handlar om tillgänglighet kopplat till hållbar utveckling och arbetsmarknad blir restider en viktig faktor. Sörmlands arbetsmarknad är liten i ett storregionalt perspektiv men god tillgänglighet ger länets invånare tillgång till en stor arbetsmarknad genom de olika storregionala nodernas storlek och många arbetsplatser.

En skillnad kan ses beroende på val av färdslag, där tillgängligheten med bil är starkt förknippad med körtiden till länets största orter. Den är därför hög i områdena kring länets centralorter, och avtar överlag med ökat avstånd från städerna. För tillgängligheten med kollektivtrafik är mönstret inte lika entydigt, vilket är en avspeglning av kollektivtrafikens olika komponenter med stationer och hållplatser för regionaltåg, regionbussar och lokalbussar. Detta gör att stadskärnorna generellt har bättre tillgänglighet med kollektivtrafik än sina respektive omland till följd av en kombination av färre byten, tätare avgångar och expresstrafik mellan de större städerna. I allmänhet har stations-

lägena den bästa tillgängligheten, men effekten avtar snabbt med ökat avstånd från stationen. Detta kan exempelvis ses i Mariefred, där zonen som innehåller Mariefreds omland även innefattar Läggesta station. En stor skillnad kan där ses jämfört med Åkers Styckebruk som trots jämförbart avstånd till Läggesta får lägre tillgänglighet än Mariefred.

En jämförelse mellan tillgänglighet för bil och för kollektivtrafik visar att det inte är motiverat med stora investeringar i vägnätet för att uppnå restidsförbättringar, utifrån perspektivet om regionförstoring och regional utveckling. En anledning till det är att länet drar nytta av god tillgänglighet till järnväg i flera starka stråk som täcker in länets alla kommunhuvudorter där den stora koncentrationen av arbetsplatser och personer i arbetsför ålder finns. Dock kan investeringar i nya vägstråk vara motiverade utifrån trafiksäkerhet, framkomlighet, för framförallt godstransporter och kollektivtrafik, lokal och nationell nytta.

#### Behov och brister i transportsystemet utifrån bebyggelseutveckling i Sörmland

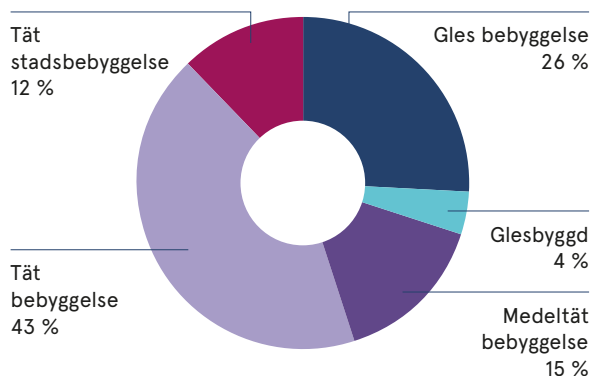
God tillgänglighet till större arbetsmarknader bidrar till attraktiva lägesegenskaper på många platser i länet. Detta gör att efterfrågan på bostäder i dessa områden ökar och priserna stiger. Om tillgänglighetsökningen är tillräcklig skapas förutsättningar för bostadsbyggande på flera platser, vilket på sikt borde leda till ökade investeringar på bostadsmarknaden i Sörmland. Tidigare analyser av bostadsmarknaden för länet visar att det finns goda marknadsförutsättningar för bostadsbyggande på många platser och att tillgängligheten har en hög förklaringsgrad till fastighetspriser i Sörmland.\* Den planerade bebyggelseutvecklingen i länet innebär en omvandling av tätorter i form av både förtätning och tätortsnära expansion.

Den analys som gjorts av bebyggelseutvecklingen visar att majoriteten av de planerade bostäderna är kopplad till kommunhuvudorterna och 51 procent av all planlagd mark i Sörmland finns inom tät bebyggelse. Den typen av bostadsbyggande genererar generellt sett mindre behov av direkta infrastrukturinvesteringar om hållbara transportslag prioriteras.

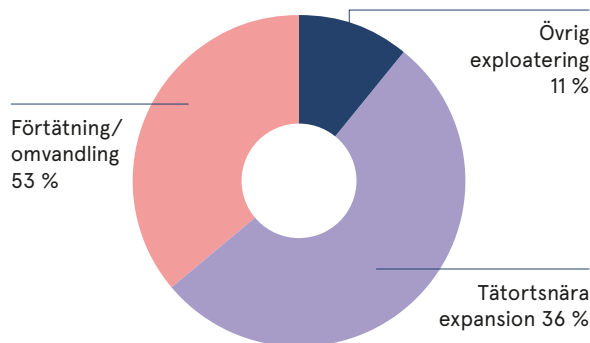
Men det finns också en betydande planläggning av bostäder i mer glesa områden och mindre tätorter. När kategorin gles bebyggelse och glesbygd läggs samman visas att 30 procent av all planläggning av bostäder i länet sker i sådana områden. Det beror främst på de speciella marknadsförutsättningar som finns i Sörmland. Traditionellt återfinns de högsta fastighetsvärdena i de tätaste områdena med bäst tillgänglighet. I ett storregionalt perspektiv de regionala noderna. Sörmlands struktur ser annorlunda ut. Här finns flera platser med unika lägeskvaliteter som inte är kommunhuvudorter som har god tillgänglighet och närhet till Stockholm och som visar sig attraktiva för byggande och boende.

Den sammanställning som gjorts visar att en stor del (cirka 36 %) av kommunernas planerade bostadsproduktion i Sörmland innebär att tätorterna växer till ytan, trots att det finns en stor förtätningspotential i många tätorter. Att den typen av planering är stor i länet leder också till större behov av infrastrukturinvesteringar och att till exempel kollektivtrafiksystemet behöver utvecklas och byggas ut i större omfattning över tid.

**Figur 7. Andelar planlagd mark (antal lägenheter) per tätortskategori i Sörmland fram till 2050. Sammanställning av kommunernas översiktsplaner år 2020.**



**Figur 8. Andelar planlagd mark (antal lägenheter) i Sörmland fram till 2050 utifrån typ av utveckling. Sammanställning av kommunernas översiktsplaner år 2020.**



\*Tillgänglighet, Tobins Q och bostadsbyggande i Sörmland (2021)

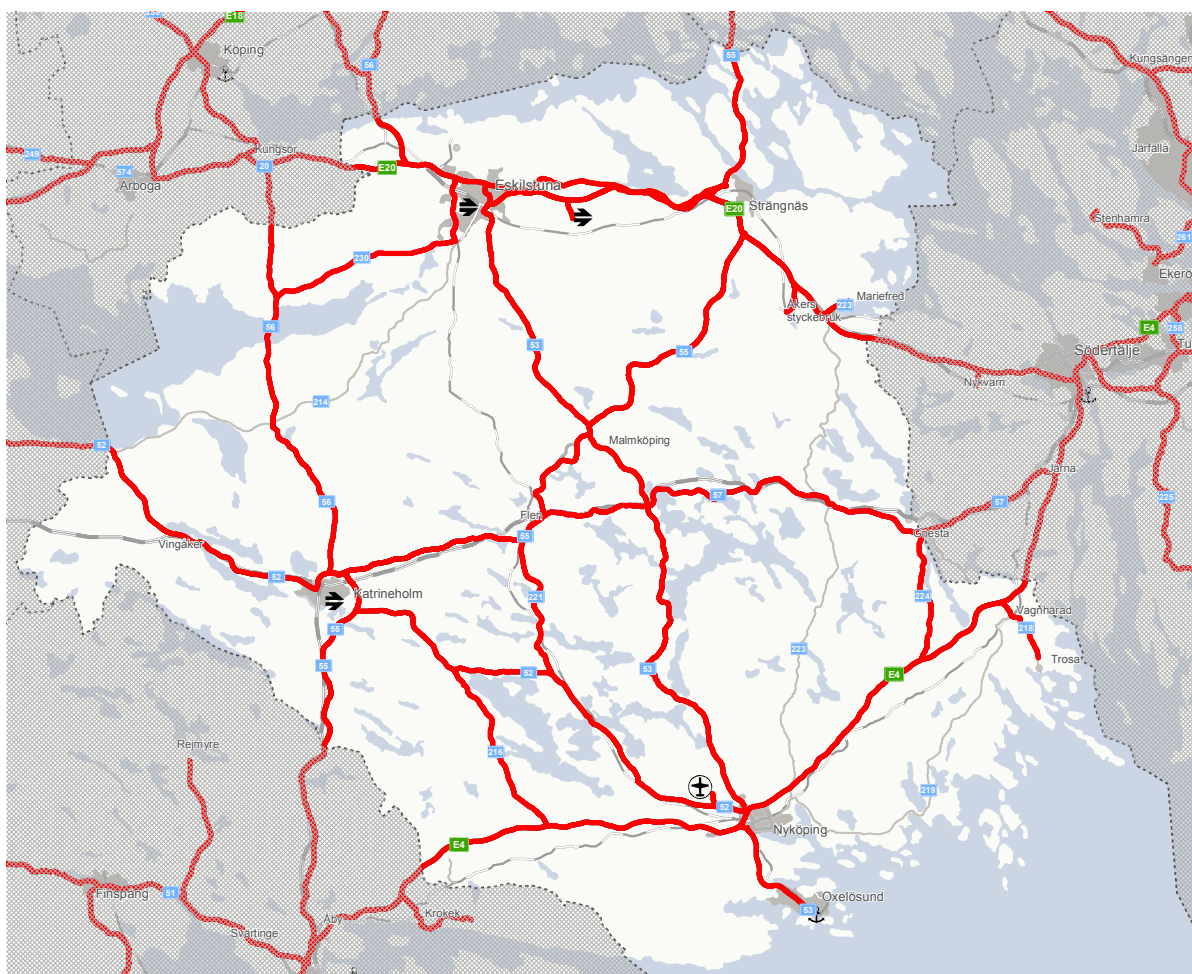
Sörmlands struktur och kommunernas planering av bostäder är en regional utmaning för hållbart resande i ett långsiktigt perspektiv. Den regionala busstrafiken är en viktig del för att främja en sådan utveckling. Även om det finns en stor förtätningspotential i många tätorter ökar ändå behovet av infrastrukturinvesteringar totalt sett. Till exempel behöver gång-, cykel- och kollektivtrafiksystemet utvecklas och byggas ut i större omfattning över tid. Analysen av bebyggelseutvecklingen stärker också bilden av ett allt större behov för kommunala investeringar i infrastruktur över tid vilket påverkar länstransportplanen.

#### **Tillstånd och brister i det regionala vägnätet**

Länstransportplanen berör i första hand länsvägarna, där de övergripande bristerna i ett stråkperspektiv består av att många delsträckor

har för låg standard och för låg tillåten hastighet. Det är också vanligt med bristfälliga omkörningsmöjligheter. Framkomligheten försämras när tung trafik blockerar vägbanan utan möjlighet till omkörning. Vanligt på de regionala stråken är att de har smala körfält, dåliga siktförhållanden som påverkar trafiksäkerheten för allt från godstransporter till motorcyklister. Generellt sett är behoven av förbättringar i det regionala vägnätet med koppling till nationella mål om trafiksäkerhet omfattande, både vad gäller trimningsåtgärder, om- och nybyggnation samt drift- och underhållsåtgärder. De stråk som åsyftas här är framförallt det så kallade funktionellt prioriterade vägnätet.

**Figur 9. Funktionellt prioriterat vägnät i Sörmland**



Funktionellt prioriterat vägnät är de regionala och nationella vägar som knyter ihop länet och skapar grundläggande tillgänglighet i vägtransport-systemet för tätorter och landsbygd. Det utpekade vägnätet utgör Sörmlands förbindelser i en storregional kontext mot omvärlden och är de vägar som fyller en viktig regional och i vissa fall storregional funktion, exempelvis väg 55.

Funktionellt prioriterat vägnät är en klassificering av vägar och sammanvägd bedömning av vägarnas betydelse utifrån olika funktioner, trafikutveckling och betydelse för till exempel kollektivtrafik och tung trafik. Väg 56, E4 och E20 ingår i den nationella planeringen. Resterande regionala vägar i det funktionellt prioriterade vägnätet har prioriterade funktioner i ett transportsystem-perspektiv. Strukturbilden och funktionellt prioriterat vägnät är viktiga utgångspunkter för åtgärdsplaneringen och olika satsningar i länstransportplanen.

Det regionala vägnätet tillsammans med det nationella vägnätet ska ses som en viktig del i en helhet av transportsystemet där vägnätet fyller en viktig funktion för att binda ihop strategiska viktiga transportnoder såsom Oxelösunds hamn, länets flygplatser, framförallt Skavsta flygplats samt länets kombiterminaler, framförallt

Eskilstuna. Viktigt att se vägnätet som en del i denna helhet och analysera dess olika funktioner vid prioriteringar och utveckling av systemet.

#### **Tillstånd och brister i det kommunala vägnätet**

Uppföljning av investeringar på det kommunala vägnätet samt inventering av behov och brister i tidigare Länstransportplaner för åren 2014–2025 respektive åren 2018–2029 visar på en trend av ökade behov av investeringar i framförallt tätorter. Detta hänger samman med en pågående stadsomvandling i framförallt länets kommunhuvudorter. Omvandlingen har sin grund i befolkningsutveckling och därmed varierade behov av utveckling och omvandling av olika områden för verksamheter och bostadsbyggande.

Analysen av kommunernas planering för bostadsbyggande och verksamheter samt uppföljning av tidigare länstransportplaner som belysts tidigare förstärker bilden av ökade behov av investeringar i det kommunala vägnätet i framtiden. Detta behöver beaktas i strategier och åtgärdsplanering i länstransportplanarbetet. Det påverkar åtgärdsplaneringen i länstransportplanen på så sätt att det är viktigt att säkra pengar för statlig medfinansiering till kommunerna för det kommunala vägnätet utifrån utvecklingen.





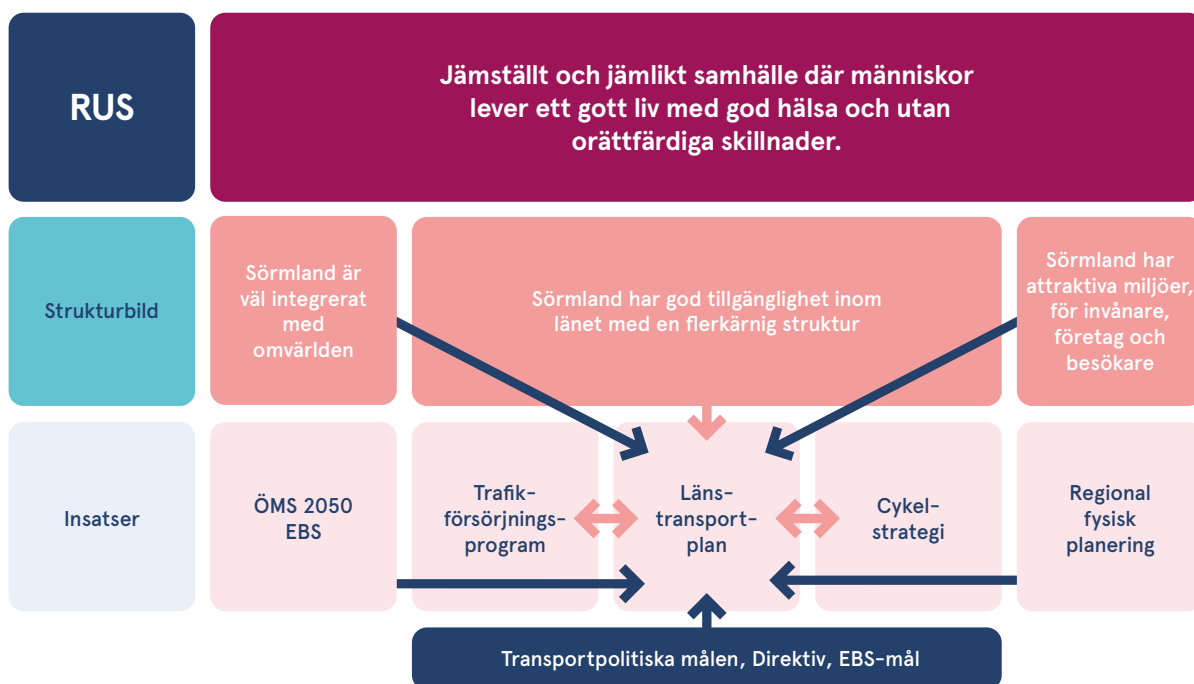
## 4. Strategier

### 4.1 RUMSLIGA STRATEGIER FÖR SÖRMLANDS UTVECKLING

Länstransportplanen är en viktig insats för att genomföra Sörmlandsstrategin och tar sin utgångspunkt i Strukturbild Sörmland och dess strategiska områden. Sambandet beskrivs i figuren nedan. Strukturbild Sörmland ger det rumsliga perspektivet på Sörmlandsstrategin.

Ur Strukturbilden och tillhörande strategiska områden går att utläsa prioriterade funktioner och olika strategiska frågor för transportsystemets utveckling. Dessa perspektiv beskrivs i detta kapitel och är grunden för styrning av åtgärdsplaneringen i Länstransportplanen.

Figur 10. Länstransportplanens samband med Sörmlandsstrategin och strukturbild Sörmland



Sörmland är väl integrerat med omvärlden. I ett systemperspektiv har utpekade noder de viktigaste funktionerna utifrån service, boende, kultur, utbildning, sjukvård och arbetsmarknad i länet och knyter ihop mindre tätorter och landsbygd i omlandet. Alla noder fungerar som nav och funktion i kollektivtrafiksystemet i ett lokalt, regionalt och storregionalt perspektiv. Enskilt och i ett storregionalt perspektiv har orterna få arbetsställen och en begränsad diversitet i näringslivet. De är beroende av varandra och ett större omland på grund av arbetsmarknadens specialisering.

Därför är det viktigt att nodernas integration med omvärlden stärks. Tidigare analyser av funktionella samband utifrån pendling, flyttmönster och näringsliv visar att länet har starkast samband med Stockholms län. Samtliga noder utom Oxelösund har direkt förbindelse till och från Stockholm med tåg. Satsningar för förbättrad tillgänglighet på stråken till och från Stockholm, men även tvärstråket på järnväg i nationell plan och satsningar på tillgänglighetsförbättringar inom tätorterna till bytespunkter och satsningar på bytespunkter i länstransportplanen är investeringar som bör prioriteras, då de möter målen och har bäst förutsättning att främja hållbar regional utveckling.

Sörmlands struktur gör att flertalet av noderna har starkare funktionella samband med noder utanför länet än inom det egna länet. Utifrån ett flerkärnighetsperspektiv och regional utveckling

innebär det att mellanregionala och nationella stråksatsningar i flera fall har större nytta än satsningar på regionala stråk i synnerhet vägstråk i länet. För Sörmland har det storregionala perspektivet extra stor betydelse för länets utveckling. Exempel på sådana samband är Västerås-Eskilstuna, Gnesta-Södertälje, Nyköping-Stockholm och Norrköping-Katrineholm.

I ett näringslivsperspektiv behöver Sörmland ett transportsystem som stödjer utvecklingen av internationell tillgänglighet och en effektiv godshantering vid noder i länet som stöd till näringslivets transporter. Sörmland har ett strategiskt läge i Mälardalen för godstransporter och noder. Länet är en port och kanal till och från Stockholmsregionen. Befolkningsutvecklingen i Stockholm och Östra Mellansverige och ökade markvärden i de centrala delarna av Stockholm har bidragit till att utvecklingen av extern lager och godshantering ökat över tid i Sörmland.

Goda anslutningar till terminaler och effektiv godshantering bidrar till att förstärka regionens logistikläge och öka regionens konkurrenskraft. Infrastrukturinvesteringar i Sörmland behöver bidra till att skapa god framkomlighet för godstransporter på väg och järnväg samt till att öka andelen gods på miljövänliga trafikslag. Sörmland behöver också värna de strategiska noder som finns i länet och som ger internationell tillgänglighet för gods- och persontransporter, till exempel Eskilstunas kombiterminal, Stockholm Skavsta flygplats och Oxelösunds hamn.

##### **Sörmland har god tillgänglighet inom länet med en flerkärnig struktur**

I ett inomregionalt utvecklingsperspektiv är det viktigt att tillgängligheten i de regionala tvärförbindelserna och tillgängligheten till noderna från det lokala omlandet förbättras. Tillgängligheten i de regionala tvärförbindelserna mellan noderna är viktiga för möjligheten till dagligt utbyte av kompetens, varor och tjänster. I vissa av de regionala tvärförbindelserna som till exempel Eskilstuna-Nyköping finns arbetspendling även om pendlarna är få i jämförelse med de starka stråken. Det krävs tillgänglighetsförbättringar om länet ska kunna uppnå flerkärnighet, där alla Sörmlands noder har förutsättningar för positiv utveckling med avseende på kompetensförsörjning, sysselsättning och bostadsmarknad. För de som bor och/eller verkar på landsbygd och i mindre tätorter bör tillgängligheten till noderna prioriteras. Det utbud och service som finns där är avgörande för en fungerande vardag. Tillgängligheten till noderna är viktig för att möjliggöra byten till kollektivtrafiken från andra färdmedel och därmed möjliggöra ett hållbart resande med ökad andel kollektiv-, gång- och cykeltrafik även för boende på landsbygd. Detta bidrar inte bara till miljö- och klimatmålen utan också till barnperspektivet, ökad jämställdhet och till förbättrad folkhälsa.

##### **Sörmland har attraktiva miljöer för invånare företag och besökare**

Fokus för satsningar i transportsystemet, för att stärka den regionala utvecklingen i länet och en ökad tillgänglighet, är tätortsnära satsningar som understödjer bostadsbyggandet och en sammankoppling med spårtrafiken som grund.

Genom att bland annat människor pendlar och rör sig över allt större geografiska områden knyts kommuner funktionellt samman i allt större lokala

arbetsmarknadsregioner. Bilen har sannolikt spelat ut sin roll som regionförstorare eftersom det inte går att köra särskilt mycket fortare och vi sannolikt inte är beredda att lägga allt för mycket mer tid för transporter. Eftersom Sörmland har en liten egen arbetsmarknad är geografin i ett storregionalt perspektiv viktig. Därför får tåget en central roll som det snabbaste transportmedlet med en stor potential att främja en flerkärnig Ortsstruktur. Länstransportplanen bör stödja en sådan utveckling. Det kan göras genom stadsutveckling, stadsomvandling och satsningar på bytespunkter och tillgänglighet i tätorter. Allt för att skapa så attraktiva miljöer som möjligt inom länet. Till detta kan även läggas vikten av att skapa kopplingar även till besöksmiljö och besöksnäringen för att stärka näringslivsutvecklingen i hela länet.

Utifrån det perspektivet bör fokus för funktioner i transportsystemet utifrån länstransportplanens roll vara att understödja ett hållbart resande som tar sin utgångspunkt i gång och cykel, en effektiv kollektivtrafik och bytespunkter av hög kvalitet samt att integrera transportplaneringen i övrig fysisk planering för att skapa hållbara och attraktiva miljöer. Den ökade tillgängligheten bör ske med kollektivtrafik och cykel som grund, detta ses som avgörande för att nå klimatmålet men också bidra till ökad jämställdhet och barnperspektivet. För att åstadkomma en sådan utveckling måste kollektivtrafik och cykel vara de attraktivaste trafikslagen för det vardagliga resandet där hela eller delar av resan genomförs till fots, med cykel, buss eller tåg. Kollektivtrafiken och cykelinfrastrukturen måste då vara funktionell och attraktiv så som det beskrivs i Trafikförsörjningsprogrammet respektive den regionala Cykelstrategin. Ett socialt hållbart transportsystem uppstår när det likvärdigt svarar mot alla grupperns behov och är trafiksäkert.

## 4.2 STRATEGISK INRIKTNING FÖR ÅTGÄRDSPLANERINGEN

De strategiska vägvalen för Länstransportplanen, åtgärder och genomförande grundar sig på målen och Strukturbilden men också på olika planeringsförutsättningar inom länet. Strategierna ger riktning i planering av åtgärder och utgör prioriteringsgrunder och vägledning för vilka åtgärder som ska prioriteras i Länstransportplanen. Följande strategiska inriktningar har varit vägledande för att stödja målen:

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

Länstransportplanen för åren 2022–2033 bibehåller gällande plans strategiska inriktning. Dock lyfts prioriteringarna; stärka attraktiva livsmiljöer; åtgärder kopplat till bostadsbyggande samt bytespunktsutveckling extra tydligt för Länstransportplanen år 2022–2033. Detta följer även tydligt regeringens direktiv för länsplanerna. Även om planen har samma inriktning som tidigare så möter de gamla strategierna de nya strategiska områdena i Strukturbilden på ett bra sätt.

**Tabell 1. Koppling mellan Strukturbild Sörmland och den strategiska inriktningen i länstransportplanen**

| STRATEGISKA OMRÅDEN<br>I STRUKTURBILD SÖRMLAND                        | KOPPLING STRATEGISK INRIKTNING,<br>ÅTGÄRDSPLANERINGEN                                                                                                                                                                                                                                      |
|-----------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Sörmland är väl integrerat med omvärlden                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bytespunktsutveckling och resecentrum</li> <li>• Stärka regionala vägstråk med både regional och nationell funktion. (person- och godstrafik)</li> </ul>                                                                                          |
| Sörmland har god tillgänglighet inom länet med en flerkärnig struktur | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kollektivtrafiken (framkomlighet, tillgänglighet och standard på hållplatser)</li> <li>• Bytespunktsutveckling och resecentrum</li> <li>• Stärka regionala vägstråk med både regional och nationell funktion. (person- och godstrafik)</li> </ul> |
| Sörmland har attraktiva miljöer för invånare företag och besökare     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Attraktiva livsmiljöer – ökat fokus på tätortsnära åtgärder</li> <li>• Prioritera åtgärder kopplat till bostadsbyggande</li> </ul>                                                                                                                |



## 5. Åtgärdsplan

Åtgärdsplanens inriktning följer samma strategiska inriktningar som den föregående Länstransportplanen 2018–2029. Planen har ett fortsatt fokus på bostadsbyggande, attraktiva livsmiljöer och bytespunktsutveckling vilket speglas genom fokus på investeringar som knyter an till både kommunala behov utifrån tätorts-utveckling och utveckling av länet utifrån ett regionalt perspektiv.

Åtgärdsplanen prioriterar olika anslag över hela planperioden för satsningar kring attraktiva livsmiljöer, utveckling av kollektivtrafiken samt satsningar för ökad cykling och trafiksäkerhet. Fokus för investeringar för cykel är i tätortsnära miljöer och på det kommunala vägnätet. Fokus i genomförandet läggs alltmer på att stärka befintliga cykelstråk och avhjälpa brister i systemet som till exempel farliga gång- och cykelpassager. Inga nya regionala cykelstråk på statligt vägnät finansieras förutom redan planerade stråk sedan föregående plan. Fokus i åtgärdsplanen för cykel är kommunalt vägnät och trimma det befintliga systemet.

För att kunna genomföra trimningsåtgärder i transportsystemet i flera mindre tätorter i länet krävs fördjupade kunskaper i inledningen av planperioden, vilket gör att åtgärder kan ske under år 7–12. För utveckling av kollektivtrafik i prioriterade stråk och tätorter gäller samma förutsättningar. Där krävs ett omfattande arbete med underlag och analyser under planperioden för att möta behovet av utvecklad kollektivtrafik på längre sikt. Näringslivets behov tar större plats i planen där logistikutveckling i framförallt Eskilstuna och industriomställningen i Oxelösund ger avtryck i planen med utredningar som identifierar behov för morgondagen. Kopplat till näringslivets utveckling ska även satsningar på stråk, kollektivtrafik, cykeltrafik samt knyta ihop stad och land ses som en viktig åtgärd då stor del av näringslivet är tjänstenärings som finns utspritt i hela regionen.

## 5.1 ÅTGÄRDSPLANENS INNEHÅLL OCH FÖRDELNING

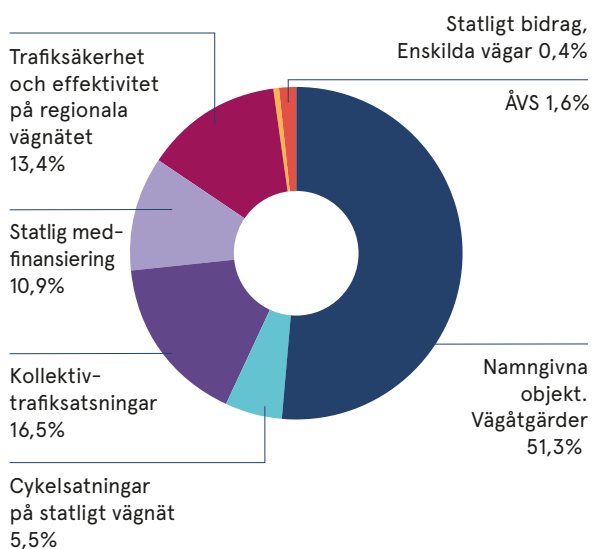
Länstransportplanen har en budget på drygt 1,36 miljarder som har fördelats efter olika prioriteringar som baseras på mål, strategier och pågående projekt från föregående plan. Trafikverkets verksamhetsplanering, medfinansiering och behov och brister utifrån dialogprocessen med kommunerna är också viktigt för de olika prioriteringar som gjorts i

framtagandet av länstransportplanen. Planen som helhet delas in i sju olika budgetposter som visar vilka åtgärdsområden och satsningar som finns i Länstransportplanen, se tabell nedan. I nästa avsnitt förklaras varje åtgärdsområde för sig och vilka investeringar som prioriteras. Utredningar beskrivs i kap 6.

**Tabell 2. Översikt åtgärdsområden och fördelning**

| ÖVERSIKT PLANFÖRSLAG ÅTGÄRDSOMRÅDEN                        | FÖRDELNING MNKR |
|------------------------------------------------------------|-----------------|
| Namngivna objekt. Väginvesteringar över 50 mnkr            | 702,0           |
| Cykelsatsningar på statligt vägnät                         | 75,4            |
| Kollektivtrafiksatsningar                                  | 225,1           |
| Statlig medfinansiering, bidrag kommunalt vägnät           | 149,4           |
| Trafiksäkerhet och effektivitet på regionala vägnätet      | 183,1           |
| Statligt bidrag, Enskilda vägar                            | 6,0             |
| ÅVS, strategiskt planeringsunderlag och övriga utredningar | 22,1            |
| <b>Totalt</b>                                              | <b>1363,1</b>   |

**Figur 11. Fördelning av planram efter åtgärdsområden och på andelar**



## 5. ÅTGÄRDSPLAN

Tabell 3. Översikt åtgärdsplan och planbudget 2022–2033 i tkr

| ÅTGÄRDSPLAN                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | ÅR 1–3<br>2022–24 | ÅR 4–6<br>2025–27 | ÅR 7–12<br>2028–33 | ÅR<br>2022–33    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------|--------------------|------------------|
| <b>Namngivna objekt, vägtåtgärder</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                   |                   |                    |                  |
| Väg 57 Gnesta – E4 (samfinansiering med Stockholms LTP)                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 46 500            |                   |                    | 46 500           |
| Väg 218 Vagnhärad – Trosa                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 70 235            |                   |                    | 70 235           |
| Väg 223 Östra infarten Nyköping (50 % medfinansiering)                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 26 448            |                   |                    | 26 448           |
| Väg 55 Dunker Björndammen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 61 015            | 91 667            |                    | 152 682          |
| Väg 53 Infart Eskilstuna                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 58 125            | 56 000            |                    | 114 125          |
| Väg 53 Genomfart Eskilstuna (50 % medfinansiering)                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                   | 30 000            |                    | 30 000           |
| Väg 55 Förbifart Flen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                   |                   | 155 000            | 155 000          |
| Väg 52 Kungsladugårdsleden (159 000 tkr tot., ej fullt finansierad)                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                   |                   | 98 000             | 98 000           |
| E20 Infart Strängnäs (91 000 tkr tot., 10 % medfinansiering LTP)                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                   |                   | 9 000              | 9 000            |
| <b>Totalt</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | <b>262 323</b>    | <b>177 667</b>    | <b>262 000</b>     | <b>701 990</b>   |
| <b>Cykelsåtsningar på statligt vägnät</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                   |                   |                    |                  |
| Kvicksund – Eskilstuna (50 % medfinansiering)                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 20 000            |                   |                    | 20 000           |
| Näckrosleden TS-såtsning (Näringslivssåtsning)                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                   | 25 000            |                    | 25 000           |
| Övrigt behov och brister                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 4 000             | 13 400            | 13 000             | 30 400           |
| <b>Totalt</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | <b>24 000</b>     | <b>38 400</b>     | <b>13 000</b>      | <b>75 400</b>    |
| <b>Kollektivtrafiksåtsningar (0–50 % kommunal/regional medfinansiering)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                   |                   |                    |                  |
| Såtsning kollektivtrafik enligt utredningar                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                   |                   | 51 712             | 51 712           |
| Åtgärder kollektivtrafik statlig väg                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 20 517            | 34 126            | 42 356             | 96 999           |
| Statlig medfinansiering kommunalt nät inkl. resecentrum                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 27 700            | 13 758            | 35 053             | 76 511           |
| <b>Totalt</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | <b>48 217</b>     | <b>47 884</b>     | <b>129 121</b>     | <b>225 222</b>   |
| <b>Statlig medfinansiering, bidrag kommunalt vägnät</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                   |                   |                    |                  |
| Statlig medfinans del till Östra infarten Nyköping                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 22 500            |                   |                    | 22 500           |
| Statlig medfinans kommunalt vägnät                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 27 600            | 24 252            | 75 000             | 126 852          |
| <b>Totalt</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | <b>50 100</b>     | <b>24 252</b>     | <b>75 000</b>      | <b>149 352</b>   |
| <b>Trafiksäkerhet, trimningsåtgärder, näringslivssåtsning regionala vägnätet</b>                                                                                                                                                                                                                                                                            |                   |                   |                    |                  |
| Namngivna prioriterade trimningsåtgärder år 1–6:<br>– Trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder Trosa (Kommunal medfinansiering)<br>– Väg 223 Mariefred–Läggesta (50 % kommunal medfinansiering)<br>– Västerleden Eskilstuna (50 % kommunal medfinansiering)<br>Övriga brister fördelas enligt prioriteringar och behov utifrån årlig genomförandeprocess | 50 931            | 52 133            | 80 000             | 183 064          |
| <b>Totalt</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | <b>50 931</b>     | <b>52 133</b>     | <b>80 000</b>      | <b>183 064</b>   |
| ÅVS, långsiktiga och strategiska planeringsunderlag (medfinansiering från berörd kommun/organisation med 25 % enligt särskilda beslut)                                                                                                                                                                                                                      | 4 000             | 3 064             | 15 000             | 22 064           |
| Statligt bidrag, Enskilda vägar                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 1 500             | 1 500             | 3 000              | 6 000            |
| <b>TOTALSUMMA</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <b>441 071</b>    | <b>344 900</b>    | <b>577 121</b>     | <b>1 363 092</b> |

## 5.2 BESKRIVNING AV ÅTGÄRDS- OMRÅDEN OCH INVESTERINGAR

### Namngivna objekt, vägåtgärder

Anslaget till Namngivna objekt innehåller åtgärder som överstiger 50 miljoner kr. I planen avsätts 702,0 miljoner kr för större vägåtgärder. Viktiga utgångspunkter för prioritering av namngivna objekt har varit förbättrad trafiksäkerhet, att främja bostadsbyggande, sysselsättning och utveckling i ett systemperspektiv. Förutom väg 55 och väg 57 som en stråksatsning kopplar resterande objekt på väg 52, 53, 218, Östra infarten Nyköping och infart Strängnäs till förbättrad framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet i relation till tätortsnära miljöer. Flera satsningar på namngivna vägobjekt i kommunhuvudorterna är till gagn för kollektiv-

trafiken och utvecklingen av attraktiva stads- miljöer och kommunernas exploatering av verksamheter och bostadsbyggande.

En viktig utgångspunkt har varit att beslutade namngivna objekt tidigt i planeringsperioden ska vara åtgärder som är väl utredda och kommit långt i planeringen. Mer detaljerade beskrivningar för respektive objekt (samlade effektbedömningar) finns tillgängliga på Trafikverkets hemsida<sup>1</sup>. En sammanfattning ses i tabell 4 nedan. Flera av de tätortsnära åtgärderna som ger stora lokala nyttor i förhållande till regionala nyttor medfinansieras av kommunerna.

| PLANBUDGET (tkr)              | ÅR 1-3  | ÅR 4-6  | ÅR 7-12 | ÅR 2022-33 |
|-------------------------------|---------|---------|---------|------------|
| Namngivna objekt, vägåtgärder | 262 323 | 177 667 | 262 000 | 701 990    |

**Tabell 4. Sammanvägd lönsamhet och Nettonuvärdeskvot för namngivna åtgärder**

| OBJEKT                          | SAMMANVÄGD SAMHÄLSEKONOMISK LÖNSAMHET | NNK <sup>2</sup> |
|---------------------------------|---------------------------------------|------------------|
| Väg 57 Gnesta – E4              | Osäker lönsamhet                      | 0,06             |
| Väg 218 Vagnhärad – Trosa       | Olönsam                               | Endast bedömd    |
| Väg 223 Östra infarten Nyköping | Osäker lönsamhet                      | Endast bedömd    |
| Väg 55 Dunker Björndammen       | Lönsam                                | 2,76             |
| Väg 53 Infart Eskilstuna        | Olönsam                               | <0               |
| Väg 53 Genomfart Eskilstuna     | Lönsam                                | Endast bedömd    |
| Väg 55 Förbifart Flen           | Lönsam                                | 1,61             |
| Väg 52 Kungsladugårdsleden      | Lönsam                                | 2,03             |
| E20 Infart Strängnäs            | Lönsam                                | 0,68             |

<sup>1</sup> <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktig-planering-av-infrastruktur/Samhallsekonomiskt-beslutsunderlag/>

<sup>2</sup> Nettonuvärdeskvot, beskriver hur mycket investeringen ger tillbaka per satsad krona. Exempel NNK 1,61 ger 2,61 per satsad krona tillbaka.

### BESKRIVNING AV NAMNGIVNA OBJEKT, VÄGÅTGÄRDER

#### 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 framförallt Gnesta och Södertälje. Åtgärder kostar 186 miljoner kronor, varav Länstransportplanen i Sörmland finansierar 46,5 miljoner i planen år 2022–2033.

#### Väg 218 Vagnhärad – Trosa

Utveckling av väg 218 mellan Vagnhärad och Trosa syftar till att stärka trafiksäkerheten i stråket. Arbetet med vägplan pågår och samråd hölls hösten 2021. Projektet är viktigt för att stärka trafiksäkerheten och Ostlänkens genomförande. Åtgärden är kostnadsberäknad 95 miljoner (inklusive hittills upparbetat och medfinansiering) varav Länstransportplanen år 2022–2033 inrymmer 70,2 miljoner.

#### Väg 223, Östra infarten Nyköping

Ett gemensamt projekt mellan Nationell plan, Länstransportplan och Nyköpings kommun kring att utveckla Östra infarten i Nyköping. Projektet samlat innebär åtgärder både på statlig och kommunal väg för förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet för vägtrafiken och oskyddade trafikanter. Därför finns objektet dels som en namnsatt åtgärd på statlig väg samt medfinansiering till kommunal väg. 50 % medfinansiering från kommunen gäller för helheten. Bör genomföras i närtid för att möjliggöra genomförandet av Ostlänken.

Åtgärden kostar 123,7 miljoner (inklusive hittills upparbetat och medfinansiering, Nationell plan) varav Länstransportplanen år 2022–2033 inrymmer 48,9 miljoner (statlig medfinansiering samt namnsatt objekt).

#### Väg 55, Dunker – Björndammen

Utvecklingen av stråk väg 55 som är ett viktigt regionalt stråk, framförallt 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.

Åtgärden kostar 188,6 miljoner (inklusive hittills upparbetat) varav Länstransportplanen år 2022–2033 inrymmer 152,7 miljoner.



### **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 fördyringar och delvis omtag har gjorts vilket gjort att viss förskjutning i tid har skett.

Åtgärden kostar 156,6 miljoner (inklusive hittills upparbetat) varav Länstransportplanen år 2022–2033 inrymmer 114,1 miljoner.

### **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.

Åtgärden kostar 60 miljoner (inklusive hittills upparbetat och medfinansiering) varav Länstransportplanen år 2022–2033 inrymmer 30 miljoner.

### **Väg 52, Kungsladugårdsleden**

Nytt objekt med stor regional 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.

Åtgärden bedöms kosta 159 miljoner varav Länstransportplanen år 2022–2033 inrymmer 98 miljoner.

### **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.

### **E20, Infart Strängnäs**

Behov och brist som funnits med i Länstransportplanen för åren 2018–2029 men saknat medfinansieringsavtal. Överenskommelse finns där Strängnäs kommun står för 90 % av finansieringen av åtgärden. Ny infart utmed väg E20 härrör till nationell plan utifrån länsplaneupprättarens perspektiv. Medfinansiering från Länstransportplanen med 10 % säkerställer och understödjer kommunens strävan att fortsätta planarbetet för att genomföra åtgärden.

Parallellt som planarbetet tar nästa steg rekommenderar Region Sörmland att en övergripande analys görs som belyser utvecklingen i Strängnäs stad och framtida behov för att skapa ett hållbart transportsystem.

Åtgärden bedöms kosta 91 miljoner inkl. medfinansiering varav Länstransportplanen år 2022–2033 inrymmer 9 miljoner.

## REGIONALT VÄGNÄT – TRAFIKSÄKERHET, TRIMNING OCH NÄRINGSLIVSSATSNINGAR

Prioriterade smärre brister och åtgärder på det statliga vägnätet upp till och med 50 miljoner kr finansieras via posten "Trafiksäkerhet, trimnings- åtgärder, näringslivssatsning regionala vägnätet".

Budgetposten möjliggör satsningar för trafik- säkerhet, näringslivs- och landsbygdsåtgärder på det statliga vägnätet. Den samlade bilden av behov och brister på det statliga vägnätet visar att det finns ett uppdämt behov av smärre åtgärder för att stärka trafiksäkerhet, för att mer effektivt utnyttja dagens infrastruktur samt för att tillgodose ökat behov av åtgärder kopplat

till näringslivets transporter. Behovet kring gods och näringslivets utveckling växer och därför ska potten kunna möta det ökade behovet. Potten kan användas till trafiksäkerhetsåtgärder i tätorter, framkomlighet, sidoområdesåtgärder, mitträffling eller andra smärre åtgärder kopplat till statliga vägnätet.

Den årliga genomförandeprocessen mellan Region Sörmland, kommunerna och Trafikverket kommer att behandla i vilken ordning åtgärderna genomförs och hur pottens budget kan användas över tid för planering, vägplaner och byggande.

| PLANBUDGET (tkr)                                                          | ÅR 1-3 | ÅR 4-6 | ÅR 7-12 | ÅR 2022-33 |
|---------------------------------------------------------------------------|--------|--------|---------|------------|
| Trafiksäkerhet, trimningsåtgärder, näringslivssatsning regionala vägnätet | 50 931 | 52 133 | 80 000  | 183 064    |

Tre åtgärder pekas särskilt ut för prioritering för finansiering och genomförande år 1-6. Det är bland annat åtgärder med medfinansieringsavtal och som har kommit långt i planeringen. Åtgärderna knyter an till bostadsbyggande och utvecklingen av attraktiva tätortsmiljöer. Därför är det viktigt att planen säkerställer finansiering så att planarbetet kan fortgå.

- Trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder i Trosa (medfinansiering krävs). Handlar om att genomföra åtgärder som knyter samman de olika delarna i transportsystemet med Västra Trosa och möta den utveckling som sker i kommunen efter att tidigare infrastrukturobjekt Infart Trosa stoppades.

- Väg 223 mellan Läggesta-Mariefred (50 % medfinansiering). Handlar om att möta den utveckling som sker i Mariefred och Läggesta och knyta samman orterna och möta samhällsutvecklingen.
- Västerleden Eskilstuna (50 % medfinansiering). Handlar om att skapa framkomlighet på Västerleden för att kunna stärka Eskilstunas utveckling både kring bostadsbyggande och näringslivsutveckling.

## CYKELSATSNINGAR PÅ STATLIGT VÄGNÄT – STRÅK OCH TRIMNINGS-ÅTGÄRDER

Den regionala cykelstrategin för länet antogs 2021 och satsningar på cykel, såväl på statlig väg som medfinansiering för kommunala åtgärder, tar sin utgångspunkt i strategin. Åtgärdsområdet riktar sig mot fortsatt utveckling av de regionala cykelstråk som redan befintligt arbete pågår kring samt trimning och trafiksäkerhet för cykeltrafik. Åtgärder riktar sig också till att stärka näringslivet och besöksnäringen genom satsning på att göra Näckrosleden till en nationell turismcykelled.

Den regionala planen avsätter 75 800 mnkr för period 2022–2033 för olika cykelsatsningar på statlig väg. För cykelstråk medfinansieras investeringarna med 50 procent av berörd kommun. Området riktar sig även till cykelåtgärder på statligt vägnät som inte härrör till de regionala cykelstråken. Till exempel för trafiksäkerhet för cykel till och från hållplatser. Cykelstrategin lyfter fram arbetet för komfort och trafiksäkerhetsåtgärder på cykelvägnätet. Detta åtgärdsområde kan användas till bland annat korsningsåtgärder.

| PLANBUDGET (tkr)                                                 | ÅR 1–3 | ÅR 4–6 | ÅR 7–12 | ÅR 2022–33 |
|------------------------------------------------------------------|--------|--------|---------|------------|
| Cykelsatsningar på statligt vägnät – stråk och trimningsåtgärder | 24 000 | 38 400 | 13 000  | 75 400     |

För att identifiera trimningsbehov och trafiksäkerhetsbrister på statligt vägnät för cykel ska gemensamt arbete mellan Region Sörmland och Trafikverket genomföras med utgångspunkt i den regionala cykelstrategin samt den trafiksäkerhetsinventering som Trafikverket genomfört. Gällande prioriteringar av medel och åtgärder utgår satsningarna från den regionala cykelstrategin. Prioritering av cykelåtgärder är följande:

1. Åtgärda felande länkar i tätort. Särskilt felande länkar som möter de strategier som tagits fram med koppling till trafiksäkerhet, arbetspendling och folkhälsoaspekten.
2. Förstärk cykelinfrastrukturen till och från viktiga målpunkter inom tätort som stöds av de strategierna i cykelstrategin. Till exempel arbetsplatser, bytespunkter för kollektivtrafik, sjukhus, servicepunkter och rekreationsområden.
3. Bygg bort felande länkar och investera i starka cykelstråk som ger ett sammanhängande cykelvägnät.
4. Höj standarden på befintliga cykelvägar längs statliga vägnätet i de regionalt starka cykelstråken där brister finns.
5. Höj standard och förbättra trafiksäkerhet där turismcykelvägar går utefter statlig väg och där det finns brister och särskild potential.
6. Komplettera utbyggnad ur ett systemperspektiv för ett sammanhängande nät (inkluderar turismcykelvägar).
7. För mer detaljerat stöd kring genomförandet av cykelåtgärder se kap 5.4 i den Regionala cykelstrategin.



### **Cykelstråk Eskilstuna – Kvikksund**

Cykelstråket Eskilstuna-Kvikksund är ett prioriterat cykelstråk där planarbetet kommit långt. Stråket är fortsatt prioriterat och ska genomföras inom kommande planperiod så snart som möjligt.

50 % medfinansiering från Eskilstuna krävs enligt principer för cykelstråk. I samband med byggnation och vid öppnandet av stråk skall en kampanj för att marknadsföra cykling genomföras inom ramen för Länstransportplanen.

### **Cykelstråk Tystberga – Tystberga trafikplats**

Cykelväg utmed väg 771 planeras som ett sätt att tillgängliggöra kollektivtrafiken vid Tystberga trafikplats. En del av stråket byggs i närtid och en del byggs i samband med att väg 771 byggs om kopplat till Ostlänken. Objektet inkluderar

eventuella åtgärder kring kollektivtrafiknoden Tystberga trafikplats. Objektet medfinansieras med 50 % av Nyköpings kommun och delar av åtgärder betalas av Nationell plan. Länstransportplan finansieras knappt 4 miljoner.

### **Näckrosleden**

För att stärka besöksnäringen i länet görs en satsning på Näckrosleden, en 700 km lång turistcykelled genom Sörmland, för att kunna ansöka om att bli en nationell Turistcykelled. Utifrån den åtgärdsvalsstudie som genomförts kommer tre platser åtgärdas där trafiksäkerhetsbrister identifierats. Åtgärder som även knyter an till kollektivtrafiken. Åtgärder genomförs genom 100 % finansiering av Länstransportplanen.

## KOLLEKTIVTRAFIKSATSNINGAR

Länstransportplanen ger förutsättningar för att genomföra olika infrastruktursatsningar kopplade till kollektivtrafiken. Parallellt med att denna Länstransportplan tagits fram reviderar även Region Sörmland det regionala Trafikförsörjningsprogrammet, vari de långsiktiga målen och strategierna sätts fram till en tidshorisont vid år 2035. Trafikförsörjningsprogrammet har fyra huvudmål; funktionell kollektivtrafik, attraktiv kollektivtrafik, effektiv kollektivtrafik samt tillgänglighetsanpassad kollektivtrafik. Med hjälp av medel kopplat till Länstransportplanen 2022–2033 kan åtgärder genomföras vid de stora antal hållplatser och bytespunkter som behöver utvecklas för såväl ökad tillgänglighet, säkerhet och attraktivare miljö för resenärer. När det gäller infrastruktursatsningar för kollektivtrafiken så är även behoven inte minst kopplade till att öka konkurrenskraften gentemot bilen ur såväl regionala som lokala perspektiv genom olika åtgärder som förbättrar framkomligheten för kollektivtrafikens fordon.

Området kollektivtrafik, statligt bidrag och regional kollektivtrafik i planen bör fokusera på följande insatsområden som speglar olika former av åtgärder i infrastrukturen som behövs för att uppnå långsiktiga mål för kollektivtrafiken i Södermanlands län:

- Kombinerat resande vid små och stora bytespunkter
  - Pendlarparkeringar
  - Statlig medfinansiering för åtgärder kommunalt vägnät
- Satsning på framkomlighet och restidsförbättringar
  - Kollektivtrafikkörfält
  - Kollektivtrafikprioriteringsåtgärder
- Hållplatser och vändplatser – tillgänglighet, trygghet, komfort, trafiksäkerhet och nya hållplatser
  - Väderskydd
  - Belysning
  - Tillgänglighetsanpassning
- Tillgänglighet och trafiksäkerhet till och från hållplatser
  - Gena och säkra gång- och cykelstråk
- Digitalisering
  - Informationssystem

| PLANBUDGET (tkr)                                        | ÅR 1–3        | ÅR 4–6        | ÅR 7–12        | ÅR 2022–33     |
|---------------------------------------------------------|---------------|---------------|----------------|----------------|
| Satsning kollektivtrafik enligt utredningar             |               |               | 51 712         | 51 712         |
| Åtgärder kollektivtrafik statlig väg                    | 20 517        | 34 126        | 42 356         | 96 999         |
| Statlig medfinansiering kommunalt nät inkl. resecentrum | 27 700        | 13 758        | 35 053         | 71 511         |
| <b>Totalt</b>                                           | <b>48 217</b> | <b>47 884</b> | <b>129 121</b> | <b>225 222</b> |

Budgeten är tänkt att täcka in löpande behov av kollektivtrafikåtgärder på både kommunalt och statligt vägnät. Särskilda utredningar och handlingsplaner kommer att behöva tas fram för ett systematiskt och bra genomförande av kollektivtrafikåtgärder under planperioden. Utgångspunkten blir Trafikförsörjningsprogrammet och eventuella underlag/planer som kommer tas fram utifrån programmet. Vilka åtgärder som kommer genomföras blir en nära samverkan mellan framförallt Region Sörmland och Trafikverket, men även kommunerna när det gäller åtgärder på statligt vägnät.

Statlig medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder ska utgå från ambitionerna i Trafikförsörjningsprogrammet och det krävs nära samverkan mellan kommunerna och Region Sörmland kring insatser. Det krävs även att kommunerna har ett strategiskt perspektiv kring bebyggelseplanering kopplat till kollektivtrafik så att åtgärder främjar en hållbar regional utveckling. Statlig medfinansiering kan till exempel användas till åtgärder kopplade till byggnation av resecentrum i regionens noder.

### STATLIG MEDFINANSIERING, BIDRAG KOMMUNALT VÄGNÄT

Det är i tätorterna på det kommunala vägnätet som det finns flest oskyddade trafikanter. Åtgärdsområdet är ett bidrag som syftar till att stimulera kommuner att genomföra åtgärder för ökad trafiksäkerhet och miljö på och i anslutning till kommunala vägar. Trafiksäkerhetsåtgärder som kan komma ifråga ska främst gynna de oskyddade trafikanterna och se till barns situation i trafiken.

Åtgärder som gynnar gång, cykel och anslutningar till kollektivtrafik prioriteras. Cykelåtgärder ska utgå från Cykelstrategi och dess prioriteringskriterier. Exempel på miljöåtgärder är upprustning av vägmiljöer, skydd av vattentäkter, trafikinformatik och åtgärder för att uppfylla miljö kvalitetsnormer för luft och buller. Hur bidragen hanteras i genomförandet regleras av förordningen för statlig medfinansiering. Se kapitel 8 om genomförande. Statlig medfinansiering är en viktig del i samverkan och genomförandet av Länstransportplanen.

Det är viktigt att kommunerna tar med långsiktighet i sin planering för att prioritera åtgärder som kopplar an till en hållbar utveckling, kopplar tydligt an till regionala strategier samt även till interna kommunala styrdokument. Av totalsumman för planbudgeten för bidrag till kommunalt vägnät avsätts (22,5 mnkr) till Östra infarten Nyköping år 1–3 som är en gemensam åtgärd på både statlig och kommunalt vägnät och där finns ett delat ansvar och åtaganden. Se mer under beskrivning av namnsatta åtgärder.

Pengar i potten ska även avsättas specifikt för åtgärder kopplat till Resväg Västra Trosa utifrån den analys och åtgärdsvalsstudie som genomförs som en lösning på bristen som finns efter Västra infart Trosa. Det blir en viktig fråga att följa i samverkan mellan Trafikverket, regionen och kommunen i genomförandet av Länstransportplanen.

| PLANBUDGET (tkr)                                                      | ÅR 1–3 | ÅR 4–6 | ÅR 7–12 | ÅR 2022–33 |
|-----------------------------------------------------------------------|--------|--------|---------|------------|
| Trafiksäkerhets-, miljö-, gång- och cykelåtgärder på kommunalt vägnät | 50 100 | 24 252 | 75 000  | 149 352    |

### ENSKILDA VÄGAR

Utveckling av enskilda vägar kan finansieras via Länstransportplanen. Drift och underhåll av enskilda vägar finansieras genom den nationella planen. Potten kan användas till enskilda vägar som upprätthåller statsbidrag för drift och underhåll. Medlen ska användas som beredskap för naturpåverkande händelser som stormar och översvämningar. Även om medlen är begränsade kan de principiellt användas till

kollektivtrafikåtgärder, då en hållplats som ligger på ett enskilt vägnät behöver utvecklas eller tillgänglighetsanpassas. Medel ska även kunna användas för trafiksäkerhetsåtgärder utmed enskilda vägar, framförallt i bostadsområden. Även åtgärder som främjar cykeltrafik till exempel sommarcykelvägar kopplat till enskilt vägnät och behov kopplat till utveckling av BK4-vägnät.

| PLANBUDGET (tkr) | ÅR 1-3 | ÅR 4-6 | ÅR 7-12 | ÅR 2022-33 |
|------------------|--------|--------|---------|------------|
| Enskilda vägar   | 1 500  | 1 500  | 3 000   | 6 000      |

### SAMFINANSIERING FRÅN NATIONELL PLAN

För Länstransportplanen för Södermanlands län finns tre mogna och lämpliga objekt för att möta den samfinansiering som finns i Nationell plan för trafiksäkerhetsåtgärder genom mittseparering samt till cykelvägar utmed statlig väg;

- Dunker – Björndammen, mittseparering av del av väg 55
- Cykelstråk Eskilstuna-Kvicksund
- Trafiksäkerhetsåtgärder på tre platser av Näckrosleden (turismcykelsatsning statligt vägnät)

Om samfinansiering från den Nationella planen till Dunker-Björndammen kommer frigjorda medel i Länstransportplanen användas till fortsatt arbete med räffling av regionala vägar, sidoområdesåtgärder utmed till exempel väg 55, korsningsåtgärder för att öka trafiksäkerheten, till exempel korsningen väg 510/väg 53.

Om Sörmland får samfinansiering till cykelstråket Eskilstuna-Kvicksund och Näckrosleden kommer frigjorda medel användas till ytterligare satsningar på cykling utifrån de prioriteringar som finns i den regionala cykelstrategin men även utifrån åtgärdsvalsstudien om tätortsåtgärder samt samlad ÅVS nya regionala cykelstråk.



## 6. Prioriterade behov och brister för utredningar

### 6.1 ÅTGÄRDSVALSSTUDIER (ÅVS) OCH ÖVRIGA PLANERINGSUNDERLAG

I åtgärdsplanen finns en budget på 22 miljoner kronor under planperioden för att möjliggöra utredning och vidare arbete med viktiga behov och brister i transportinfrastrukturen. Resultaten av utredningarna ska leda till gemensamma ställningstaganden och ansvar för att ta resultatet vidare. Förutom åtgärdsvalsstudier kan avsätta medel medfinansiera till exempel viktiga

funktionsutredningar och stråkstudier för kollektivtrafiken. Flera av de brister som beskrivs i kap 6.2 bör drivas av kommunerna och där kan eventuellt ansvar som ligger inom Länstransportplanen behöva finansieras via dessa medel. En del utredningar kan drivas av Region Sörmland och vid behov kan samfinansieringsavtal med Trafikverket behöva upprättas.

| PLANBUDGET (tkr)                                    | ÅR 1-3 | ÅR 4-6 | ÅR 7-12 | ÅR 2022-33 |
|-----------------------------------------------------|--------|--------|---------|------------|
| ÅVS, långsiktiga och strategiska planeringsunderlag | 4 000  | 3 064  | 15 000  | 22 064     |

## UTREDNINGSPLAN FÖR ÅR 2022–2024

En utredningsplan har tagits fram för de närmaste åren med syfte att ge möjligheter och kunskap att arbeta vidare med behov och brister som är viktiga för att stärka den hållbara regionala utvecklingen i regionen. Utredningsplanen pekar på utredningar som är viktiga för att uppnå strategier och mål. Planen pekar på olika framtidsfrågor som Region Sörmland i samverkan behöver fördjupa under planperioden. Utöver detta ska Region Sörmland, i samverkan med Trafikverket och länets

kommuner, planera in ytterligare analyser som behöver göras framöver i tiden utifrån de behov som identifieras.

Utredningsplanen ska ses som en ambition men kommer samtidigt kunna omprövas utifrån uppkomna behov. Inga utredningar är planerad för år 2025 utan omprioriteringar kan leda till utredningar flyttas till år 2025 för att få in en ny utredning som prioriteras högt.

| UTREDNINGSPLAN ÅR 1–3 (2022–2024)                                                    | PLANERAT STARTÅR FÖR UTREDNING |
|--------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| Resväg Västra Trosa                                                                  | Uppstartad 2021                |
| ÅVS Tillgänglighet Södertälje                                                        | Uppstartad 2021                |
| ÅVS trafiksäkerhet och tillgänglighet tätorter del 1 – Eskilstuna & Strängnäs        | 2022                           |
| ÅVS Framkomlighetsåtgärder och åtgärder för bättre restid för kollektivtrafik på väg | 2022                           |
| Logistikutveckling Eskilstuna                                                        | 2022                           |
| Väg 53/Thams väg kopplat till Oxelösunds hamn                                        | 2023                           |
| ÅVS trafiksäkerhet och tillgänglighet tätorter del 2 – Katrineholm, Flen & Vingåker  | 2023                           |
| Samlad ÅVS nya regionala cykelstråk                                                  | 2023                           |
| Fortsatt fördjupning utifrån stråk-ÅVS Nyköping-Eskilstuna                           | 2024                           |
| ÅVS trafiksäkerhet och tillgänglighet tätorter del 3 – Gnesta & Nyköping             | 2024                           |
| ÅVS Starka regionala kollektivtrafikstråk                                            | 2024                           |

### PRIORITERADE BEHOV OCH BRISTER I UTREDNINGSPLANEN

#### Resväg Västra Trosa

Trosa fortsätter utvecklas och tillgängligheten till västra delarna av Trosa behöver fortsätta utvecklas. Dagens passager över Trosaån är begränsade och ett fortsatt arbete bör ske för att stärka framkomligheten och trafiksäkerheten till västra delen av Trosa. Ett ökat behov finns med tillkomsten av Vagnhärads resecentrum utmed Ostlänken och hur tillgängligheten dit kan stärkas.

Eftersom projektet infart Trosa stoppades finns det behov av att finna alternativa lösningar. Ett gemensamt arbete har påbörjats redan 2021 och genomförs i syfte att studera möjliga lösningar som inkluderar väg 782, väg 218 samt väg 219. Arbetet ska även inkludera det kommunala vägnätet som kopplar de västra delarna av Trosa gentemot väg 218. Arbetet ska leda fram till konkreta åtgärder som både på kort respektive längre sikt kan öka tillgängligheten till västra delarna av Trosa och stärka en fortsatt god framkomlighet, hög tillgänglighet och trafiksäkerhet. Ambitionen är att tydliggöra trafik- och framkomlighetsåtgärder kopplat till Västra Trosa som en brist i kommande Länstransportplan samt att föreslå åtgärder kan komma att inkludera såväl kommunalt som statligt vägnät.

#### Tillgänglighet Södertälje

Södertälje är en av de viktigaste målpunkterna för Sörmland och Sörmlands största arbetsplats är Södertälje med sina stora industri- och utvecklingsföretag. Det finns behov av att skapa bättre tillgänglighet från främst de kommunerna som gränsar direkt mot Södertälje kommun. Därför kommer arbetet delvis finansieras via Länstransportplanen för Södermanlands län. Arbetet har startats upp redan 2021 och pågår under 2022 - 2023. Studien har tydlig koppling till regeringen direktiv om fokus på åtgärder kopplat till stora industrisatsningar, vilket sker i Södertälje.

ÅVS trafiksäkerhet och tillgänglighet i tätorter  
En samlad ÅVS med fokus på ett antal mindre tätorter i länet behöver genomföras. Den paketeras i tre paket, uppdelade på tre år med två alternativt tre kommuner per paket. Alla har övergripande syftet är att stärka trafiksäkerheten och tillgänglighet i alla orter. ÅVS kan beröra både gång- och cykelfrågor, kollektivtrafik, tillgänglighet och framkomlighet i de utvalda tätorterna.

#### Paket 1 – 2022–2023

##### *Eskilstuna (Ärla, Kjula, Hällberga, Hållsta)*

För tätorterna i Eskilstuna kommuner ska studien fokusera på trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och kopplas till gång, cykel och kollektivtrafik. Den ska även inkludera möjligheten till stärkt tillgänglighet med cykel från orterna till Eskilstuna och andra målpunkter, till exempel stråket Kjula-Svista.

##### *Strängnäs (Stallarholmen, Lotorp)*

Stallarholmen har tydliga kopplingar mot både Mariefred/Läggesta och Strängnäs kopplingen till/från Stallarholmen behöver belysas utifrån framkomlighet och trafiksäkerhet (väg 980, väg 978, väg 977 samt koppling mot väg 223). Stråken behöver belysas utifrån flera perspektiv där kollektivtrafik och oskyddade trafikanter är en viktig del. Det kopplar an till utvecklingen av orterna. Faktorer som väghållaransvar bör belysas särskilt kring väg 978.

Kring Läggesta station växer flera samhällen med fler bostäder, exempelvis Lotorp/Södra Skogen. Dess stationsnära läget ligger helt i linje med hållbar utveckling. För att stärka detta krävs analys hur vi kan främja trafiksäkerhet och hållbart resande som knyter an denna utveckling med Läggesta station. Analysen ska inkludera analys av möjlighet att knyta samman Lotorp med Läggesta.

### **Paket 2 – år 2023–2024**

#### ***Katrineholm (Sköldinge, Bie, Åsköping och Forssjö)***

Studien syftar på att se över trafiksäkerhet och tillgänglighet inom respektive tätort. Fokus ligger främst på oskyddade trafikanter för att stärka deras tillgänglighet.

Utveckling och trafiksäkerhet i Vingåkers tätort  
Vingåkers tätort utvecklas och idag belastas vägarna genom centralorten av tung trafik, vilket skapar trafiksäkerhetsbrister. En ÅVS behöver studera hur trafiksäkerheten i Vingåker kan stärkas och på så sätt också stärka utvecklingen i Vingåker. I arbetet kring Vingåker behöver även kopplingen till Viala lyftas in där behovet att se över tillgänglighet mellan Viala och Vingåker samt trafiksäkerhetsåtgärder för oskyddade trafikanter kopplade till väg 52.

#### ***Flen (Bettna, Mellösa)***

Kring Bettna och Mellösa behöver det ta ett helhetsperspektiv kring trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter för att stärka attraktionen av kollektivtrafiken. Hur knyts gång- och cykelstråk an till hållplatser och målpunkter i orterna är viktiga perspektiv att studera. Fokus handlar om att knyta samman orterna och knyta dem till kollektivtrafiken och skapa god tillgänglighet till och för kollektivtrafiken.

### **Paket 3 – år 2024–2025**

#### ***Nyköping (Stigtomta, Vrena, Enstaberga, Svalsta och Bergshammar)***

Syftar till att förbättra trafiksäkerhet för framförallt oskyddade trafikanter men även kopplingar till kollektivtrafik och omstigningspunkter i Stigtomta och Vrena. För Enstaberga, Svalsta och Bergshammar behöver studien omfatta åtgärder som stärker tillgängligheten mellan orterna kan stärkas för gång, cykel och kollektivtrafik. Detta berör både enskilt och statligt vägnät.

#### ***Gnesta koppling mot E4/Nyköping***

Gnestas koppling mot E4, via väg 224, har brister när det gäller framkomlighet och tillgänglighet. Dessutom utvecklas Gnesta tätort och väg 57 kan bli en barriär för oskyddade trafikanter. För att studera möjliga lösningar och alternativ, görs en studie som kopplar an Gnesta mot E4 utmed väg 224 samt framtida utveckling på bägge sidor om väg 57 vid Gnesta tätort.

### **ÅVS Framkomlighetsåtgärder och åtgärder för bättre restid för kollektivtrafik på väg**

Det finns ett generellt behov av åtgärder för framkomlighet i vägnätet och förbättrad restid för att kollektivtrafiken ska bli mer effektiv och tillgänglig för befolkningen. ÅVS:en kopplar tydligt an till funktionsmålet i Sörmlands Trafikförsörjningsprogram. Det handlar både om en social, miljömässig och ekonomisk dimension. Åtgärderna handlar om till exempel att:

- Minimera omvägar och framkomlighetsproblem genom trängsel.
- Öka resenärernas tillgänglighet till kollektivtrafiken, vilket omfattar tillgänglig och säker väg till och från bytespunkter, tillgänglig påstigning och tillgänglighet på fordonen.
- Identifiera var och hur bytespunkter kan utvecklas med möjligheter för resor med en kombination av färdmedel. Detta är också en viktig del för framkomlighet och tillgänglighet i kollektivtrafiken.

Arbetet kommer genomföras i två delar, dels en underlagsanalys kring var det finns framkomlighetsproblem för kollektivtrafiken och potential till restidsförbättringar. Denna analys genomför Region Sörmland och den samfinansieras via LTP. Utifrån analysen genomförs sedan en ÅVS om åtgärder i vägnätet som kan öka framkomligheten och korta restiden på de platser som identifierats i underlagsanalysen.

### **Logistikutveckling Eskilstuna**

Eskilstuna är idag en betydande logistiknod i Sverige och tillväxten är mycket stark. Eskilstuna har utifrån sitt goda geografiska läge stor potential. Inom 15 mils radie nås såväl Stockholm som Gävle och södra Bergslagen.

Eskilstuna har idag logistikung verksamhet i pågående utveckling såväl i Eskilstuna kombi-terminal, Eskilstuna logistikpark, Svista samt övrig tung industri i form av Volvo CE och till exempel Outokumpu. Gunnarskäl är ett nytt verksamhetsområde på ca 400 ha som är i planeringsskedet.

Huvudsyftet med åtgärdsvalsstudien Logistik Eskilstuna är att skapa förutsättningar för effektiva transporter för näringslivet samtidigt som störningar för boende och annan verksamhet minimeras. Expansionen av logistikverksamheter i Eskilstuna ställer nya krav på transportinfrastrukturen, såväl kommunal som statlig. I denna åtgärdsvalsstudie ska behov och brister till följd av denna utveckling belysas och hanteras.

Redan idag finns behov av ökad framkomlighet för extra långa vägtransporter. Det har visat sig att de statliga cirkulationsplatserna vid till exempel Svista är för snäva för dessa transporter, vilket orsakar störningar för övrig trafik.

Underlag för arbetet blir bland annat en studie av nuvarande trafikflöden samt en prognos över framtida flöden till och från Eskilstunas verksamhetsområden som Eskilstuna Logistik och etablering tar fram under 2022. Vilket vägnät nyttjas för dessa transporter och var uppstår brister och behov till följd av det? Hur kommer de etableringar som är under uppförande och utvecklingsplaner under framtagande att påverka infrastrukturen?

### **Väg 53/Thams väg kopplat till Oxelösunds hamn**

Oxelösunds hamn växer och utvecklas och tillsammans med SSAB:s omställning finns behov av att analysera hur den regionala och kommunala infrastrukturen bäst kan möta utvecklingen. En åtgärdsvalsstudie behöver göras för korsningen väg 53/Thams väg/källstigen/Femörevägen där i tre korsningar ligger integrerat som i en stor korsning. En stor otydlighet finns i kopplingen vilket skapar bristande trafik-säkerhet och framkomlighet. En studie behövs för att skapa effektiva flöden kopplat till hamnens utveckling men även för att skapa god framkomlighet för kollektivtrafik, oskyddade trafikanter och övrig trafik.

Utredningen stödjer regeringens tydlighet i direktivet om stöd för betydande industri-satsningar, vilket SSAB:s omställning och satsning i Oxelösund är ett tydligt exempel på.

### **Starka regionala kollektivtrafikstråk**

Genom att utveckla starka stråk för kollektivtrafik med god turtäthet och korta restider fås en ökad attraktivitet. Trafikförsörjningsprogrammet pekar ut ett antal starka stråk i länet. Syftet med denna åtgärdsvalsstudie är att studera vilka åtgärder som krävs på det regionala vägnätet utmed ett antal starka kollektivtrafikstråk för att ytterligare stärka och skapa attraktivitet för kollektivtrafiken. Det handlar om att identifiera och utveckla viktiga bytespunkter och utveckla dess funktionalitet utmed dessa stråk. Det handlar också om att tillgängliggöra dessa bytespunkter och noder, skapa en enhetlighet utmed stråkens bytespunkter men även identifiera andra åtgärder utmed dessa stråk för att få en attraktiv kollektivtrafik. Åtgärdsvalsstudien ska ta sin utgångspunkt i Trafikförsörjningsprogrammet och dess underlag och utredningar samt de prioriteringar som Region Sörmland ser i valet mellan olika starka stråk.

### **Fortsatt fördjupning utifrån stråk**

#### **ÅVS Nyköping-Eskilstuna**

Den stråkutredning som pågår för stråket Nyköping – Eskilstuna kommer peka ut den långsiktiga riktningen på stråket för att dels binda ihop de storregionala noderna, dels stärka den inomregionala kopplingen och utvecklingen. Utifrån detta kommer fördjupningar behöva genomföras. Exakt syfte och omfattning beslutas i planering mellan Region Sörmland, kommunerna och Trafikverket.

### **Samlad ÅVS nya regionala cykelstråk**

Under planperioden driver Region Sörmland ett arbete med att skapa ett långsiktigt planeringsunderlag för cykelvägsinfrastruktur som ska väga in olika regionala aspekter. En strukturbild för regionala cykelstråk tas fram som ska utveckla ett långsiktigt regionalt perspektiv på cykelinfrastruktur och prioriteringar av cykelstråk. Arbetet är en del av genomförandet av den regionala cykelstrategin. Arbetet och underlaget blir sedan en grund för föreslagen ÅVS, vars syfte är att undersöka olika prioriterade stråk närmare med infrastrukturplaneringens metoder för prioriteringar av olika åtgärder. ÅVS för nya regionala cykelstråk blir sedan ett underlag för kommande planperioder och prioriteringar av cykelvägsåtgärder.

### 6.2 KVARVARANDE PRIORITERADE BRISTER

Många olika viktiga samhällsplaneringsprocesser pågår parallellt som på medellång och lång sikt kommer att påverka behoven av finansiering i kommande länstransportplaner. Det är processer som Region Sörmland är delaktiga i eller driver men som kommit olika långt i planeringen. Vid fastställelse av denna plan är det fortfarande osäkert vilken typ av finansiering och hur mycket finansiering som kommer att behövas med koppling till dessa behov och brister.

Nedan beskrivs olika prioriterade behov och brister som behöver analyseras och som har koppling till kommande länstransportplaner. Processerna för dessa behov och brister kommer att fortgå under planperioden tillsammans med berörda parter och kan bli underlag för kommande länstransportplaner. I hanteringen av flertalet av dessa brister är det kommunen som behöver driva arbetet med stöd av Region Sörmland och Trafikverket.

#### Strängnäs stad

Strängnäs växer och Strängnäs stad knyts närmare till väg 55. Ett gemensamt arbete behöver göras för att se hur stadsutvecklingen påverkar infrastrukturen, såsom väg 55 mellan St. Eskilskälla och Strängnäsbron men även det kommunala vägnätet och vilka åtgärder som behöver göras på kommunalt och statligt vägnät för att möta morgondagens behov för framförallt gång, cykel och kollektivtrafik. Kommunen bör initiera och driva arbetet men Region Sörmland och Trafikverket ska medverka.

#### Väg 230 – Västerleden

Det görs en del åtgärder för att stärka framkomligheten på väg 230 utifrån den Åtgärdsvalsstudien som genomförts. Men det finns fortsatta brister kring framkomlighet som Trafikverket, Region Sörmland och Eskilstuna kommun behöver fortsatt arbeta med för att hitta lösningar som möter morgondagens behov. Här behöver Eskilstuna kommun initiera ett gemensamt arbete för att få en gemensam problembild samt att vi genomföra ett

gemensamt arbete. Region Sörmland och Trafikverket ska medverka i arbetet.

#### Eskilstuna C

Eskilstuna centralstation är den största stationen i länet och det prognosticeras för allt mer tågtrafik. Via Nationell plan görs utredningar om att öka kapaciteten i järnvägsnätet och Eskilstuna kommun planerar för att utveckla ett nytt resecentrum. Det är viktigt att se vilka behov ett utvecklat resecentrum i Eskilstuna kräver från alla delar; Nationell plan, Länstransportplan men även kommunen. Därför lyfts det som en brist som samverkan krävs kring. Eskilstuna C bör vara en brist i Nationell plan och arbetet ska drivas framåt av Trafikverket och Eskilstuna kommun tillsammans. Region Sörmland bistår. Arbetet hänger nära ihop med den växande godstrafiken på järnväg i området och flytt av godsbangård till Gunnarskäl.

#### Västra infarten Nyköping

Kring Västra infarten i Nyköping har en Åtgärdsvalsstudie genomförts samt en fördjupad trafikanalys. Området knyter an till utveckling av Nyköping men är även en viktig koppling mellan väg 53 och E4 och Oxelösunds koppling mot E4. Men växande volymer i Oxelösunds hamn, utvecklingen av både Oxelösund och Nyköping behöver fortsatt arbete göras kring tillgänglighet, kapacitet och trafiksäkerhet. Det berör allt från Trafikplats Kungsladugården, kopplingar mellan väg 53 och Nyköpings tätortkorsningspunkter, koppling mot väg 511 samt väg 515. Nyköpings och Oxelösunds kommun bör initiera ett samlat arbete utifrån utvecklingen av kommunerna. Trafikverket och Region Sörmland bidrar.

#### Stråket utmed väg 55

Stråket utmed väg 55 är ett storregionalt och regionalt stråk och det regionala stråket med störst flöden och mycket tung trafik. Flera åtgärder har genomförts och flera planeras enligt förslag till plan för åren 2022–2033. Långsiktigt är strategin att skapa ett mötesfritt stråk med målstandard 100 km/h. Flera delar behöver fortsatt planeras för långsiktigt såsom Björndammen–Biskopskvarn, Flen–Yxtorpet samt delen St. Eskilskälla – Hjulstabron, men även

hela stråket mot Enköping och Uppsala, som blir en del av Uppsala läns Länstransportplan. Hjulstabron, som är en del av den nationella planen, är en viktig del för inlandsjöfarten men även för stråket utmed väg 55, och viktigt att den byggs om eller byts ut i närtid. För kopplingen mellan Strängnäs och Enköping, finns en ÅVS, som är en bra grund för vidare analys och stråket är en viktig del för att stärka integrationen i Mälardalen. Kring arbetet behövs nära samverkan med Region Uppsala.

### **Kvicksund**

Kvicksund är en växande ort med stor utvecklingspotential. Kvicksund korsas av järnvägen och väg 56 som är en barriär i utvecklingen. Region Västmanland, Region Sörmland, Västerås stad och Eskilstuna kommun behöver göra en gemensam analys utifrån tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Kvicksund har även nationell betydelse utifrån Mälarsjöfarten. I Kvicksund finns en passage för sjöfarten med broöppning för både väg- och järnvägstrafik. Det finns ett nationellt behov att se över hur sjö, väg och tågtrafiken kan samutnyttja passagen och i en nationell analys bör även utvecklingen av Kvicksund lyftas in som Trafikverket ska genomföra med övriga aktörer medverkande.

### **Bussdepå Nyköping**

Det finns ett behov av en ny bussdepå för den södra delen av Sörmland. Objektet kan bli aktuellt för kommande Länstransportplaner för medfinansiering och eventuellt tillgänglighets- eller framkomlighetsåtgärder kopplat till var en ny bussdepå lokaliseras. Ett gemensamt arbete mellan Nyköpings kommun och Region Sörmland genomförs.

### **Tillgänglighet Stockholm Skavsta**

Stockholm Skavsta flygplats och dess resecentrum är en viktig nod i Sörmland. För att skapa en effektiv och tillgänglig kollektivtrafik till noden krävs fungerande och gena kopplingar. Därför behöver koppling från Skavsta resecentrum och västerut, utöver Kungsladugårdsleden och Ostlänken, för kollektivtrafik stärkas.

### **Väg 838 – Vagnhärads resecentrum – Gnesta**

Utbyggnad av Vagnhärads resecentrum och nya möjligheter till utveckling av Vagnhärads norra delar leder till att väg 838 mot Gnesta växer i betydelse. Vad utvecklingen leder till är ännu oklart men olika behov i framtiden bör utredas i fortsatta studier. Stråket knyter även samman Gnesta och Vagnhärad och knyter ihop bytespunkter. I denna analys krävs även översyn om gång- och cykeltrafik som knyter samman Vagnhärads resecentrum och bebyggelsen i Vagnhärad. Trosa kommun behöver initiera samverkan kring utvecklingen men bjuda in Region Sörmland och Trafikverket.



# 7. Konsekvenser och effekter av planförslaget

## 7.1 HÅLLBARHETS- OCH STRATEGISK MILJÖBEDÖMNING

En strategisk miljöbedömning ska genomföras om en plan antas medföra betydande miljöpåverkan. En länstransplan innebär alltid en betydande miljöpåverkan enligt förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar och miljöbedömningar. Den ska resultera i en miljökonsekvensbeskrivning av det planförslag som tas fram och ska genomföras så att lagkraven enligt 6 kap Miljöbalken uppfylls. Syftet är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas.

Andemeningen i de lagkrav som finns är att den strategiska bedömningen ska påverka innehållet i planen. Bedömningar av betydande miljöpåverkan bör göras tidigt i processen, för att bedömningarna ska kunna vara en del av beslutsunderlaget och vägas mot andra mål. Av denna anledning ska rimliga alternativ identifieras, beskrivas och bedömas.

### Social konsekvensbedömning (SKB)

Region Sörmland har valt att utvidga den strategiska miljöbedömningen till en hållbarhetsbedömning som, förutom betydande miljöpåverkan, även bedömer och beskriver sociala konsekvenser av länstransportplanen. Det finns inga lagkrav på att göra social konsekvensbedömning (SKB) av planer såsom det finns för miljöbedömning.

Det centrala i den sociala konsekvensbedömningen är att bedöma och beskriva hur transportinfrastrukturplaneringen kan tillgodose olika befolkningsgruppers förutsättningar och värderingar. Det är viktigt att ställa frågor såsom: Vem får del av samhällets investeringar? Vem gynnas respektive missgynnas av åtgärderna i planen? Vilka sociala positiva och negativa sociala konsekvenser bidrar vi till? Hur kan vi bidra till att utjämna skillnader mellan grupper? Det finns en betydande potential att genom åtgärder i transportsystemet påverka social hållbarhet.

### Nollalternativ och framtagande av planalternativ

Som en processmetodik för framtagande av slutgiltigt planförslag togs två planförslag fram under våren 2021 med två olika alternativa inriktningar för planen. För dessa alternativ gjordes en analys av vilken betydande miljöpåverkan och vilka sociala konsekvenser de får jämfört med ett nollalternativ. Nollalternativet har i detta sammanhang definierats utifrån att man fortsätter enligt föregående länstransportplanplan år 2018–2029 och med de beslutade namngivna objekt som finns i den men uppräknade potter i enlighet med tidigare procentuella fördelningar så att budgeten för den nya planperioden nås.

De planalternativ som togs fram var ett stråkalternativ och ett nodalternativ. Båda alternativen fick en fiktiv budget på 1,2 miljarder att fördela. Alternativen skulle spegla olika strategiska inriktningar och fokus på olika satsningar. De speglade också olika aspekter av Sörmlands strukturbild som varit en viktig utgångspunkt för arbetet. Metodiken är ett sätt att på ett tidigt stadium koppla ihop mål, strategier och åtgärdsplanering. De olika inriktningarna påverkar konsekvensbedömningen utifrån till exempel nationella och regionala mål. Underlaget användes sedan i dialogprocessen för strategiska inriktningsdiskussioner för länstransportplanen och olika mållkonflikter. Ur detta underlag och dialog har sedan det slutgiltiga planförslaget tagits fram som i sin tur bedömts.

**Figur 12. Beskrivning av planalternativ och inriktningar som använts i processen för framtagande av länstransportplan 2022–2033**

| NAMN<br>ALTERNATIV:                         | REVIDERAD<br>NOLLALTERNATIV                                                           | PLANALTERNATIV<br>NOD                                                                         | PLANALTERNATIV<br>STRÅK                                                                                                                      |
|---------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Jämförelse<br>Inriktningar/<br>tyngdpunkter | Namnsatta objekt enligt gällande plan                                                 | Storregionalt fokus<br>Urbanisering                                                           | Inomregional tillgänglighet och utveckling                                                                                                   |
|                                             | Lagt kort ligger<br>Bostadsbyggande<br>Tätortsnära större<br>väginvesteringar i fokus | Stadsmiljö<br>GC-vägar<br>Bostadsbyggande och<br>attraktiva urbana livsmiljöer<br>Stadstrafik | Systemperspektiv nationella vägstråk<br>Regionala tåg- och busstråk<br>Attraktiva livsmiljöer i stad och land<br>Tillgänglighet bytespunkter |
|                                             | Trafiksäkerhet<br>kollektivtrafik                                                     | Pendling, regionförstoring<br>och arbetsmarknad                                               | Pendling till och från noder i länet<br>Landsbygd<br>Utveckling mellersta Sörmland                                                           |
|                                             |                                                                                       | Bytespunkter<br>Trafiksäkerhet i<br>kommunhuvudorter                                          | Trafiksäkerhet i och genomfart tätorter                                                                                                      |
|                                             |                                                                                       | Framkomlighet cykel och<br>buss i tätorter                                                    | Framkomlighet gods, persontrafik<br>på vägstråk                                                                                              |

### 7.2 BEDÖMNINGAR AV KONSEKVENSER AV PLANFÖRSLAGET

I detta avsnitt redogörs för det slutliga planförslagets miljöpåverkan respektive inverkan på social hållbarhet jämfört med nollalternativet. Eftersom budgeten för länstransportplanen sedan jämförelserna av planalternativ initialt gjordes har utökats något, har också budgeten för nollalternativet utökats i motsvarande grad. Av tabell 4 och 5 framgår vilka fokusområden i bedömningsmatrisen som tas med vid miljöbedömning respektive sociala konsekvensbedömning.

I sammanfattningen av hållbarhetsbedömningen för den föreslagna länsplanen jämförs planförslaget med ett nollalternativ. Konsekvenserna av länsplanen kommer dock att bero av hur fördelningen av investeringsmedel inom åtgärdspaketen ser ut, vilka av åtgärderna inom potterna man väljer att genomföra och för de sociala konsekvenserna även var de ligger geografiskt.

Socioekonomiskt utsatta områden är förfördelade när det gäller den geografiska fördelningen av de planerade hållplatsåtgärder, för övriga åtgärder är fördelningen relativt jämn mellan starka och svaga områden. Effekterna beror på vilka områden som kommer att gynnas mest av prioriteringarna inom potterna. Det måste också studeras mer noggrant om de förfördelade områdena redan har god infrastruktur för kollektivtrafik-, gång-, och cykelåtgärder. Oavsett vilket är det viktigt, för att öka jämlikheten och det sociala kapitalet, att investeringar görs i dessa områden.

En total bild av länsplanens effekter på framför allt sociala värden kan alltså fås först då de medel som tilldelas de olika åtgärdspaketerna i länsplanen betalats ut till exempelvis kommuner. Det hade också varit en fördel för helhetsbilden om man kunnat se samlad bedömning av länsplanen tillsammans med den nationella planens åtgärder i Sörmland så att man kan se effekterna av de båda planerna tillsammans.

Viktigt att lyfta att Länstransportplanen är ett verktyg för att nå omställningen av samhället. Samtidigt är det viktigt att se att det finns många flera insatser som krävs för att nå omställningen utöver denna plan.

#### Sammanfattning av planen som helhet och dess konsekvenser

Bedömningarna för planförslaget är överlag något bättre än nollalternativet vad gäller miljö och social hållbarhet. Jämfört med nollalternativet bidrar planförslaget i mer gynnsam riktning avseende miljö eftersom det går i mer positiv riktning för klimat, hälsa, landskap och attraktiviteten för resande med kollektivtrafik, gång och cykel. Planförslaget går i mindre gynnsam riktning avseende trafiksäkerhet. Planförslaget går sammantaget i mer positiv riktning vad gäller social hållbarhet, detta främst vad gäller tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning, samt för socioekonomiskt svaga grupper. För jämställdhet samt tillgänglighet är planförslaget likvärdigt med nollalternativet.

### Sammanfattning strategisk miljöbedömning

#### Klimat

Jämfört med nollalternativet satsas det i planförslaget en större andel medel på åtgärder som ger minskat trafikarbetet på väg och mindre andel medel på åtgärder som ger ökat trafikarbete på väg. Sammantaget är bedömningen att planförslaget är bättre än nollalternativet avseende inverkan på klimatet.

#### Hälsa

Sammantaget bedöms planförslaget som bättre ur aspekten totala emissioner och buller. Planen bedöms som likvärdig med hänsyn till fysisk aktivitet, barns möjlighet att resa på egen hand samt tillgänglighet till kollektivtrafiken. Detta genom att planförslaget i förhållande till nollalternativet har en betydligt mindre andel vägutgångar och större andel gång-, cykel, och kollektivtrafikåtgärder.

#### Landskap

Sammantaget bedöms planförslaget gå i ungefär samma negativa riktning avseende för kriterier med relevans för landskap. Både planförslaget och nollalternativet berör skyddade områden på olika sätt.

#### Trafiksäkerhet

Sammantaget bedöms att planförslaget går i något mindre positiv riktning än nollalternativet, även om planen generellt sett bidrar positivt till trafiksäkerhet. Skillnaden är dock liten.

#### Andelar och relativ attraktivitet för kollektivtrafik, gång och cykel

I planförslaget satsas en större andel medel på åtgärder som ökar attraktiviteten för att resa kollektivt jämfört med nollalternativet. Planförslaget går i stället i något mindre positiv riktning vad gäller att öka attraktiviteten för att gå och cykla vid korta resor än i nollalternativet. Sammantaget bedöms de båda planalternativen därför som relativt likvärdiga.

**Tabell 4. Sammanfattande jämförelse av planförslaget mot nollalternativet avseende miljökonsekvenser.**

| FOKUSOMRÅDE                     | PLANFÖRSLAGET |
|---------------------------------|---------------|
| Klimat                          | +             |
| Hälsa                           |               |
| Luft                            | +             |
| Buller                          | +             |
| Befolkning                      | 0             |
| Landskap                        | 0             |
| Trafiksäkerhet                  | -             |
| Kollektivtrafik, gång och cykel | 0             |

### Sammanfattning social konsekvensbedömning Jämställdhet

Planförslaget har både för- och nackdelar avseende jämställdhet gentemot nollalternativet, och bidrar sammantaget likvärdigt till jämställdhet. I planförslaget satsas mer medel på åtgärder som går i positiv riktning avseende tillgänglighet men kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter samt att öka attraktiviteten för att resa med kollektivtrafiken. I stället satsas mindre medel på åtgärder som ökar attraktiviteten för att gå och cykla vid korta resor samt ökar trafiksäkerheten för gående, cyklister och mopedister. I planförslaget satsas också mer medel på åtgärder i områden med övervägande manlig dagbefolkning. I båda alternativen satsas lika mycket medel på åtgärder som leder till trygghet och bekvämlighet i transportsystemet.

### Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning

Planförslaget går över lag i något mer positiv riktning för tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning, detta

genom att planförslaget innehåller en större andel gång-, cykel, och kollektivtrafikåtgärder, som gynnar dessa grupper.

### Socioekonomiska förutsättningar och andra bakgrundsfaktorer

Planförslaget går överlag i något mer positiv riktning utifrån fokusområdet jämlikhet, detta genom att planförslaget innehåller en större andel gång-, cykel, och kollektivtrafikåtgärder, som ligger i linje med socioekonomiskt svaga gruppers generella resande och förutsättningar.

### Generell tillgänglighet

Sammantaget tyder bedömningarna på att planförslaget är likvärdigt nollalternativet avseende generell tillgänglighet. Detta kan tyckas överraskande utifrån att nollalternativet har en betydligt större andel vägåtgärder som generellt bidrar positivt. En förklaring är att vissa åtgärder, som tidigare bedömts som neutrala, nu ingår i potter i planförslaget som i sin helhet bedöms som positiva i förhållande till bedömningsområdet.

**Tabell 5. Sammanfattande jämförelse av planförslaget mot nollalternativet avseende sociala konsekvenser.**

| PERSPEKTIV / BEDÖMNINGSOMRÅDE                               | PLANFÖRSLAGET |
|-------------------------------------------------------------|---------------|
| Jämställdhet                                                | 0             |
| Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning           | +             |
| Socioekonomiska förutsättningar och andra bakgrundsfaktorer | +             |
| Generell tillgänglighet                                     | 0*            |

\*) För potter har en sammanvägd bedömning gjorts för hela potten. Fler åtgärder ligger i potter i planförslaget än i nollalternativet vilket gör att det i nollalternativet varit fler enskilda åtgärder att bedöma. Det innebär att åtgärderna i planalternativet kan framstå som mer positiva avseende av planförslagets effekter för generell tillgänglighet samt effekter för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning än om enskilda åtgärder inom pottorna bedömts var för sig.

### 7.3 ÖVRIGA EFFEKTER AV PLANFÖRSLAGET

Förslaget till Länstransportplan för Södermanlands län förhåller sig till mål och direktiv på olika sätt. Följande del beskriver konsekvenser och effekter kopplat de särskilda redovisningar som direktivet för planarbetet från regeringen anger. Bland annat lyfter direktivet fram betydelsen av att arbeta för ett transporteffektivt samhälle och att åtgärder ska kopplas till bostadsbyggande och betydande industrisatsningar.

#### Effekter på bostadsbyggandet

Länstransportplanen tar sin utgångspunkt i Sörmlandsstrategin och Strukturbild Sörmland som pekar på behovet av att skapa likvärdiga boendemiljöer. Utifrån både direktiven, regionala mål och de effektkedjor som finns har en strategi i planen varit att prioritera investeringar som stödjer kommunernas planerade bostadsbyggande. Någon kvantifiering för varje objekt hur många bostäder investeringarna genererar kan inte göras på grund av avsaknad av metodik.

En koppling till bostadsbyggandet och läns-transportplanen finns genom att detaljplaner med planer för nya bostäder finns kopplade i geografin där flera olika infrastrukturinvesteringar görs. Flertalet av åtgärderna i planen, såsom väg 218 Trosa-Vagnhärad, Förbifart Flen, väg 223 Mariefred-Läggesta, Genomfart Eskilstuna, Östra Infarten Nyköping har en koppling till stadsutveckling och bostadsbyggande genom att investeringarna på olika sätt öppnar upp utvecklingsområden, hjälper till att öka attraktivitet, tillgänglighet och att åtgärderna har en potential att bidra till ökade markvärden i områdena. I den digitaliserade delen av länstransportplanen finns en fördjupad geografisk analys av kommunernas ambitioner och planer för bostadsbyggande.

Effekterna på bostadsbyggandet i länet förväntas bli positiva, inte minst med tanke på Ostlänkens tillkomst och de medel som avsätts i planen för att skapa bättre tillgänglighet och framkomlighet för kollektivtrafiken. Men även satsningarna på viktiga tätortsnära vägåtgärder skapar förutsättningar för bostadsbyggande i flera av länets kommuner. Länstransportplanens samlade satsningar på kollektivtrafik, stadsutveckling, trimningsåtgärder på vägnätet och namngivna investeringar stödjer förtätning i tätorter och att god tillgänglighet skapas till planerade bostadsområden.

#### Effekter för industrisatsningar

Den enskilt största betydande industrisatsningen i länet är SSAB:s omställning för att gå mot en hållbar och fossilfri produktion. Länstransportplanen stödjer den omställningen genom att dels arbeta med tillgängligheten till Oxelösund genom den satsning på Kungsladugårdsleden som främjar godsflöden till Oxelösund men även pekar ut arbeten på att identifiera och utveckla infrastrukturen i Oxelösund samt utmed väg 53 Oxelösund mot E4. Ett gemensamt arbete krävs mellan Oxelösunds och Nyköpings kommun med stöd av Trafikverket och Region Sörmland.

Andra industrisatsningar är utvecklingen kring gods och logistik kring Eskilstuna där planen pekar på fördjupat arbete kring vad det innebär. Finns även en hel del trimningsåtgärder kring Eskilstuna med bäring på den satsning som idag sker. Här bör även Södertälje och den satsning som Scania gör i Södertälje lyftas även om det inte är i vår region rent geografiskt. Sörmland har nära koppling mot Södertälje och Stockholmsregionen och är väl integrerad i regionen. Här fortsätter Region Sörmland att knyta närmare Södertälje genom väg 57s utveckling men även analyser kring hur vi ytterligare kan stärka Södertäljes tillgänglighet.

### **Effekter för att skapa ett transporteffektivt samhälle**

Planförslaget lägger vikt vid att fortsätta satsningar på effektiva åtgärder som stödjer tätortsutveckling, bostadsbyggande samt hela resan perspektivet. Utifrån de strategiska prioriteringarna som gjorts ska planen allt mer styra mot gränssnittet mellan kommunalt och statligt vägnät för att möta samhällsutvecklingen. Intentionen är att stärka kollektivtrafikens utveckling, effektiv godshantering och gång- och cykeltrafik.

För att skapa ett transporteffektivt samhälle krävs nära samverkan mellan kommun, region och Trafikverket och samverkan mellan infrastrukturplanering och bebyggelseplanering.

Därför lyfter Region Sörmland genomförande-processen tydligt så att vi gemensamt styrmedel till där de gör mest nytta samt att avvägningar görs kring hur vi når våra mål. Planförslaget har avsatt mer medel till medfinansiering för åtgärder på kommunalt vägnät, även om det inte är tillräckligt. Det handlar om att fortsatt styra medel till kommunalt vägnät samtidigt som att få fram kvalitetssäkrade underlag kring kollektivtrafikens behov för morgondagen för att framöver kunna växla upp satsningar på kollektivtrafiken.

Det handlar också om att utnyttja den infrastruktur som finns och som nu byggs så effektivt som möjligt och anpassa den för morgondagens behov innan ny infrastruktur byggs.





## 8. Genomförande

Ett av sex mål för Länsplan för regionalt transportsystem för Södermanlands län år 2022–2033 handlar om genomförande:

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.

En grund för att skapa ett så effektivt genomförande av Länstransportplanen är samverkan mellan Region Sörmland, kommunerna och Trafikverket. Trafikverket är den myndighet som genomför en LTP, förutom det som kommunerna och Region Sörmland genomför genom statlig medfinansiering. Utifrån detta är det av vikt att Region Sörmland, Trafikverket och kommunerna har kunskap om varandras processer men även formar en gemensam årlig process med aktivt genomförande av Länstransportplanen.

Därför är det viktigt att i åtagandet synkronisera de objekt som berörs av plan- och markfrågor och som behöver utredas följer Länstransport-

planens tidplan och Trafikverkets genomförande. Då vissa objekt även kräver insatser i den kommunalt ägda infrastrukturen eller personella insatser är det av yttersta vikt att kommunen planera och budgetera även för dessa tillskott. Genom nära samverkan kan den effekt som eftersträvas genom de gemensamma investeringar som görs i länet nås.

Region Sörmland har en viktig roll som kunskapsbas och planupprättare att samordna genomförandet och koppla det mot samhällsutvecklingen över såväl kommun- som regiongränser för att få optimal nytta.

### 8.1 PLANERINGSPROCESSEN

En viktig förutsättning för vårt gemensamma arbete att skapa hållbar regional utveckling genom utveckling av transportsystem är fyrstegsprincipen. Allt arbete ska utgå från fyrstegsprincipen vilket även ska finnas med i kommunernas arbete innan statlig medfinansiering söks för objekt. Därför är det första steget att arbeta med ett behov eller brist avgörande för att få en Länstransportplan som har gott genomförande och fokus på rätt åtgärder. När en ny Åtgärdsvalsstudie inleds är det ett gemensamt ansvar att genomföra och driva arbetet. Principen är att en kommun finansierar 25 procent.

För att vi ska klara klimatneutralitet till år 2045 behöver fyrstegsprincipen vara styrande i hela samhällsplaneringen. Det är viktigt att vi gemensamt planerar för ett transporteffektivt samhälle. Här har utredningar och åtgärdsval en avgörande betydelse för att vi ska identifiera rätt åtgärd och tidigt fokusera på åtgärder som når våra mål om transporteffektivitet och klimatneutralitet.

Kopplat till detta är det av stor vikt att kommunen i samband med framtagande och genomförande av sin Översiktsplan initierar en tidig och nära samverkan med Trafikverket och Region Sörmland. Detta för att tidigt identifiera behov och brister som behöver fördjupas och underlag och analyser behöver tas fram. Länstransportplanen kan stödja sådana analyser men det kräver att kommunen initierar och driver dessa processer. Detta för att så tidigt som möjligt utkristallisera åtgärder som senare kräver ett åtgärdsval.

Ett avgörande verktyg, som är ett krav i planeringen för utvecklingen utifrån Länstransportplanen i Södermanlands län, är att det görs ett gemensamt ställningstagande där kommun, Region Sörmland och Trafikverket gemensamt pekar på riktningen framåt. Ställningstagande ska peka på vilka åtgärder som respektive part är ansvarig för och är prioriterade framåt. Trafikverket och LTP kan jobba med steg 3- och steg 4-åtgärder, utifrån de ekonomiska ramarna och dess möjligheter, men Region Sörmland och kommunen måste ta ansvar för steg 1- och 2-åtgärder – vilket blir viktigt att ta med det i sina interna processer. Utgångspunkten ska vara att börja med steg 1 och steg 2-åtgärder.

En viktig del är också att efter en Åtgärdsvalsstudie kan fördjupningar krävas som funktionsutredning eller trafikanalyser. Allt för att vi ska bättra underlag för att få ett effektivt och bra genomförande av Länstransportplanen. Därför är det av stor vikt att alla parter har resurser och medel för att jobba systematiskt och strategiskt i planeringsprocessen.

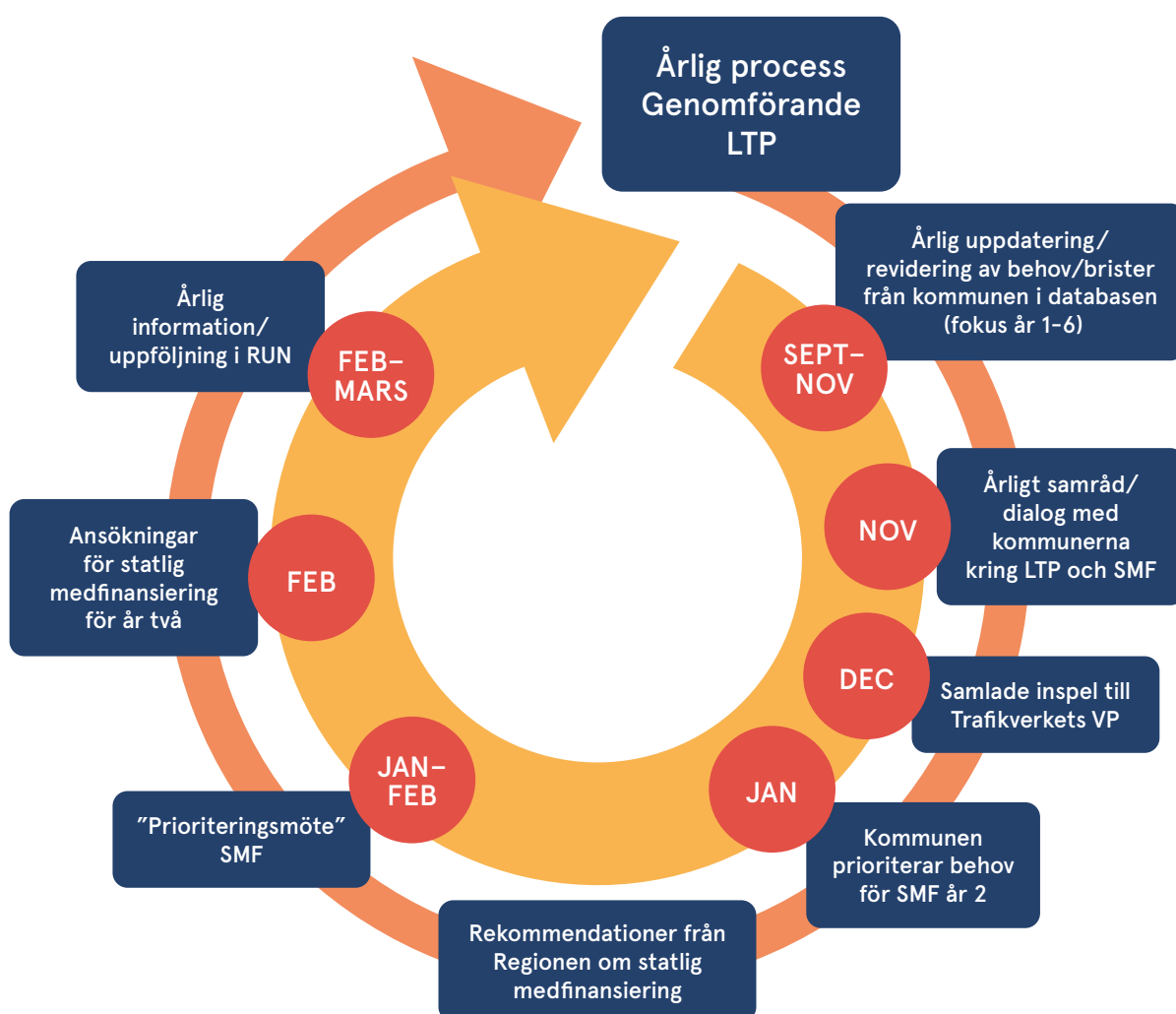
Parallellt ska Region Sörmland fortsatt påverka lagstiftaren, om förtydligande att medel i Länstransportplanen kan användas till åtgärder utifrån hela fyrstegsprincipen.

### 8.2 ÅRLIG GENOMFÖRANDEPROCESS

För att få ett bättre genomförande och mer integrerad samverkan ska en årlig process etableras där kommunerna, Region Sörmland och Trafikverket gemensamt samlar in nya behov och brister i transportinfrastrukturen. Genom att årligen uppdatera behoven gemensamt kan inspel göras till verksamhetsplaneringen

för genomförande av Länstransportplanen. Denna process bygger vidare på den samverkan som finns idag kring statlig medfinansiering men utvecklas för att ta grepp om hela transportinfrastrukturplaneringen vilket ställer större krav på alla tre parter.

Figur 13. Årlig genomförandeprocess





Utöver ovan beskrivna process för genomförandet inklusive processen för statlig medfinansiering förkortat (SMF) i figuren är en viktig del en kontinuerlig regional samverkan med kommunerna, Trafikverket och Länsstyrelsen.

För kontinuerlig samverkan finns två grupper i Sörmland för tjänstepersoner som träffas kontinuerligt. Dessa grupper är:

- Regionala transportgruppen för Sörmland
- Arbetsgrupp för transportsystemets utveckling med en undergrupp specifikt kring statlig medfinansiering.

I regionala transportgruppen finns Region Sörmland, Trafikverket och Länsstyrelsen. Gruppens roll är att samverka och stämma av kring aktuella frågor i transportplaneringen som till exempel åtgärdsvalsstudier, vägplaner, finansiering, statlig medfinansiering, handlingsplaner, regionala projekt, verksamhetsplanering och uppföljning. För att stärka genomförandet av planen är denna grupp viktig för att styra projekten och dess innehåll så att vi minimerar tidsförskjutningar och fördyringar.

I arbetsgruppen för transportsystemets utveckling finns motsvarande intressenter samt kommunerna och är en samverkansgrupp för att gemensamt diskutera utveckling av transportsystemet i länet. Gruppen diskuterar frågor som både härrör till Nationell- och Länstransportplan.

För den politiska beredningen av olika strategiska frågor rörande transportsystemets och transportinfrastrukturens utveckling finns Regionala utvecklingsnämnden (RUN) och dess utskott för Regional samhällsplanering.

För att få ett bra genomförande formaliseras en process med en årlig uppföljning i RUN. Utskottet för samhällsplanering ska erhålla löpande information. Vid behov av revidering av Länstransportplanen ska delegationsordningen tydliggöras kring hur ändringar sker.

### 8.3 MEDFINANSIERING

En viktig princip i genomförandet av Länstransportplanen för det regionala transportsystemet i Södermanlands län är att planen ska användas där den ger regional nytta samt kommunal

medfinansiering där det finns lokal nytta. Utifrån detta gäller följande principer för medfinansiering av olika åtgärder.

**Tabell 6. Medfinansieringsprinciper**

| PRINCIPER FÖR MEDFINANSIERING I LÄNSTRANSPORTPLANEN                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Namngivna objekt, åtgärder över 50 mnkr                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                  |
| Övriga satsningar på det statliga vägnätet, åtgärder till och med 50 mnkr, utöver nedanstående principer, där det finns lokala nyttor och åtgärder drivs av kommunal planering | Medfinansiering och graden av medfinansiering ska övervägas och diskuteras utifrån uppkomna nyttor. Kommunal medfinansiering enligt särskilda förhandlingar med Trafikverket och Region Sörmland |
| Gång- och cykelåtgärder på statligt vägnät                                                                                                                                     | 50 % medfinansiering av berörd kommun                                                                                                                                                            |
| Gång-, cykel- och trafiksäkerhet samt miljöåtgärder på kommunala vägnätet                                                                                                      | Maximalt 50 % statlig medfinansiering                                                                                                                                                            |
| Kollektivtrafikåtgärder, kommunalt vägnät (hållplatser, resecentrum, etc.)                                                                                                     | Maximalt 50 % statlig medfinansiering                                                                                                                                                            |
| Kollektivtrafik regional funktion, statligt och kommunalt vägnät                                                                                                               | 0–50 % kommunal/annan medfinansiering                                                                                                                                                            |
| Åtgärdsvalsstudier                                                                                                                                                             | Medfinansiering från berörd kommun/organisation med 25 %                                                                                                                                         |
| Funktionsutredningar, trafikanalyser och andra utredningar                                                                                                                     | Särskilt avtal upprättas kring finansiering och ansvar                                                                                                                                           |

Medfinansieringen innebär ett gemensamt ansvarstagande för finansiering och genomförande kopplat till satsningar på det statliga vägnätet. Medfinansierings nivå kopplat till namngivna objekt och övriga satsningar på det statliga vägnätet grundar sig i hur stor kommunal kontra regional nytta projektet har. Om projektet har övervägande regional nytta utifrån stråkperspektiv, kollektivtrafik och andra regionala värden och inga lokala nyttor eller inte drivs av kommunal planering och utveckling är grundprincipen att hela objektet finansieras från Länstransportplanen.

Om projektet har tydliga kommunala/lokala nyttor i form av till exempel markvärden, bostadsbyggande och verksamhetsutveckling ska alltid medfinansiering från kommunen vara en del. Medfinansiering ska förhandlas med Trafikverket och Region Sörmland så

tidigt som möjligt i planläggningsprocessen. Medfinansieringsavtal krävs för åtgärder där det finns lokala nyttor om objektet ska vara en del av Länstransportplanen och prioriteras i genomförandeprocessen. Graden av medfinansiering bedöms vid varje åtgärd.

### 8.4 Andra finansieringskällor

Behoven på det kommunala vägnätet i Sörmland är stort och större än behovet som Länstransportplanen kan möta. Därför är det avgörande i genomförandet att större samverkan mellan framförallt kommunerna och Region Sörmland för att långsiktigt jobba med andra finansieringskällor för att stärka den regionala utvecklingen. Där är stadsmiljöavtal av särskilt intresse och kommunerna bör överväga att paketera mer av sina behov i en stadsmiljöansökan, som Region Sörmland kan stödja och bidra i.

Region Sörmland  
Repslagaregatan 19  
611 88 Nyköping  
Tel: 0155-24 50 00  
E-post: [post@regionsormland.se](mailto:post@regionsormland.se)

